

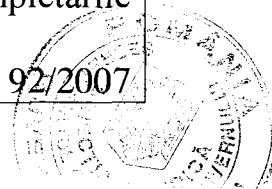
EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 *Titlul proiectului de act normativ*

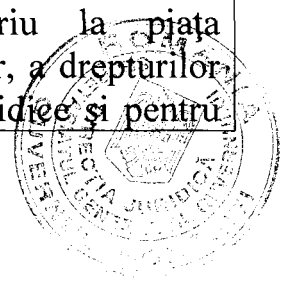
**Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului
pentru modificarea și completarea unor acte normative
în domeniul transportului de persoane**

Secțiunea a 2- a *Motivul emiterii proiectului de act normativ*

Descrierea situației actuale	<p>Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 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. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare este actul normativ prin care se definește modul în care, în conformitate cu normele dreptului comunitar, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței.</p> <p>În domeniul serviciilor publice de transport local, legislația națională incidentă o constituie Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare și Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>Potrivit art. 1, alin. (3) din Legea nr. 92/2007, transportul local și județean de persoane poate fi serviciul public de transport așa cum acesta este definit de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 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. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>În sensul stabilit de art. 1, alin. (3), Legea nr. 92/2007</p>
------------------------------	---



	<p>reglementează situațiile juridice care decurg din transportul local și județean, atunci când acesta îndeplinește caracteristicile de serviciu public.</p> <p>Facem precizarea că Regulamentul nr. 1370/2007 stabilește, condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.</p> <p>Menționăm faptul că până în prezent, pentru transportul rutier județean nu au fost acordate compensații pentru obligații de serviciu public.</p> <p>Ori, potrivit Regulamentului nr. 1370/2007 și dispozițiilor de la art. 4, alin. (1), lit. h) din Legea nr. 92/2007, prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit.</p> <p>Ca urmare, în practică se constată că transportul rutier județean de persoane nu îndeplinește caracteristicile de serviciu public, întrucât operatorii economici, transportatori licențiați își asumă prestarea transportului de persoane în condiții de piață, fără intervenția autorităților administrației publice centrale sau locale.</p> <p>Totodată, arătăm că includerea transportului rutier județean de persoane în sfera serviciilor publice atrage implicit acordarea de compensații de la bugetele locale ale județelor, cu impact negativ asupra cheltuielilor consiliilor județene.</p>
2. Schimbări preconizate	<p>Prin proiectul de ordonanță de urgență a Guvernului se propune eliminarea transportului rutier județean de călători din sfera serviciilor publice, situație în care acesta se va desfășura în regim comercial, cu respectarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>Arătăm faptul că potrivit art. 1, alin (1) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aceasta constituie cadrul general pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de mărfuri și persoane pe teritoriul României, precum și a activităților conexe acestora, în condiții de siguranță și de calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe, garantarea accesului liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier, protecția mediului înconjurător, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice și pentru</p>



satisfacerea necesităților economiei naționale și a nevoilor de apărare.

Subliniem faptul că, sub aspectul legislației Uniunii Europene, OG nr. 27/2011 asigură cadrul legal pentru aplicarea directă a prevederilor:

- Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului,

- Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri;

- Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 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, denumite în continuare Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009, Regulamentul (CE) nr. 1.072/2009, respectiv Regulamentul (CE) nr. 1.073/2009.

În această situație, în raport cu obiectul reglementării și domeniul de aplicare, transportului rutier județean de călători îi sunt incidente dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare.

În respectarea principiului autonomiei locale, județele vor păstra atribuții în domeniul transportului rutier de persoane.

I. Pornind de la acest principiu, se propune ca în tot cuprinsul Legii nr. 92/2007:

- În tot cuprinsul legii expresia "local și județean" se înlocuiește cu termenul "local".

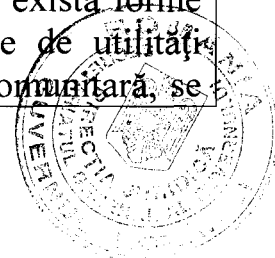
- Termenul "județe" se elimină de la art. 1 alin. (1).

- Expresia "consiliile județene" se elimină de la art. 16 alin. (1), art. 17 alin. (1), art. 21 alin. (2) și art. 48 alin. (3).

- Expresia "ale consiliilor județene" se elimină de la art. 17 alin. (1) o), art. 21 alin. (3) și art. 41 alin. (5).

