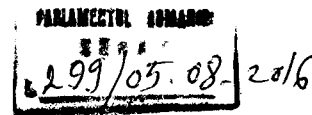
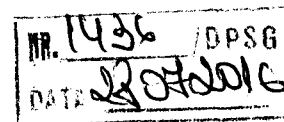




GVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU



Domnule președinte,

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

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 privind serviciile de transport public local*, inițiată de domnul deputat UDMR Szabo Odon împreună cu un grup de parlamentari PSD, PNL, UDMR (**Bp.108/2016**).

I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă are ca obiect de reglementare modificarea și completarea *Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare*, propunându-se, în principal, următoarele aspecte:

- modificarea art. 29 alin. (2), în sensul introducerii posibilității de subdelegare a gestiunii serviciilor de utilități publice, astfel încât titularii contractelor de atribuire a gestiunii să poată încheia cu terți contracte de subdelegare a activităților de atribuire a serviciilor de transport pentru o perioadă de cel mult 12 luni și în procent de maxim 49% din totalul gestiunii;

- modificarea art. 36 lit. f), în sensul acordării posibilității deținerii mijloacelor de transport în baza unui contract de închiriere;

- completarea art. 45 cu un alineat nou, **alin. (10)**, potrivit căruia sumele provenite din amenzile aplicate să se facă venit în proporție de 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.

II. Observații

1. În ceea ce privește propunerea de modificare a **art. 29 alin. (2)**, în sensul introducerii posibilității de subdelegare a gestiunii serviciilor de utilități publice, în prealabil trebuie precizat că subdelegarea nu este definită clar în legislația națională, delegarea gestiunii serviciilor comunitare de utilități publice fiind atributul autorităților administrației publice locale cu competențe în organizarea, reglementarea, coordonarea și controlul prestării serviciilor de transport public local desfășurat pe raza administrativ-teritorială a acestora.

Referitor la subcontractarea serviciilor de transport public local, menționăm că această posibilitate este prevăzută la art. 4 alin. (7) din *Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr.1191/69 și nr.1107/70 ale Consiliului*, potrivit căruia caietele de sarcini și contractele de servicii publice indică, de o manieră transparentă, dacă subcontractarea poate să fie avută în vedere și, dacă da, în ce măsură. Dacă are loc o subcontractare, operatorul însărcinat cu administrarea și prestarea serviciilor publice de transport de călători în conformitate cu prevederile Regulamentului trebuie să presteze el însuși o mare parte a serviciilor publice de transport de călători. Un contract de servicii publice, care acoperă în același timp proiectarea, construcția și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, poate permite subcontractarea integrală pentru exploatarea acelor servicii. În conformitate cu dreptul intern și cu dreptul comunitar, contractul de servicii publice stabilește condițiile aplicabile subcontractării.

Potrivit prevederilor art. 27 alin. (1) lit. d) din *Legea nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii*, „Prezenta lege nu se aplică concesiunilor de servicii publice de transport de călători, în sensul Regulamentului (CE) nr.1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului”, astfel că atribuirea contractelor de concesiune de servicii publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de

transport pe șine, precum și de transport rutier, cu excepția serviciilor exploatare în principal pentru interesul lor istoric sau turistic, nu se supune reglementărilor acestei legi.

Obiectul de reglementare al *Legii nr.92/2007* este, conform prevederilor art. 1 alin. (1) „*stabilirea cadrului juridic privind înființarea, autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării serviciilor de transport public în comune, orașe, municipii, județe și în zonele asociațiilor de dezvoltare comunitară*”. Aceste servicii includ nu numai serviciile de transport public de persoane, ci și serviciile de transport public de mărfuri și alte servicii de transport public (transport de persoane pe cablu, transport de mărfuri efectuate cu tractoare cu remorci, transport de persoane și mărfuri pe căi navigabile interioare, transport efectuat cu vehicule speciale destinate serviciilor funerare), conform prevederilor art. 2 alin. (2) și (3) din același act normativ.

Coroborând prevederile *Legii nr.100/2016* cu cele ale *Legii nr.92/2007* rezultă că, pentru atribuirea contractelor concesiune de servicii de transport public local, altele decât cele pentru concesiunea serviciilor prevăzute la art. 1 alin. (2) din *Regulamentul (CE) nr.1.370/2007*, trebuie respectate prevederile *Legii nr.100/2016*.

Totodată, în prezent, potrivit prevederilor art. 25 din *Legea nr. 92/2007*, „*Concesionarea serviciului de transport public local se face prin contract de delegare a gestiunii și cu respectarea procedurii de delegare a gestiunii, potrivit dispozițiilor Legii nr.51/2006¹, și cu respectarea prevederilor prezentei legi*”.

