

EXPUNERE DE MOTIVE

a propunerii legislative pentru reglementarea serviciului public de transport interjudețean de persoane

1. Motivul emiterii actului normativ

1.1. Sursa proiectului de act normativ

În Programul de guvernare se menționează „I.10. actualizarea și perfectarea sistemică a reglementărilor referitoare la autorizarea, licențierea, monitorizarea și controlul respectării condițiilor de acces la ocupații și de efectuare a serviciilor de transport și a celor conexe, vizând promovarea, asigurarea și menținerea unui climat și a unui sistem concurențial loial, favorabil dezvoltării continue și sustenabile a pieței transporturilor rutiere, de natură a contribui la creșterea calității serviciilor de specialitate proprii sistemului de transport rutier și implicit la consolidarea aportului acestui sector de activitate la dezvoltarea economică și socială durabilă a țării. Cele 5 proiecte care se vor implementa în mod subordonat onorării scopul definit sunt următoarele: (...) **revizuirea cadrului normativ specific autorizării/licențierii, condițiilor de efectuare și controlul activităților de transport rutier de persoane, cu accent deosebit pe actualizarea reglementărilor referitoare la serviciile regulate în trafic interjudețean, vizând creșterea calității serviciilor oferite călătorilor, precum și statuarea unui cadru concurențial favorabil dezvoltării continue a acestui tip de transport rutier**”.

În PNRR Jalonul nr. 69 menționează „Adoptarea planului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare 2021-2025, care va include: (...) **măsurile de transfer al călătorilor de la transportul cu autobuze/microbuze la transportul feroviar pe rutele de navetă**”. Astfel, a fost aprobată HG nr. 1302/2021 privind aprobarea Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă.

Planul prevede că: „În cadrul acestei măsuri, MTI va realiza o analiză pentru a defini mai specific nivelul de taxare, în special pentru traficul greu, cu posibilitatea acordării unor stimulente pentru vehicule electrice/hibride, inclusiv pentru vehicule ușoare, posibilitatea introducerii graduale a acestor taxe, definirea exactă a categoriilor de vehicule care vor fi incluse în sistemul de taxare, a nivelului de poluare a vehiculelor de pasageri, categoriile de drumuri și nivelul de acoperire al rețelei integrate de drumuri naționale din România, după caz.

Noul sistem de taxare pentru vehicule gestionat în principal de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va include:

- nivelul specific al taxelor și criteriile clare de taxare a vehiculelor grele, în conformitate cu principiul „poluatorul plătește”;
- stimulente pentru vehicule curate/cu emisii reduse și pentru moduri curate de transport;
- un sistem de descurajare a utilizării celor mai poluante vehicule, **inclusiv prin măsuri fiscale/financiare, prin intermediul nivelurilor taxelor pe proprietate pentru vehiculele private de pasageri**;
- utilizarea veniturilor pentru sprijinirea întreținerii drumurilor și a noilor investiții în transportul durabil;

- canalizarea a 10% din traficul rutier (pasageri și mărfuri) către transportul feroviar până în 2026, comparativ cu 2020;”.

Se mai precizează că „Având în vedere considerentele prezentate mai sus, prima condiție pentru a iniția și susține transferul modal al fluxurilor de transport de la modul rutier către cel feroviar este de a asigura competitivitatea prețurilor serviciilor de transport feroviar în raport cu prețurile serviciilor similare de transport rutier. În esență, există două direcții de acțiune posibile pentru atingerea acestui obiectiv, respectiv:

a) Internalizarea costurilor externe ale transportului rutier, **prin taxarea transporturilor rutiere comerciale (autocare, autobuze, microbuze, camioane) în raport de distanță și dimensionarea acestor taxe astfel încât să acopere costurile de infrastructură, de mediu, de siguranță, de accidente într-o proporție comparabilă cu costurile similare suportate de transportul feroviar.** Această abordare este asumată ca obligație în PNRR, dar implementarea noului sistem de taxare trebuie realizată progresiv pentru a preveni destabilizarea sistemului național de transport și afectarea economiei naționale. De asemenea, această abordare trebuie corelată cu transpunerea și aplicarea viitoarei directive europene privind taxarea transporturilor rutiere comerciale. Proiectul acestei directive prevede o implementare progresivă a noului sistem, eșalonată pe 8-10 ani. Ca urmare, pe durata derulării PNRR, este de așteptat această acțiune nu va produce efecte relevante în sensul favorizării transferului modal al fluxurilor de transport de la modul rutier către cel feroviar” (s.n.).