- Expresia "mărfuri" sau „mărfurilor” se elimină de la art. 1 alin. (4) lit. g), art. 14 alin. (3) lit. g) și art. 29, alin. (1), întrucât actul normativ nu reglementează transportul rutier/feroviar/naval de mărfuri

Totodată, având în vedere faptul că în drept, nu există forme de asociere pentru prestarea serviciilor comunitare de utilități publice, altele decât asociațiile de dezvoltare intercomunitară, se



propune eliminarea din tot cuprinsul actului normativ a expresiei „sau al altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale”.

Pentru situația în care județul deține în proprietate bunuri și/sau elemente componente ale sistemelor publice de transport local, la art. 17 se propune introducerea unui nou alineat, alin (5) potrivit căruia consiliile județene pot exercita atribuțiile specifice autorităților locale competente, pentru asigurarea prestării serviciilor publice de transport călători în comune, orașe, municipii și asociații de dezvoltare intercomunitară.

La articolul 4, lit. d) din Legea nr. 92/2007, este prevăzută următoarea condiție pentru prestarea serviciului:

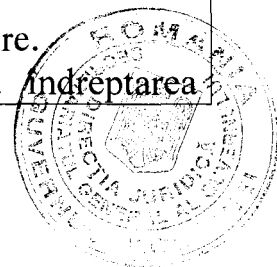
“d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară înmatriculate sau înregistrate ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;”

Astfel, alături de faptul că norma este greu de înțeles, menționăm faptul că obligația operatorului de a deține în proprietate sau în baza unui contract de leasing mijloacele de transport în comun, este una restrictivă, de natură a limita concurența, prin restricționarea participării la efectuarea transportului de persoane a acelor operatori economici care nu dețin respectivele mijloace de transport în comun în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar pot face dovada că dispun de acestea, în baza unui alt tip de contract, în condițiile legii. Întucât cerința contravine legislației în materia achizițiilor publice, este necesară eliminarea acestei bariere.

La art. 4, alin. (2) din Legea nr. 92/2007, se prevede că șoferul mijlocului de transport în comun este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente, după caz:

- a) licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
- b) programul de circulație;
- c) copia conformă a licenței de transport, în cazul autobuzelor;
- d) alte documente stabilite de legile în vigoare.

Raportat la această dispoziție, este necesară îndreptarea



normei legale, prin introducerea excepției transportului public feroviar și naval. Totodată, este illogic ca șoferul să dețină și să prezintă organului de control caietul de sarcini. Îndeplinirea condițiilor din caietul de sarcini este în sarcina operatorului de transport care are încheiat contract de servicii publice și nu în sarcina șoferului.

Având în vedere că Regulamentul nr. 1370/2007 permite ca transportul pe căile navigabile interioare să se constituie serviciul public căruia să i se aplice exigențele legislației europene, se propune modificarea art. 12 din Legea nr. 92/2007, astfel:

„(1) Transportul pe căile navigabile interioare reprezintă serviciu public de transport local, dacă se stabilesc în sarcina operatorilor, obligații de serviciu public în schimbul acordării unor drepturi exclusive și/sau compensații de serviciu public, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, prin hotărâre a autorității deliberative a unității administrativ-teritoriale sau după caz, prin hotărâre a Guvernului inițiată de Ministerul Transporturilor.”

Pornind de la acest principiu, proiectul de act normativ cuprinde prevederi ce corelează în logica serviciului public, transportul feroviar și naval, astfel:

- La mijloacele de transport sunt introduse navele (art. 1, alin. (7), art. 14, alin. (3));

- La condițiile care definesc serviciul public este introdus transportul naval (art. 4, alin. (1), lit. a), b), d) și e));

- Sunt stabilite condițiile în care transportul naval îndeplinește caracteristicile de serviciu public (art. 12, alin. (1));

- Sunt stabilite autoritățile competente pentru serviciu public naval (art. 12, alin. 1¹);

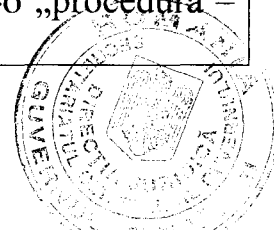
- Este definită infrastructura tehnico-edilitare (art. 14, alin. (2), lit. j);

- Sunt delimitate clar atribuțiile autorităților competente, respectiv, ale Ministerului Transporturilor pentru transportul public de persoane naval și feroviar și ANRSC, pentru serviciul public de transport rutier (art. 20, alin. (1)).

