Biroul permanent al Camerei Deputaţilor
Iniţiative legislative
Nr. 134 din 18.03.2004

Biroul permanent al Senatului
Bp 164 24.03.2004

Către

BIROUL PERMANET AL CAMEREI DEPUTAŢILOR

În temeiul art.86 din Regulamentul Camerei Deputaţilor şi al art.74 alin.(1) din Constituţia României, vă înaintăm spre dezbatere şi adoptare Propunerea legislativă "Legea privind transporturile rutiere".

În conformitate cu prevederile art.75 alin.(1) din Constituţia României, Camera Deputaţilor este Cameră decizională.

Iniţiatori:

MIRON TUDOR MITREA - deputat PSD

IOAN BIVOLARU - deputat PSD

AURELIA VASILE - deputat PSD

Către

BIROUL PERMANENT AL CAMEREI DEPUTAȚILOR

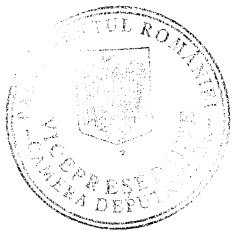
În temeiul art.76 alin.(3) din Constituție şi în conformitate cu Regulamentul Camerei Deputaților, având în vedere necesitatea dezbaterii şi adoptării propunerii legislative "Lege privind transporturile rutiere" într-un calendar riguros privind măsurile de preaderare, solicităm aprobarea dezbaterii şi adoptării propunerii legislative respective în regim de urgență.

Inițiatori:

MIRON TUDOR MITREA - deputat PSD

IOAN BIVOLARU - deputat PSD

AURELIA VASILE - deputat PSD



Urgentă

Către

BIROUL PERMANENT AL SENATULUI

În temeiul art.74 alin.(1) din Constituția României, vă înaintăm spre dezbatere şi adoptare propunerea legislativă "Lege privind transporturile rutiere".

În temeiul art.76 alin.(3) din Constituție şi în conformitate cu prevederile Regulamentului Senatului, având în vedere necesitatea adoptării acestor reglementări, într-un calendar riguros privind măsurile de preaderare, solicităm aprobarea dezbaterii şi adoptării propunerii legislative respective în regim de urgență.

În conformitate cu prevederile art.75 alin.(1) din Constituția României, Senatul este prima Cameră decizională.

Inițiatori:

MIRON TUDOR MITREA - deputat PSD

IOAN BIVOLARU - deputat PSD

AURELIA VASILE - deputat PSD

EXPUNERE DE MOTIVE

În economia modernă, transportul reprezintă un factor dinamizator, ceea ce impune ca transportul rutier de mărfuri şi persoane să fie optimizat, pentru a răspunde cerinţelor de deschidere şi dezvoltare durabilă, în concordanţă cu concluziile Consiliului European de la Göteborg.

Economia României s-a stabilizat, prezintă tendinţe de creştere în anumite domenii şi implicit cererea de transport şi mobilitatea au crescut.

În acest context, acţiunile din ultimii ani ale Ministerului Transporturilor, Construcţiilor şi Turismului s-au axat atât pe modernizarea şi dezvoltarea infrastructurii rutiere, în vederea lărgirii pieţelor, cât şi pe dezvoltarea durabilă din punct de vedere economic, social şi al protecţiei mediului.

Ordonanţa Guvernului nr.19/1997 privind transporturile, aprobată prin Legea nr.197/1998 şi Ordonanţa Guvernului nr.44/1997 privind transportul rutier, aprobată prin Legea nr.105/2000, cu modificările şi completările ulterioare, au introdus reglementări specifice perioadei de tranziţie, care să asigure trecerea de la un sistem centralizat la unul liberalizat.

Prin reglementările Legii nr.105/2000 de aprobare a Ordonanţei Guvernului nr.44/1997, nu s-au realizat în toate cazurile o corelare suficientă între legislaţie şi obiectivele propuse, ceea ce, în cazurile respective, s-a ajuns fie la o aplicare formală a prevederilor respective, fie la blocaje în activitatea de transport rutier de mărfuri şi persoane. Prin amendarea Ordonanţei Guvernului nr.44/1997 prin Ordonanţa Guvernului nr.73/1997, datorită unor erori tehnice de redactare, au fost omise unele prevederi existente, ceea ce nu a contribuit la eliminarea disfuncţionalităţilor existente.

Unele necorelări, s-a încercat să fie remediate prin prevederile Ordinului ministrului lucrărilor publice, transporturilor şi locuinţei nr.1842/2001 pentru aprobarea Normelor metodologice de autorizare şi efectuare a transporturilor rutiere şi a activităţilor conexe acestora.

În multe privinţe prevederile OMLPTL respectiv, nu puteau corecta disfuncţionalităţile legii privind transporturile rutiere, ceea ce impune şi din acest punct de vedere, necesitatea promovării unei noi legi a transporturilor rutiere.