În acest context, există așteptarea ca rutele nerentabile din transportul interjudețean să devină și mai nerentabile în viitor, din cauza sistemului de taxare prevăzut în PNRR.

De asemenea, propunerea legislativă are în vedere implementarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în domeniul transportului interjudețean. Cunoscut ca regulamentul privind obligațiile de serviciu public (OSP), acesta stabilește condițiile în care operatorii de transport pot beneficia de compensații sau de drepturi exclusive din partea autorităților publice pentru a presta servicii publice de transport care sunt de interes general, dar nu ar fi viabile altfel din punct de vedere comercial. Prin stabilirea obligațiilor de serviciu public, autoritățile intenționează să asigure posibilitatea accesului călătorilor la servicii publice de transport de călători sigure, eficiente, atractive și de înaltă calitate.¹

În acest caz, devin incidente și dispozițiile OUG nr. 71/2019 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic. Astfel, se asigură și respectarea Directivei 2019/1.161/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 188 din 12 iulie 2019. Aceasta reține că „Inovarea prin noi tehnologii contribuie la reducerea emisiilor de CO2 generate de vehicule și la reducerea poluării atmosferice și fonice, sprijinind decarbonizarea sectorului transporturilor. Utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor rutiere cu emisii scăzute și cu emisii zero va reduce emisiile de CO2 și emisiile de anumiți poluanți (particule în suspensie, oxizi de azot și hidrocarburi nemetanice) și va îmbunătăți astfel calitatea aerului în orașe și în alte zone poluate, contribuind totodată la competitivitatea și dezvoltarea industriei Uniunii pe piețele globale în expansiune pentru vehiculele cu

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:I24488>

emisii scăzute și cu emisii zero. Comisia ar trebui să dea curs politicilor de stimulare a industriei în sensul utilizării la scară largă a acestor noi tehnologii și al dezvoltării capacităților de producție a acestor noi tehnologii în toate statele membre, pentru a contribui la crearea unor condiții de concurență echitabile și la o dezvoltare echilibrată în toate statele membre”.

Prezentul proiect este complementar și analog măsurile prevăzute în PNRR, respectiv Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă și Mobilitate urbană durabilă. Astfel, trebuie să existe o coerență între politicile privind transportul urban și transportul interurban, astfel încât obiectivele din cadrul PNRR să poată să fie atinse.

1.2. Descrierea situației actuale

În România, serviciul de transport interjudețean de persoane prin curse regulate este reglementat de către Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, autoritatea de reglementare fiind Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. Normele privind transportul interjudețean sunt stabilite de Ordinul nr. 980/2011.

Prestatorii de servicii de transport regulate de persoane sunt operatorii economici cărora li s-au atribuit licențe de traseu în conformitate cu Ordinul nr. 980/2011, a căror durată inițială a fost cuprinsă între 2013 și 2019. Mai precis, la data de 30 iunie 2019 ar fi trebuit să expire perioada de valabilitate a actualului program de transport interjudețean și, implicit, valabilitatea licențelor de traseu aferente. Întrucât la acel moment demararea unei noi proceduri de atribuire a traseelor/curselor nu mai a fost posibilă datorită suspendării de către instanțele de judecată a Ordinului ministrului transporturilor nr. 1.824/2018, Ministerul Transporturilor și al Infrastructurii a emis Ordinul nr. 776/2019 pentru prelungirea valabilității Programului de transport interjudețean și a licențelor de traseu, prelungind astfel valabilitatea Programului de transport interjudețean cu o perioadă de 4 ani, respectiv până la data de 30 iunie 2023.

Ca urmare a emiterii Ordinului nr. 776/2019 de către Ministerul Transportului și Infrastructurii, Președintele Consiliului Concurenței a declanșat prin ordinul nr. 926/2019, din oficiu, o investigație privind posibila încălcare a art. 8 alin. (1) din Legea nr. 21/1996. În urma acestei investigații, Plenul Consiliului Concurenței a emis Decizia nr. 66 din 22.09.2021² constatând astfel că dispozițiile art. 8 alin. (1) din Legea nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare, au fost încălcate de către Ministerul Transportului și Infrastructurii și Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației prin măsurile administrative dispuse prin Ordinul nr. 1158/2336/2019, și de Ministerul Transportului și Infrastructurii prin emiterea Ordinului nr. 980/2011 și a Ordinului nr. 776/2019.