La art. 21, alin. (4) din Legea nr. 92/2007 se prevede că:

„Atribuirea gestiunii serviciilor de transport se va realiza în conformitate cu prevederile procedurii-cadru privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport public local.”

Însă, atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice se realizează potrivit Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, fără să se impună dublarea normei juridice printr-o „procedură – cadru”.



Ca urmare, prin proiect, se propune abrogarea alineatului (4) de la art. 21 din Legea nr. 92/2007.

La art. 30, alin (3), lit. d) din Legea nr. 92/2007 se prevede că în categoria transportatorilor autorizați să presteze serviciul public de transport persoane sunt și „persoanele fizice sau asociațiile familiale autorizate să presteze transport public local de mărfuri sau de persoane, deținătoare de autorizații de transport valabile”.

Întrucât această categorie este specifică transportului în regim de taxi și închiriere, care nu reprezintă serviciu public în înțelesul Regulamentului nr. 1370/2006, se propune abrogarea lit. d) de la art. 30, alin. (3).

Se propune abrogarea lit. g) de la alin. 2 art. 35, care prevede ca utilizatorii pot renunța se serviciile contractate, deoarece populația nu contractează serviciile publice ci, unitățile administrativ - teritoriale. Utilizatorii se bucură de dreptul oferit de uat, prin delegarea serviciului public de trasport local călători.

De asemenea, se propune modificarea art. 37 alin. (2) și (9) în sensul aprobării programului public de transport urban odată cu modalitatea de atribuire gestiune a transportului public local. Întrucât licența de traseu este atribuită în baza contractului se propune ca aceasta să aibă valabilitatea contractului de servicii publice.

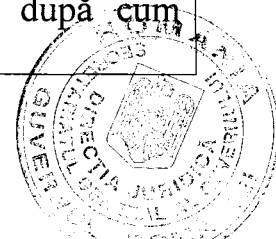
La articolul 43 lit. b) se propune ca soluție juridică ca indicele de creștere a prețurilor de consum să fie cel stabilit de Institutul Național de Statistică, pentru a se asigura precizia normei juridice.

Se propune eliminarea atribuțiilor asociațiilor de dezvoltare intercomunitară pentru respectarea principiului constituțional al autonomiei locale de la art. 43 lit. d), la art. 17 alin. (1), lit. o), art. 20 alin. (6) și art. 45 din Lege. Subliniem faptul că asociațiile de dezvoltare intercomunitară nu reprezintă autorități ale administrației publice locale în sens constituțional.

La art. 20 alin. (7) lit. b) se propune corectarea prevederilor legale în sensul că autoritățile competente emit licențe de traseu doar pentru autobuze. Tramvaiele și troleibuzele circulă în baza autorizațiilor de transport.

Din motive de redundanță, se propune abrogarea 33 din Legea nr. 92 din 2007 care prevede privatizarea operatorilor de trasport rutier.

Referitor la transportul de persoane prin curse regulate speciale, la articolul III, alineatul (1) din Legea nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, se propune modificarea după cum urmează:



„(1) Serviciile regulate speciale de transport călători se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară sau ale altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale, în baza unui contract de transport încheiat între operator și beneficiarul transportului sau persoana care a angajat transportul.”

De asemenea, tot pentru efectuarea în bune condiții a transportului de călători prin curse regulate speciale și mai cu seamă, cu privire la sigurața persoanelor transportate se propune un nou articol, art. III, cu următorul cuprins:

„Locurile de îmbarcare/debarcare situate pe domeniul public sau privat al unității administrativ-teritoriale precum și condițiile de acces la acestea pentru operatorii de transport prin servicii regulate speciale sunt stabilite prin hotărâre a autorității deliberative a unității administrativ-teritoriale.”

Această dispoziție este imperios necesară pentru ca sistematizarea transportului public rutier de persoane la nivelul localităților și unităților administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, pentru corelarea serviciului public de transport călători cu transportul realizat prin curse regulate speciale. Menționăm că în practică, autoritățile administrației publice locale în principal, din municipii au realizat investiții semnificative în sistemele serviciilor publice de transport. Însă, pentru evitarea concurenței neloiale între cursele regulate speciale și serviciile publice, este necesar ca autoritățile administrației publice locale să aprobe locurile de îmbarcare.