În Acordul de asociere a României cu Uniunea Europeană se stipulează că, în perioada de tranziţie, se va adopta progresiv legislaţia existentă la legislaţia comunităţii în ce priveşte transportul rutier. Compatibilizarea legislativă trebuie să servească, într-o proporţie mult mai mare, scopurilor de liberalizare, de acces reciproc la pieţele părţilor şi să faciliteze circulaţia călătorilor şi mărfurilor.

Capitolul 9 al acquis-ului comunitar "Politica în domeniul transporturilor" a fost deschis de către România în iunie 2000, documentul de poziție respectiv precizând strategia şi programul de compatibilizare în acest domeniu cu legislația comunitară.

România şi-a asumat responsabilitatea de a transpune în legislația proprie, până la 31 decembrie 2003, toate prevederile aplicabile din acquis-ul comunitar.

Ultima variantă a Parteneriatului pentru aderare România - U.E., Decizia Consiliului din 28 ianuarie 2002, cuprinde prioritățile sectoriale pentru perioada 2002 – 2003, printre care întărirea capacității administrative în domeniul transportului rutier şi continuare armonizării legislative, ceea ce într-o măsură îşi propune să rezolve prezentul Proiect de lege.

Proiectul privind Legea transporturilor rutiere cuprinde o mai bună structurare a transporturilor rutiere, de mărfuri şi persoane, precum şi definirea mai exactă a activităților conexe acestor transporturi.

Proiectul de lege aduce corecții în ce priveşte condițiile de acces la profesia de operator de transport şi de operator de activități conexe, în sensul de facilitare dar şi de oferire a siguranței pentru executarea profesiilor respective.

Proiectul de lege abordează o serie de noi probleme, sau reformulează prevederile existente în sensul compatibilizării legislației naționale cu legislația comunitară, dintre care se pot menționa următoarele:

1. Contractul de transport rutier intern de marfă, ca urmare a abrogării Regulamentului aprobat prin HCM nr.941/1959, este reglementat doar de Codul comerciale ce datează din 1887, titlul XII, articolele 413 – 441.

Prevederile respective din Codul comercial nu mai corespund cerințelor de astăzi ale transportului rutier, pe plan internațional funcționând Convenția referitoare la Contractul de transport internațional de mărfuri pe şosele – CMR – din 19.05.1956 şi Protocolul din 01.07.1978, la care România este parte.

În aceste circumstanțe este necesar ca această Convenție CMR să fie integrată în legislația națională, având în vedere următoarele avantaje:

- se face un pas important în direcția integrării europene pe plan legislativ;
- se poate aplica fără dificultăți, fiind deja în vigoare în transportul internațional;
- conține prevederi complete, adaptate cerințelor moderne de transport.

2. Implementarea noii legislații se concretizează prin măsuri privind echiparea autovehiculelor cu tahografe şi limitatoare de viteză, limitarea timpului de lucru pentru şoferi, formarea profesională, reorganizarea administrativă a unor instituții şi autorități implicate.

3. Prezentul Proiect de lege şi-a propus prin suita de reglementări propuse să surmonteze dificultăţile existente, cum ar fi:

- suprapuneri sau contradicţii legislative;
- transpunerea mult prea strictă a legislaţiei U.E. în legislaţia naţională, în condiţiile în care legislaţia U.E. permite opţiuni pentru legislaţia naţională;
- tratament diferit al transportatorilor români faţă de cei din U.E., în anumite cazuri;
- datele statistice insuficiente.

4. Compatibilizarea legislaţiei naţionale în proporţie mult mai mare cu legislaţia comunitară, garantează că în următorii ani vor fi utilizate numai vehicule care corespund cerinţelor tehnice existente, vor fi respectaţi timpii de conducere şi odihnă, companiile de transport vor fi mai sigure din punct de vedere financiar şi bineînţeles, mult mai eficiente.

Acestea vor avea efecte pozitive asupra securităţii rutiere, protecţiei mediului, infrastructurii rutiere şi competiţiei cu transportatorii din U.E.

5. Activităţile conexe transportului rutier, ca activităţi ce trebuie licenţiate, sunt redefinite sau puse de acord cu reglementările OMLPTL nr.1842/2001.

6. În reglementările naţionale fie lipsesc definiţiile, fie acestea nu sunt unitare cu definiţiile din actele comunitare ceea ce conduce în unele cazuri la interpretări sau neconcordanţe, ceea ce proiectul de lege îşi propune să rezolve.

7. Proiectul îşi propune să abordeze rezolvarea problemelor legate de lipsa de interoperabilitate, care are ca un prim efect congestia traficului rutier.

