

## Expunere de motive

Prin modificările propuse la Legea nr. 92 din 10 aprilie 2007 privind serviciile de transport public local art. 29 (2) va avea următorul cuprins:

***În cazul în care unul sau mai multe trasee ale serviciului de transport public local de persoane nu pot fi deservite de titularul contractului de atribuire acesta are dreptul de a decide atribuirea gestiunii pentru grupe de trasee distincte sau pentru câte un singur traseu și va încheia contracte de subdelegare a gestiunii, cu unu sau mai mulți operatori de transport rutier sau transportatori autorizați, desemnați câștigători. Titularii contractelor de atribuire a gestiunii pot să încheie cu terți contracte de subdelegare a activităților de atribuire a gestiunii serviciilor de transport pentru o perioadă de cel mult 12 luni. Procentul de subdelegare este de maxim 49% din totalul gestiunii. Subdelegarea gestiunii serviciilor de transport se va realiza în conformitate cu prevederile procedurii-cadru privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.***

Propunerea vine ca urmare a faptului că actuala reglementare prevede atribuirea de drepturi exclusive titularului contractului de atribuire a gestiunii.

Pentru a-și putea organiza serviciile publice de transport de călători în modul care răspunde cel mai bine nevoilor publicului, toate autoritățile competente trebuie să aibă posibilitatea de a-și putea subdelega gestiunea pentru o perioada de pana la 12 luni ținând seama de interesele comunitatii si pentru efectuarea transportului in mod continuu (aici avem in vedere de exemplu posibile defectiuni ale mijloacelor de transport sau pentru organizarea si testarea unei noi linii de transport). Subcontractarea poate contribui la un transport în comun pentru călători mai eficient. Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier care a intrat în vigoare la 3 decembrie 2009 si Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European si al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 ale Consiliului, au caracter obligatoriu pentru toate statele membre UE. In acest sens Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei Publice – Autoritatea Nationala de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilitati Publice prin adresa nr. 401412 D.C. din 10.02.2016 sustine ca "in cazul in care in legea interna exista dispozitii contrare celor din Regulamentul (CE) 1370/2007, prioritare sunt cele din acest regulament, in conformitate cu prevederile art. 5, "Aplicarea prioritara a dreptului Uniunii Europene" din Codul civil, respectiv, "normele dreptului Uniunii Europene se aplica in mod prioritar indiferent de calitatea sau statutul partilor". Se mai mentioneaza ca "in conformitate cu art. 12 din Regulamentul (CE) 1370/2007, prevederile regulamentului sunt obligatorii in toate elementele sale si se aplica direct in toate statele europene".

Cu toate că aceste regulamente prevăd posibilitatea subdelegării legiuitorul a înțeles să interzică în mod expres subdelegării prin art. 29 alin. 2 din Legea 92/ 2007, a cărui modificare se propune.

Cu privire la **situația juridică a mijloacelor de transport** cu care se efectuează transport local de calatori Legea 92/2007 impune ca mijlocul de transport sa fie deținut în proprietate de operator sau in baza unui contract de leasing. Modificarea propusă

prevede o raționalizare a efectuării transportului local prin completarea prevederii legale cu posibilitatea deținerii mijlocului de transport în baza unui contract de închiriere. În acest context, Regulamentul CEE 1071/2009 prevede la Art. 5 (b) *odată ce autorizația este acordată, să dispună de unul sau mai multe vehicule, care sunt înmatriculate sau puse în circulație în alt mod în conformitate cu legislația din statul membru respectiv, indiferent dacă vehiculele respective se află în proprietatea sa sau sunt deținute, de exemplu, în temeiul unui contract de cumpărare în rate, de închiriere sau de leasing. Per a contrario, art. 36 (3) din Legea nr. 92/2007 impune ca mijlocul de transport să fie deținut doar în proprietate sau în baza unui contract de leasing ceea ce restrânge nejustificat posibilitatea acordării autorizației de transport .*


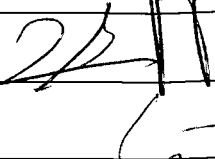


Având în vedere legislația restrictivă în ceea ce privește **repartizarea sumelor provenite din amenzi**, în sensul că acestea se fac venit la bugetul de stat sau la bugetul local, și ținând cont de activitatea specifică a societăților de transport public, activitate reglementată de Legea nr.92/2007 care prevede la art.45 sancțiunile pentru nerespectarea prevederilor legale menționate, considerăm oportună completarea acestora cu acest alineat.