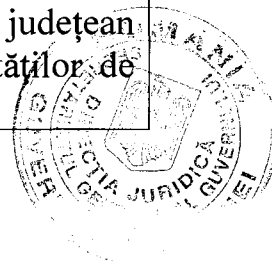
În respect pentru principiul descentralizării, se propune modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, astfel:

- Se introduce o nouă secțiune, prin care sunt prevăzute atribuțiile consiliilor județene, inclusiv de control:

a) evaluarea fluxurilor de transport de persoane și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport județean de persoane, precum și anticiparea evoluției acestora;

b) stabilirea traseelor județene, precum și autogările și stațiile publice în care se realizează îmbarcarea/debarcarea persoanelor, cu consultarea autorităților administrației publice locale sau, după caz, a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară implicate;

c) elaborarea și aprobarea programelor de transport județean de persoane prin servicii regulate, precum și a capacităților de transport necesare;



d) participarea și introducerea datelor aferente programului de transport în aplicația electronică specifică în vederea atribuirii traseelor județene;

e) aprobarea atribuirii traseelor județene și afișarea pe site-ul instituției a programului de transport județean și a calendarului atribuirii electronice în Sistemul informatic pentru atribuirea electronică a traseelor naționale.

f) introducerea programului de transport județean în Sistemul informatic pentru atribuirea electronică a traseelor naționale;

g) actualizarea periodică a programelor de transport județene, prin modificarea acestora în funcție de cerințele de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public local, interjudețean, internațional, feroviar, aerian sau naval de persoane;

h) întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport județean, în condițiile legii;

i) aprobarea studiilor de fezabilitate privind înființarea, reabilitarea, modernizarea și extinderea unei părți sau a întregului sistem public de transport județean, aflat în proprietatea publică sau privată a județului;

j) proiectarea și executarea lucrărilor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă sistemelor publice de transport județean într-o concepție unitară, corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților/județelor, cu planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, de protecție a mediului, în conformitate cu reglementările legale în vigoare;

k) emiterea de licențe de traseu pentru transportul rutier județean de persoane efectuat cu autobuze prin servicii regulate;

l) realizarea seturilor de date spațiale aferente serviciului de transport rutier județean, cu respectarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1.089/2010 al Comisiei din 23 noiembrie 2010 de punere în aplicare a Directivei 2007/2/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește interoperabilitatea seturilor și serviciilor de date spațiale (INSPIRE), cu modificările și completările ulterioare;

m) constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac conform competențelor stabilite în prezenta ordonanță de urgență de către împuterniciții președintelui consiliului județean, precum și de către ofițerii și/sau agenții de poliție din cadrul Poliției Române care au calitatea de polițiști rutieri;

n) în vederea aplicării prevederilor lit. m), în cazul controalelor efectuate în trafic, la solicitarea Consiliului Județean, ISCTR efectuează controale comune cu împuterniciții președintelui consiliului județean.



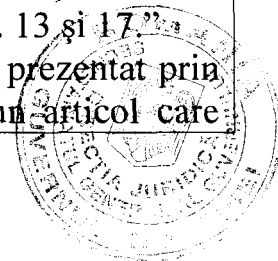
o) aprobarea tarifelor propuse de către operatorii economici pentru serviciile de transport județean, astfel încât costurile de transport suportate de către utilizatori să aibă în vedere recuperarea integrală a costurilor de exploatare și un profit rezonabil pentru operatorii de transport.

Pentru a nu perturba activitatea de transport județean de persoane, sunt prevăzute norme tranzitorii, potrivit cărora, prin ordin al ministrului transporturilor și al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice, în termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a actului normativ se aprobă normele metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transportului rutier județean de persoane.

În scopul clarificării atribuțiilor consiliilor județene pentru transportul județean, în cazul controlului efectuării controlului în trafic, articolul 57, alineatul (1) din Hotărârea Guvernului nr. 69/2012 privind stabilirea încălcărilor cu caracter contravențional ale prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri, ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 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 și ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și ale normelor de aplicare a acesteia, precum și a sancțiunilor contravenționale și a altor măsuri aferente aplicabile în cazul constatării încălcărilor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 114 din 14 februarie 2012, cu modificările și completările ulterioare, se completează cu o nouă literă, litera c) care va avea următorul cuprins:

„împuterniciții președinților consiliilor județene pentru transportul județean, în cazul controlului efectuării controlului în trafic în lipsa personalului prevăzut la lit. a), în cazul contravențiilor prevăzute la art. 3 pct. 4, 23, 24, 25 și la art. 4 pct. 12, 19, 23, 27, 30, 49, 51 și 53-56 și la art. 5 pct. 13 și 17.”