Având în vedere cele menționate mai sus, precizăm că formularea actuală a art. 29 alin. (12) din *Legea nr. 51/2006*, care reglementează procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilitate publică, aduce atingere prevederilor art. 26 din *Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (T.F.U.E.)*, precum și directivelor europene în domeniul achizițiilor publice (atât celor vechi, transpuse în legislația națională prin *Ordonanța de urgență a Guvernului nr.34/2006²*, cât și *Directivei 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind atribuirea contractelor de concesiune*, transpusă în legislația națională prin *Legea nr. 100/2016*), creând, astfel, premisele declanșării de către Comisia Europeană a unei proceduri de infringement împotriva României.

¹ *Legea nr.51/2006 Legea serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;*

² În prezent, *Ordonanța de urgență a Guvernului nr.34/2006* a fost abrogată de art. 238 din *Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice.*

Prin urmare, având în vedere obligația ca delegarea gestiunii serviciului de transport public local, cu excepția serviciilor prevăzute la art. 1 alin. (2) din *Regulamentul (CE) nr.1.370/2007*, să respecte prevederile *Legii nr.100/2016*, precizăm că modificarea art. 29 alin. (2) prevăzută de inițiativa legislativă poate aduce atingere prevederilor actului normativ anterior menționat, dispoziții ce impun încheierea unui asemenea contract numai în urma derulării unei proceduri de achiziție publică.

Astfel, în condițiile în care subdelegarea activităților de atribuire a gestiunii serviciilor de transport public local, la care se face referire în propunerea de modificare a art. 29 alin. (2) din inițiativa legislativă, are caracterul unei subcontractări a unei părți din contract după încheierea acestuia, precizăm că acest lucru nu poate opera doar prin inițiativa titularului contractului de atribuire, fiind imperios necesar acceptul autorității contractante care a atribuit acest contract de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local și, sub rezerva de a nu fi încălcate avantajele competitive pe baza cărora oferta respectivului operator, a fost declarată câștigătoare.

2. În ceea ce privește situația juridică a mijloacelor de transport, precizăm că această cerință a fost necesară pentru a elimina din start o serie de practici neconcurențiale sau de supralicitare a ofertelor și pentru a tria operatorii care nu dispun de mijloacele materiale necesare pentru a efectua în condiții corespunzătoare serviciul de transport județean prin curse regulate.

Cu privire la obligativitatea înmatriculării autovehiculelor în județul respectiv, precizăm că aceasta respectă prevederile art. 4 alin. (1) din *Legea nr. 92/2007* și sunt coroborate cu dispozițiile *Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare*, potrivit cărora este obligatorie reținerea impozitelor și taxelor locale pe teritoriul autorității publice locale unde se realizează venitul. În acest caz, operatorul realizează venit pe teritoriul unui județ și, ca urmare, trebuie să plătească taxa de drum, impozitul auto și impozitul pe venit către județul respectiv. Procedura de înmatriculare a autovehiculelor într-un județ este o operațiune simplă care se poate face operativ în condițiile în care operatorul își deschide un punct de lucru în județul respectiv, dovedind, prin aceasta, seriozitate și dorință reală de a câștiga competiția. Prin urmare, o societate comercială de transport persoane din alt județ nu poate efectua transport de persoane pe raza unui alt județ decât în situația în care

are deschis un punct de lucru în județul respectiv sau autovehiculele sunt deținute cu un contract de leasing.

3. La **art. 45 alin. (10)**, prevederile conform cărora sumele provenite din amenzi să se facă venit în proporție de 50% la bugetele locale de domiciliu sau, după caz, la sediul contravenientului, iar în proporție de 50% să se constituie ca venit al operatorului de transport public local, sunt în contradicție cu prevederile art.41 alin.(2) care reglementează veniturile operatorilor de transport, stabilite potrivit regulilor prevăzute la art. 43 din același act normativ, fără ca amenzile de orice fel să fie venituri ale acestor operatori.

Precizăm că art. 45 alin. (2) se referă la amenzile aplicate persoanelor fizice, astfel încât sintagma „*sediul contravenientului*” este improprie.

În ceea ce privește afirmațiile din *Expunerea de motive* referitoare la eforturile operatorului de transport public local în constatarea și aplicarea sancțiunii contravenționale, în sensul angajării unor cheltuieli suplimentare pentru activitatea de control, facem precizarea că, potrivit prevederilor art. 43 lit. a) din *Legea nr. 92/2007*, tarifele și subvențiile încasate de operatorul de transport rutier sau de transportatorul autorizat în urma prestării serviciului de transport public local de persoane trebuie să acopere cel puțin sumele investite și cheltuielile curente de întreținere și exploatare a sistemului de transport public local respectiv.