Măsura vine în sprijinul operatorului care depune tot efortul în constatarea și aplicarea sancțiunii contravenționale sens în care angajează cheltuieli cu personalul constator cât și cheltuieli indirecte legate de întreaga procedură contravențională. Mai mult, în situația în care contravenientul contestă procesul verbal de contravenție, tot operatorul este cel care va suporta cheltuieli de judecată.

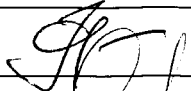


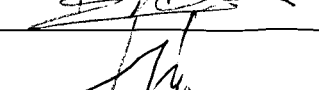
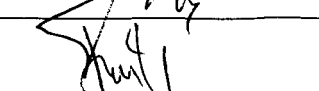
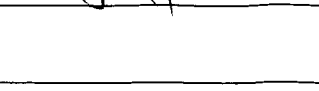
Forma actuală este lipsită de echitate întrucât operatorul este cel care efectuează toată procedura contravențională fără ca parte din cuantumul amenzii să i se facă venit.

De reținut că actualmente legea prevede ca sumele provenite din amenzi pe mijloacele de transport în comun se fac venit la bugetul local de la domiciliul contravenientului, constituie o discriminare în condițiile în care pe de o parte cheltuielile cu personalul de control, comunicarea proceselor-verbale este un cost suportat de către operatorul de transport, iar pe de altă parte subvenția este acordată de către unitatea administrativ-teritorială unde a fost săvârșită contravenția, iar pentru unitatea administrativ-teritorială unde își are domiciliul contravenientul nu implică nici un cost considerăm nedrept să se bucure de sume de bani pentru fapte care nu lezează în nici un fel bugetul unității administrativ-teritoriale respective.

Inițiator,

	Nume	Partidul	Semnătura
1.	Szabó Ödön	UDMR	
2.	ROZDOVAN IOSIF	UDMR	
3.	BĂRÎȘ ISTUȘ	UDMR	
4.	Costin Gh.	PHL	

**Inițiatori la Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 privind serviciile de transport public local.**

	<b>Nume</b>	<b>Partidul</b>	<b>Semnătura</b>
5.	CUPSA TOMU	PNL	
6.	ROMAȘ IOAN JOREȘ	PSA	
7.	DRĂGĂȘI ȘOANĂ	PSD	
8.	ERDEI-D. ISTVA'N	UDMR	
9.	ANITAI ISTVA'N	UDMR	
10.	CSEKE ATTILA-ZOLTÁN	UDMR	
11.			
12.			
13.			
14.			
15.			
16.			
17.			
18.			
19.			
20.			
21.			
22.			
23.			
24.			
25.			

Modificări propuse la  
**LEGEA nr. 92 din 10 aprilie 2007**  
Privind serviciile de transport public local  
Emitent: **PARLAMENTUL României**