Potrivit primei observații din Avizul ANRSC, prezentat prin adresa nr. 707.205/I.T./06.06.2019, se introduce un articol care



reglementează următoarele:

“ (1) Prestatorii de servicii de transport public județean achită obligațiile legale către Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C., datorate până la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, astfel cum sunt prevăzute la art. 15 alin. (1), lit. d) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Sumele încasate după data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, în condițiile alin. (1), rămân la dispoziția A.N.R.S.C.”

Justificarea soluției legislative de mai sus, se bazează pe împrejurarea potrivit căreia, prin proiectul de ordonanță de urgență a Guvernului, transportul județean iese din sfera de reglementare a ANRSC, raportat la obligațiile prestatorilor de servicii de transport public județean, astfel cum sunt prevăzute la art. 15 alin. (1) lit. d) din din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

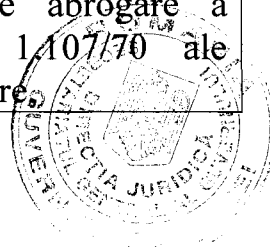
Astfel, se propune instituirea unui cadru legal necesar constituirii și achitării respectivelor obligații de plată, existând riscul neîncasării sumelor datorate la bugetul ANRSC, parte componentă a bugetului consolidat al statului.

Potrivit celei de-a doua observații din Avizul ANRSC, prezentat prin adresa nr. 707.205/I.T./06.06.2019, se introduce o prevedere legală, potrivit căreia, programele de transport județean și după caz, licențele de traseu pentru transportul județean de persoane se prelungesc în mod identic cu cele aferente transportului județean.

Astfel, în deplină concordanță cu Ordinul ministrului transporturilor nr. 776/2019 pentru prelungirea valabilității Programului de transport interjudețean și a licențelor de traseu, care menționează ca valabilitate pentru programele de transport interjudețean și licențele de traseu, data de 30 iunie 2023, aceeași durată se prevede și pentru situația transportului județean.

Având în vedere următoarele situații:

Având în vedere că de la 31 decembrie 2018, prin intrarea în vigoare a Legii nr. 328/2018, transportul rutier județean de persoane este considerat serviciul public de transport, în înțelesul Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 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. 1.191/69 și nr. 1.407/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare.



În considerarea împrejurării că până la 31 decembrie 2018, transportul rutier județean de persoane a avut caracteristicile unui transport în regim comercial,

Luând în considerare că Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007 impune inclusiv Consiliilor județene ca până la data de 2 decembrie 2019 să încheie contracte de servicii publice de transport călători, obligație în drept ce contravine situației în fapt, se impun măsuri urgente de reglementare a transportului județean rutier de călători ca fiind activități prestate în regim comercial,

Stabilirea legală a diferențierii regimului juridic al serviciilor de transport public la nivelul localităților și transportului la nivel județean se impune a fi realizată în regim de urgență, în caz contrar, autoritățile publice județene fiind obligate să aplice, în continuare, procedurile specifice serviciilor publice de transport, prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007,

Intenția vădită a operatorilor economici, realizată public prin federațiile patronale reprezentative, de a boicota, la sfârșitul lunii iunie 2019 obținerea prelungirii licențelor de traseu, fapt care ar conduce la imposibilitatea deplasării călătorilor în interiorul județelor, fapt ce ar afecta drepturile constituționale privind nivelul de trai și mobilitatea, situație extraordinară ce determină adoptarea, în regim de urgență, a unor măsuri privind prelungirea programelor și a licențelor de traseu, în situația transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate, la nivel județean;

De asemenea, caracterul urgent este determinat de lipsa din legislația în vigoare a unor prevederi cu privire la autoritatea a cărei competență este prelungirea valabilității licențelor de traseu, dat fiind faptul că în prezent, Autoritatea Rutieră Română, care a eliberat înscrisurile a cărei valabilitate este necesar să fie prelungită, nu mai are competențe în acest domeniu;

Realitatea existentă la nivelul consiliilor județene din România deoarece nu situația în fapt nu corespunde cu cea în drept, întrucât sunt în imposibilitatea, independent de măsurile întreprinse, de a se conforma Regulamentului nr. 1370/2007;