Precizăm că, potrivit prevederilor art. 13 lit. a) din *Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, cu modificările și completările ulterioare*, actul normativ trebuie să se integreze organic în sistemul legislației, fapt pentru care prevederile inițiativei legislative ar fi trebuit corelate cu prevederile actelor normative de nivel superior sau de același nivel cu care se află în conexiune.

Astfel, prevederea, potrivit căreia operatorii de transport ar urma să încaseze parte din amenzile contravenționale aplicate persoanelor fizice care călătoresc cu mijloacele de transport public de persoane fără titlu de călătorie valabil sau care refuză să prezinte organelor de control titlul respectiv de călătorie, care au un comportament necivilizat sau care aduc prejudicii mijloacelor de transport, contravine prevederilor art. 8 alin. (4) din *Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare*, potrivit cărora sumele provenite din amenzile aplicate persoanelor fizice în conformitate cu legislația în vigoare se fac venit integral la bugetele locale.

4. În ceea ce privește măsura referitoare la încheierea contractelor de subdelegare a gestiunii de către titularii contractelor de atribuire a gestiunii, pentru grupe de trasee distincte sau pentru câte un singur traseu, cu unul sau mai mulți operatori de transport rutier sau transportatori autorizați, desemnați câștigători, pentru o perioadă de cel mult 12 luni, în conformitate cu prevederile procedurii-cadru privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, semnalăm că necesită reexaminarea în raport cu intenția de reglementare, întrucât, aceasta apare ca fiind insuficient reglementată, astfel încât face ca norma respectivă să fie lipsită de previzibilitate și claritate, creând premisele unor vicii de neconstituționalitate prin raportare la *principiul constituțional al legalității* – art. 1 alin. (5) din *Constituția României, republicată*.

Menționăm că *principiul legalității* presupune existența unor norme de drept intern suficient accesibile, precise și previzibile în aplicarea lor, astfel cum reiese și din jurisprudența constantă a *Curții Europene a Drepturilor Omului*, care, în argumentele sale, a stabilit că legea trebuie să îndeplinească anumite condiții calitative, printre acestea numărându-se și previzibilitatea³.

În plus, procedura-cadru privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, la care se face trimitere în textul propus, a fost aprobată prin *Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local*, în temeiul art. 20 alin. (5) lit. b) din *Legea nr. 92/2007*, potrivit căruia ANRSC are, printre atribuții, și pe cea de elaborare a normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor, dar nu și de subdelegare a respectivelor contracte, astfel cum se deduce din soluția propusă.

Așa fiind, pe lângă necesitatea clarificării intenției de reglementare, mai semnalăm și că era necesară corelarea măsurilor preconizate cu

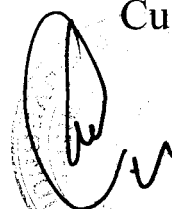
³ Curtea Constituțională a statuat în *Decizia nr. 1360/2010 referitoare la excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 5 alin. (1) lit. a) teza întâi din Legea nr. 221/2009 privind condamnările cu caracter politic și măsurile administrative asimilate acestora, pronunțate în perioada 6 martie 1945 - 22 decembrie 1989* că „Principiul legalității presupune, de asemenea, existența unor norme de drept intern suficient de accesibile, precise și previzibile în aplicarea lor, astfel cum reiese și din jurisprudența constantă a Curții Europene a Drepturilor Omului (*Hotărârea din 5 ianuarie 2000 în Cauza Beyeler contra Italiei, Hotărârea din 23 noiembrie 2000 în Cauza Ex-Regele Greciei și alții contra Greciei, Hotărârea din 8 iulie 2008 în Cauza Fener Rum Patrikligi contra Turciei*)”.

celelalte prevederi ale *Legii nr. 92/2007*, ținându-se cont, în acest sens, și de prevederile art. 61 din *Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, referitoare la integrarea soluției preconizate în cuprinsul legii asupra căreia se intervine, potrivit căroră „*Modificarea sau completarea unui act normativ este admisă numai dacă nu se afectează concepția generală ori caracterul unitar al aceluia act (...)*”. De asemenea, „*Prevederile modificate sau care completează actul normativ trebuie să se integreze armonios în actul supus modificării și completării, asigurându-se unitatea de stil și de terminologie, (...)*”.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele 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