TEXT ACTUAL	TEXT PROPUȘ	EXPLICAȚII
<p><b>Art. 29</b></p> <p>(1) Serviciul de transport public local poate fi atribuit pentru executare, în gestiune directă sau delegată, operatorilor de transport rutier deținători de licențe de transport eliberate sau recunoscute de A.R.R., A.F.E.R. și A.N.R., după caz, sau transportatorilor autorizați deținători ai unei autorizații de transport de persoane sau de mărfuri, eliberată, în condițiile legii, de către autoritatea administrației publice locale, numită în acest caz autoritate de autorizare.</p> <p>(2) <b>Se interzice</b> titularilor contractelor de atribuire a gestiunii să încheie cu terți contracte de subdelegare a activităților de atribuire a gestiunii serviciilor de transport.</p>	<p>(2) <b>În cazul în care unul sau mai multe trasee ale serviciului de transport public local de persoane nu pot fi deservite de titularul contractului de atribuire acesta are dreptul de a decide atribuirea gestiunii pentru grupe de trasee distincte sau pentru câte un singur traseu și va încheia contracte de subdelegare a gestiunii, cu unu sau mai mulți operatori de transport rutier sau transportatori autorizați, desemnați câștigători.</b></p> <p>Titularii contractelor de atribuire a gestiunii pot să încheie cu terți contracte de subdelegare a activităților de atribuire a gestiunii serviciilor de transport pentru o perioadă de cel mult 12 luni.</p> <p>Procentul de subdelegare este de maxim <b>49% din totalul gestiunii.</b></p> <p>Sudelegarea gestiunii serviciilor de transport se va realiza în conformitate cu</p>	<p>Actuala reglementare prevede atribuirea de drepturi exclusive titularului contractului de atribuire a gestiunii.</p> <p>Pentru a-și putea organiza serviciile publice de transport de călători în modul care răspunde cel mai bine nevoilor publicului, toate autoritățile competente trebuie să aibă posibilitatea de a-și putea subdelega gestiunea pentru o perioadă de până la 12 luni ținând seama de interesele comunității și pentru efectuarea transportului în mod continuu (aici avem în vedere de exemple posibile defecțiuni ale mijloacelor de transport sau pentru organizarea și testarea unei noi linii de transport).</p> <p>Subcontractarea poate contribui la un transport în comun pentru călători mai eficient.</p> <p>Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier care a intrat în vigoare la 3 decembrie 2009 și</p>

(3) Cesionarea contractelor de atribuire a gestiunii de către titularul acestora unei alte societăți nu este admisă decât în cazul în care această societate este rezultatul divizării, fuzionării sau înființării ca filială a societății titularului, cu aprobarea autorităților publice locale respective, cu respectarea condițiilor inițiale de atribuire a gestiunii.

**prevederile procedurii-cadru privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.**

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 ale Consiliului, au caracter obligatoriu pentru toate statele membre UE. În acest sens Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice – Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice prin adresa nr. 401412 D.C. din 10.02.2016 susține că *"în cazul în care în legea internă există dispoziții contrare celor din Regulamentul (CE) 1370/2007, prioritare sunt cele din acest regulament, în conformitate cu prevederile art. 5, "Aplicarea prioritare a dreptului Uniunii Europene" din Codul civil, respectiv, "normele dreptului Uniunii Europene se aplică în mod prioritar indiferent de calitatea sau statutul părților". Se mai menționează că "în conformitate cu art. 12 din Regulamentul (CE) 1370/2007, prevederile regulamentului sunt obligatorii în toate elementele sale și se aplică direct în toate*

		<p><i>statele europene</i>".  Cu toate că, aceste regulamente prevăd posibilitatea subdelegării, legiuitorul a înțeles să interzică în mod expres subdelegării prin art. 29 alin. 2 din Legea 92/2007, a cărui modificare se propune.</p>
<p><b>Art. 36.</b>  (1) Acordarea autorizațiilor de transport pentru executarea transportului public local se face de către autoritatea de autorizare, cu respectarea regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor.  (2) Autoritatea de autorizare acordă autorizația de transport pe baza examinării și evaluării experienței transportatorului, a capacității sale profesionale, a onorabilității, a capacității economico-financiare, a capacității și dotării tehnice necesare pentru asigurarea calității și continuității serviciului.  (3) Pentru obținerea autorizațiilor de transport, transportatorii sunt obligați să depună următoarele documente:  a) certificatul de înregistrare la registrul comerțului, în calitate de transportator;  b) declarație pe propria răspundere privind perioadele în care a mai executat transport public local, menționându-se cazul în care a avut suspendarea sau interdicția de a efectua serviciul respectiv;  c) copia certificatului de competență profesională a persoanei desemnate, astfel cum este definit în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, și dovada că persoana</p>		<p>Cu privire la situația juridică a mijloacelor de transport cu care se efectuează transport local de călători, Legea 92/2007 impune ca mijlocul de transport să fie deținut în proprietate de operator sau în baza unui contract de leasing. Modificarea propusă prevede o raționalizare a efectuării transportului local prin completarea prevederii legale cu posibilitatea deținerii mijlocului de transport în baza unui contract de închiriere. În acest context, Regulamentul CEE 1071/2009 prevede la Art. 5 (b) <i>odată ce autorizația este acordată, să dispună de unul sau mai multe vehicule, care sunt înmatriculate sau puse în circulație în alt mod în conformitate cu legislația din statul membru respectiv, indiferent dacă vehiculele respective se află în proprietatea sa sau sunt deținute, de exemplu, în</i></p>