Ținând cont că transportul rutier județean de persoane, considerat ca serviciul public determină efort bugetar în sarcina bugetelor locale ale județelor,

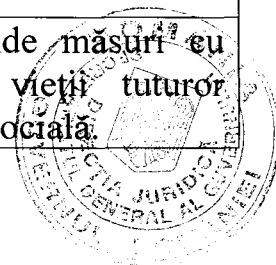
În lipsa neadoptării prevederilor privind eliminarea transportului județean de persoane din sfera serviciilor publice, consecințele negative care ar putea fi produse constau în denaturarea substanțială a concurenței, în sensul hălvversării efective a activității de transport în României, cu repercursiuni



	<p>asupra desfășurării activităților economice în condiții de piață;</p> <p>Totodată, altă consecință negativă care ar putea rezulta din nepromovarea proiectului constă în afectarea negativă a bugetelor județelor, care se confruntă deja cu probleme financiare, putând determina blocarea activității autorităților administrației publice județene,</p> <p>Ca urmare, se impune promovarea în regim de urgență a unor dispoziții care prevăd excluderea din sfera Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și a Legii nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, a transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate, prestat la nivel județean;</p> <p>De asemenea, în lipsa neadoptării, există riscul ca România să fie pasibilă de consecințele negative ale nerespectării Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 de către autoritățile administrației publice județene;</p> <p>Intrucât elementele mai sus prezentate vizează interesul general public și constituie situații de urgență și extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată, se impune aprobarea unui act normativ care să soluționeze problemele în regim de urgență în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată.</p>
Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 3 – a
Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Măsurile prevăzute de proiectul de ordonanță de urgență au impact pozitiv asupra calității transportului rutier la nivel județean.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ are impact pozitiv asupra mediului concurențial, prin încurajarea concurenței și eliminarea barierelor.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Măsurile prevăzute de proiectul de ordonanță de urgență are beneficii directe asupra mediului de afaceri, prin stimularea activității transportului rutier de călători, în condițiile legii.
2 ¹ Impactul asupra sarcinilor administrative	Prin proiectul de act normativ scad sarcinile consiliilor județene în materia transportului rutier de călători.
2 ² Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
Impactul social	Proiectul de act normativ cuprinde măsuri cu impact pozitiv asupra calității vieții tuturor cetățenilor, indiferent de categoria socială.

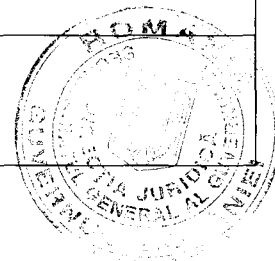


Impactul asupra mediului	
Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt,
pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- în mii lei (RON) -

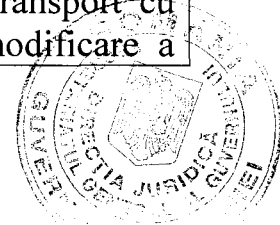
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1.Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: i. impozit pe profit ii. impozit pe venit b) bugete locale: i. impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: i. contribuții de asigurări	Nu este cazul.					
2.Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii b) bugete locale : i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii						
3.Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Nu este cazul.					
4.Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Nu este cazul.					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Nu este cazul.					



6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul.					
7. Alte informații						

Secțiunea a 5 – a
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

<p>1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ</p> <p>a. Acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ</p>	<p>Prin intrarea în vigoare a proiectului, vor fi modificate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007; - Legea nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007 - Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare - Hotărârea Guvernului nr. 69/2012 privind stabilirea încălcărilor cu caracter contravențional ale prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri, ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a
--	--

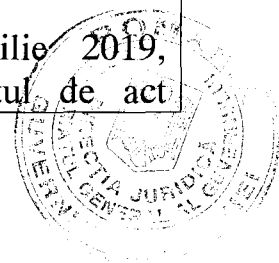


b. Acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții	Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și ale normelor de aplicare a acestora, precum și a sancțiunilor contravenționale și a altor măsuri aferente aplicabile în cazul constatării încălcărilor; - Norme metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transportului rutier județean de persoane
1 ¹ . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ este compatibil cu legislația în domeniul achizițiilor publice și al concesiunilor de lucrări și servicii.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

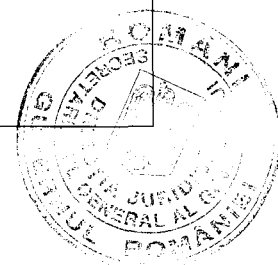
Secțiunea a 6 – a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