Pornind de la realitatea că beneficiarii de transport nu acoperă întru totul costurile pe care acesta le generează, respectiv costurile legate de administrarea infrastructurii rutiere, congestia în trafic, deteriorarea mediului şi accidentele, proiectul de lege oferă reglementările necesare unei mai bune gestionări şi internalizări a acestor costuri.

8. Accesul la categoria de transportator, a persoanelor fizice, autorizate să execute activităţi economice conform prevederilor Legii nr.507/2002 a condus la necesitatea ca proiectul de lege să prevadă care sunt activităţile de transport cu responsabilităţi deosebite, care nu pot fi executate de persoane fizice.

9. Proiectul de lege stabileşte care sunt categoriile de transport care se pot executa pe bază de licenţă şi care pe bază de autorizaţie, definind cu claritate, cu această ocazie, care este categoria de transportatori care pot accede la profesiunea de operator de transport.

10. Activităţile conexe activităţilor de transport erau definite până în prezent ca activităţi de transport, ceea ce a bulversat întreaga

activitate de autorizare a acestora, dar a indus şi o percepţie greşită asupra acestor categorii de activităţi, ceea ce a necesitat ca acestea să fie redefinite în cadrul proiectului, în raport cu activităţile reale de transport.

11. Proiectul de lege îşi propune să fixeze atribuţii şi responsabilităţi ale operatorilor de transport, ale persoanelor cu funcţii care concură la siguranţa circulaţiei şi ale unor autorităţi, în scopul creşterii securităţii rutiere.

12. Proiectul de lege asigură o mai curajoasă abordare a principiului subsidiarităţii, asigurând atribuţii şi responsabilităţi sporite autorităţilor administraţiei publice locale şi judeţene, pentru organizarea, reglementarea, modernizarea transportului public de persoane şi pentru o mai bună utilizare a transportului public şi a infrastructurii existente.

13. Dezvoltarea pregătirii profesionale a conducătorilor auto, a persoanelor desemnate, a altor persoane cu funcţii care concură la siguranţa circulaţiei, reprezintă un pachet de prevederi esenţiale din proiectul de lege, menite să asigure calitatea necesară transportului naţional pentru accesibilitate în piaţa europeană.

Acest pachet de acţiuni trebuie susţinut de organizaţiile reprezentative profesionale, care trebuie să contribuie la selectarea şi promovarea calităţilor morale şi profesionale ale persoanelor cu funcţii care concură la siguranţa circulaţiei, confirmând totodată şi compatibilitatea comportamentelor acestora cu exigenţele standardelor profesionale.

14. Proiectul prevede simplificarea procedurilor de obţinere, suspendare şi anulare a licenţelor şi autorizaţiilor, precum şi limitarea cazurilor de suspendare şi anulare, asigurând creşterea responsabilităţii deţinătorilor.

15. Proiectul de lege îşi propune să asigure consolidarea încrederii investitorilor în finanţarea dezvoltării parcului de vehicule, în mod special în transportul public de persoane, prin prelungirea duratei de valabilitate a licenţei de execuţie pentru traseu pentru o perioadă de 3 ani, interval la care se limitează şi valabilitatea Programelor de transport întocmite de autorităţile locale şi centrale.

16. Prin coordonarea graficelor de circulaţie şi dezvoltarea terminalelor de transport ca puncte de joncţiune între diferite tipuri de trasee, se asigură, prin prevederile proiectului de lege, interoperabilitatea serviciilor de transport public de persoane şi minimizarea duratelor de aşteptare.

17. Calitatea transportului public de călători va fi asigurată prin monitorizarea fluxurilor de călători şi corelarea acestora cu capacităţile de transport ale autobuzelor, autocarelor şi microbuzelor.

18. Implicarea instituţională a partenerilor de dialog în problemele privind reglementarea organizării şi controlului activităţilor de transport şi activităţilor conexe se stabilesc prin intermediul Consiliului Consultativ prevăzut a se înfiinţa în prezentul proiect de lege.

19. Eficienţa legislaţiei naţionale în domeniu, depinde de aplicarea acesteia, corectă şi imparţială, precum şi de supravegherea în scopul prevenirii, a modului cum se desfăşoară activitatea de transport.

Înfiinţarea Inspectoratului de control al traficului rutier şi instituţionalizarea funcţiei de inspector de trafic, dublat de atribuţii şi responsabilităţi corespunzătoare, asigură premizele scăderii numărului de evenimente rutiere şi micşorare a infracţionalităţii.

Prevederile prezentului proiect de lege au ţinut cont de principiile promovate de directivele şi reglementările comunităţii europene, acestea fiind asimilate în contextul realităţilor româneşti, limitând la maximum incompatibilităţile cu transportul rutier şi infrastructura comunitară.

Iniţiatori:

MIRON TUDOR MITREA - deputat PSD

IOAN BIVOLARU - deputat PSD

AURELIA VASILE - deputat PSD