<p>desemnată este angajat al transportatorului. În cazul persoanelor fizice sau al asociațiilor familiale autorizate ca transportator, persoana desemnată trebuie să fie persoana fizică sau unul dintre membrii asociației familiale;</p> <p>d) scrisoare de bonitate financiară eliberată de o bancă;</p> <p>e) declarație pe propria răspundere privind faptul că nu este implicat în niciun dosar penal privind infracțiuni de natură comercială, privind nerespectarea condițiilor de plată și angajare a personalului, precum și pentru încălcarea prevederilor legale privind efectuarea transporturilor;</p> <p>f) declarație pe propria răspundere prin care se menționează mijloacele de transport <b>deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing</b>, pe care dorește să le utilizeze în executarea serviciului de transport public local;</p> <p>g) declarație pe propria răspundere privind baza materială pe care o deține în proprietate sau în baza unui contract de închiriere.</p>	<p>f) declarație pe propria răspundere prin care se menționează mijloacele de transport <b>deținute în proprietate, în baza unui contract de leasing sau în baza unui contract de închiriere</b>, pe care dorește să le utilizeze în executarea serviciului de transport public local;</p>	<p><i>temeiul unui contract de cumpărare în rate, de închiriere sau de leasing. Per a contrario, art. 36 (3) din Legea nr. 92/2007 impune ca mijlocul de transport să fie deținut doar în proprietate sau în baza unui contract de leasing ceea ce restrânge nejustificat posibilitatea acordării autorizației de transport .</i></p>
<p><b>Art. 45.</b></p> <p>(1) Încălcarea dispozițiilor prezentei legi atrage răspunderea disciplinară, patrimonială, civilă, contravențională sau penală, după caz.</p> <p>(2) Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 100 lei la 500 lei, persoanele fizice, care călătoresc cu mijloacele de transport public de persoane fără titlu de călătorie valabil sau refuză să prezinte organelor de control titlul respectiv de călătorie, care au un comportament necivilizat sau care aduc prejudicii mijloacelor de transport.</p> <p>(3) Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la</p>		<p>Având în vedere legislația restrictivă în ceea ce privește repartizarea sumelor provenite din amenzi, în sensul că acestea fac venit la bugetul de stat sau la bugetul local. Ținând cont de activitatea specifică a societăților de transport public, activitate reglementată de Legea nr.92/2007 care prevede la art.45 sancțiunile pentru nerespectarea prevederilor</p>

3.000 lei, funcționarii publici răspunzători pentru următoarele fapte:

a) neîndeplinirea sau îndeplinirea defectuoasă a prevederilor privind atribuirea gestiunii serviciului și a licențelor de traseu;

b) nerespectarea prevederilor art. 19 privind obligațiile asumate de autorități prin contractele de atribuire a gestiunii;

c) nerespectarea prevederilor art. 20 privind atribuțiile autorităților de reglementare pentru domeniul serviciului de transport public local;

d) nerespectarea prevederilor art. 36 privind acordarea autorizațiilor de transport;

e) nerespectarea prevederilor art. 39 privind retragerea sau suspendarea autorizațiilor de transport.

(4) Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 3.000 lei, operatorii economici care nu au înscrisționat în mod corespunzător mijloacele de transport folosite pentru transportul în cont propriu.

(5) Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 3.000 lei, conducătorul auto, pentru următoarele fapte:

a) nerespectarea prevederilor art. 4 alin. (2), art. 5 alin. (5), art. 7 alin. (3), art. 11 alin. (2) și ale art. 13 alin. (2) privind refuzul de a prezenta la control documentele corespunzătoare;

b) nerespectarea prevederilor art. 5 alin. (4) lit. c) privind respectarea punctelor de îmbarcare/debarcare a călătorilor.

(6) Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei, funcționarii publici pentru

legale menționate, considerăm oportună completarea acestora cu acest alineat.

Măsura vine în sprijinul operatorului care depune tot efortul în constatarea și aplicarea sancțiunii contravenționale, sens în care angajează cheltuieli cu personalul constatator cât și cheltuieli indirecte legate de întreaga procedură contravențională. Mai mult, în situația în care contravenientul contestă provesul verbal de contravenție, tot operatorul este cel care va suporta cheltuieli de judecată.