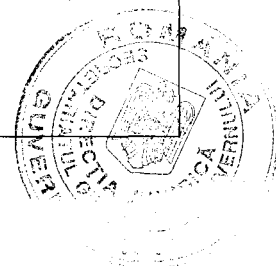
1. Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Au fost respectate prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată. Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice: - a adus la cunoștința publicului, proiectul, fiind publicat în data de 02.04.2019 pe pagina: http://www.mdrap.ro/proiect-de-oug-pentru-modificarea-si-completarea-unor-acte-normative-in-domeniul-transportului-de-persoane ; - a organizat, în data de 23 aprilie 2019, dezbateră publică cu privire la proiectul de act
--	---



	<p>normativ, conform anunțului postat pe site-ul MDRAP la rubrica Transparenta/ Consultari Publice- Anunturi. Dezbateră publică a fost realizată urmare cererii formulate de Asociația Elevilor, prin adresa nr. 300/12.04.2019.</p> <p>Minuta ședinței de dezbatere publică pe tema proiectului de ordonanță de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane din 23 aprilie 2019, la Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice este publicată pe pagina: http://www.mdrap.ro/userfiles/MINUTA_%20DEZBATERE%20PUBLICA%2023_04_2019.doc</p> <p>În perioada 30- 31 mai 2019 a avut loc Conferința Națională de transport persoane, organizată la Cluj-Napoca.</p> <p>Concluziile comunicate MDRAP de organizatori, sunt următoarele:</p> <p>“Adoptarea ordonanței de urgență de mai sus este dorită de majoritatea operatorilor privați, care sunt conștienți că, în lipsa unei prelungiri, transportul județean s-ar putea bloca după 30 iunie 2019 (în mai puțin de o lună). Practic, chiar dacă prin legea 328/2019 se prevede prelungirea programului județean până la 2 decembrie a.c., cărăușii nu vor putea prezenta la control inspectorilor ISCTR un document de transport expirat (licența de traseu), iar Autoritatea Rutieră Română (ARR) nu va mai prelungi actualele licențe în baza legii 328, pentru că nu este de competența ei să o facă. Domnul Marius Lungan, director în cadrul Inspectoratului de Stat pentru Control în Transportul Rutier a confirmat faptul că operatorii vor fi sancționați dacă nu vor avea la bordul vehiculelor licența de traseu valabilă. Astfel, este foarte posibil ca vehiculele să fie trase pe dreapta de la 1 iulie 2019, creându-se un haos general”.</p>
<p>2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act</p>	



<p>normativ</p> <p>3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative</p>	<p>Prin adresa MDRAP nr. 44.268/02.04.2019 au fost consultate structurile asociative ale autorităților publice locale.</p> <p>Uniunea Națională a Consiliilor Județene a transmis punct de vedere prin adresa nr. 139/16.04.2019.</p> <p>În data de 15.04.2019, MDRAP a organizat o întâlnire la care au participat reprezentanții inițiatorilor proiectului de act normativ, ai UNCJR și ai Consiliilor Județene.</p> <p>O serie de Consilii Județene au exprimat punct de vedere, motivat, în sensul promovării cu celeritate a proiectului de act normativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consiliul Județean Gorj, prin adresa nr. 7785/06.05.2019; - Consiliul Județean Brașov, prin adresa nr. 10/9244/06.06.2019; - Consiliul Județean Dolj, prin adresa nr. 11034/05.06.2019; - Consiliul Județean Bihor, prin adresa nr. 11285/05.06.2019; - Consiliul Județean Brăila, prin adresa nr. 11015/04.06.2019; - Consiliul Județean Constanța, prin adresa nr. 13.044/20.05.2019. <p>UNCJR a transmis propuneri și observații prin adresa nr. 188/19.06.2019, care au fost preluate integral.</p>
<p>4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>5. Informații privind avizarea de către:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și 	<p>Proiectul prezentului act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr.545/2019 și de Consiliul Economic și Social prin avizul nr.3249/2019</p>



Social	
d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Consiliul Concurenței a transmis punctul de vedere prin adresa nr. 4321/07.05.2019
Alte informații	

Secțiunea a 7 – a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ.	Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 8 – a

Măsuri de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Nu este cazul.
Alte informații	Nu au fost identificate.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

VIORICA DANCILĂ