Forma actuală este lipsită de echitate, întrucât operatorul este cel care efectuează toată procedura contravențională fără ca parte din cuantumul amenzii să i se facă venit.

De reținut, că actualmente legea prevede că sumele provenite din amenzi pe mijloacele de transport în comun fac venit la bugetul local de la domiciliul contravenientului, constituie o discriminare în condițiile în care pe de o parte cheltuielile cu personalul de control, comunicarea proceselor-verbale este un cost suportat de către operatorul de transport, iar pe de altă parte,



<p>nerespectarea prevederilor art. 18 alin. (1) lit. e) privind sancționarea operatorilor economici care nu prestează serviciile la parametri de performanță la care s-au obligat.</p> <p>(7) Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 10.000 lei la 30.000 lei, operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați, pentru următoarele fapte:</p> <p>a) nerespectarea prevederilor art. 4 alin. (1) privind condițiile în care se execută transportul public local de persoane prin curse regulate;</p> <p>b) nerespectarea prevederilor art. 5 alin. (2) și ale alin. (4) lit. d) privind condițiile în care se execută transportul public local de persoane prin curse regulate speciale;</p> <p>c) nerespectarea prevederilor art. 7 alin. (2) privind condițiile în care se execută transportul public de mărfuri în regim contractual;</p> <p>d) nerespectarea prevederilor art. 10 alin. (2) privind condițiile în care se execută transportul de persoane pe cablu;</p> <p>e) nerespectarea prevederilor art. 11 alin. (1) privind condițiile în care se execută transportul de mărfuri cu tractoare cu remorci;</p> <p>f) nerespectarea prevederilor art. 13 alin. (1) privind condițiile în care se execută transportul realizat cu vehicule speciale destinate serviciilor funerare;</p> <p>g) nerespectarea obligațiilor prevăzute în contractele de delegare a gestiunii;</p> <p>h) nerespectarea prevederilor art. 30 privind persoanele juridice care pot executa transport public local de persoane sau de mărfuri;</p> <p>i) nerespectarea prevederilor art. 31 privind</p>		<p>subvenția este acordată de către unitatea administrativ-teritorială unde a fost săvârșită contravenția, iar pentru unitatea administrativ-teritorială, unde își are domiciliul contravenientul, nu implică nici un cost, considerăm nedrept să se bucure de sume de bani pentru fapte care nu lezează în nici un fel bugetul unității administrativ-teritoriale respective.</p>
--	--	--

evidențierea distinctă în contabilitate pentru fiecare activitate desfășurată;

j) nerespectarea prevederilor art. 32 alin. (1) privind respectarea regulamentelor și caietelor de sarcini ale serviciilor de transport public local;

k) nerespectarea prevederilor art. 34 privind obligațiile operatorilor de transport și transportatorilor autorizați în realizarea serviciilor de transport public local;

l) nerespectarea prevederilor art. 37 alin. (7) privind regimul legitimațiilor de călătorie;

m) nerespectarea prevederilor art. 40 privind folosirea de către un operator de transport sau transportator autorizat a documentelor eliberate pentru alt operator de transport sau transportator autorizat.

(8) Constatarea contravențiilor prevăzute la alin. (2)-(7) și aplicarea sancțiunilor se fac de către împuterniciții președinților consiliilor județene, primarilor comunelor, orașelor și municipiilor, precum și de către ofițerii și/sau agenții de poliție din cadrul Poliției Române care au calitatea de polițiști rutieri, după caz.

(9) Consiliile locale, consiliile județene și, după caz, Consiliul General al Municipiului București vor stabili, potrivit dispozițiilor Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, faptele care constituie contravenții în domeniul serviciului de transport public local, altele decât cele prevăzute la alin. (2)-(7) sau în alte reglementări legale.

**(10) Sumele provenite din amenzile aplicate pentru contravențiile prevăzute la art. 45 alin. 2 se fac venit în proporție de**

	<b>50% la bugetele locale de domiciliu sau după caz sediul contravenientului și în proporție de 50% se constituie ca venit al operatorului de transport public local.</b>	
--	---	--