Conform concluziilor Deciziei nr. 66/2021, „Atât normele privind transportul județean, cât și normele privind transportul interjudețean afectează dezvoltarea pieței serviciilor de transport rutier de persoane prin curse regulate și împiedică concurența pe această piață, în detrimentul intereselor beneficiarilor”³.

Problemele constatate de către Consiliul Concurenței includ faptul că actuala reglementare a permis ca nivelul tarifului să nu fie prevăzut printre criteriile de atribuire a licențelor de transport, iar prin prelungirea nejustificată a valabilității licențelor, a fost consolidată poziția dominantă a operatorilor existenți în piață, aceștia având exclusivitate pe cursele sau traseele operate. Prin prelungirea licențelor de traseu, operatorii economici nu au avut niciun motiv să investească în dotarea cu vehicule noi, ceea ce

² <https://www.consiliulconcurentei.ro/wp-content/uploads/2021/12/Decizie-CC-nr.-66-din-22.09.2021.pdf>

³ Para. (356) din Decizia nr. 66/2021 a Consiliului Concurenței;

permite ca în 2023 să existe pe trasee vehicule care la data realizării atribuirii anterioare, adică în 2013 să fi avut o vechime de peste 15 ani, adică în prezent peste 25 de ani.

Mai mult de atât, a fost constatat faptul că *“Prin modul în care au fost stabilite criteriile de evaluare a operatorilor de transport în scopul obținerii licențelor de traseu pentru transportul județean/interjudețean de persoane prin curse regulate se favorizează, în mod evident, operatorii existenți în piață. Întreprinderile care ar fi putut să ofere serviciile respective la un nivel de calitate superior (vehicule mai noi, confort sport, aer condiționat și la un preț posibil mai mic au fost împiedicate să intre pe piață”⁴.*

Impactul constatat pe care actualele dispoziții îl au nu privește doar activitatea întreprinderilor ce ar dori să intre pe aceste piețe, dar sunt afectați și consumatorii, în sensul că persoanelor fizice ce optau să călătorească cu transportul în comun li se ofereau condiții calitative reduse la un preț cel mai probabil mai mare decât cel rezultat în urma unei proceduri concurențiale.

În cele din urmă, au fost impuse măsuri și au fost transmise recomandări, după cum urmează:

- (1) a fost impusă Ministerului Transporturilor și Infrastructurii măsura punerii în consultare, în termen de 3 luni de zile de la data comunicării, a unor noi norme metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 în conținutul cărora să se prevadă criterii de calificare și selecție clare, obiective, nediscriminatorii și proporționale pentru atribuirea serviciilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate la nivel interjudețean, fără să se depășească ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivului urmărit prin atribuire.
- (2) a fost transmisă o recomandare către Parlamentul României, Guvernului României și Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să modifice prevederile art. 82 din OG nr. 27/2011 cu modificările și completările ulterioare, după cum urmează:

“Art.82

Tarifele aferente transportului rutier se stabilesc liber, pe bază de cerere și ofertă, cu excepția tarifelor percepute călătorilor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate atunci când operatorilor li se acordă exclusivitate pe curse și/sau trasee sau se acordă compensații din resurse bugetare.”

- (3) a fost transmisă o recomandare către Parlamentul României și Guvernului României să nu mai fie emise acte normative prin care să se prelungească valabilitatea programelor de transport, indiferent că acestea sunt județene sau interjudețene, orice modificare viitoare în domeniul transporturilor să prevadă expres faptul că nivelul tarifelor aplicate de către transportatori pentru efectuarea serviciului de transport local, județean sau interjudețean de persoane prin curse regulate va constitui criteriul principal de atribuire concurențială atunci când operatorilor li se acordă exclusivitate pe curse și/sau trasee.

Cu toate acestea, de la data publicării Deciziei nr. 66/2021 a Consiliului Concurenței și până în prezent, nu au fost luate măsurile necesare pentru a rezolva problemele constatate, fiind formulate alte inițiative legislative în domeniul transporturilor care nu au ținut cont de concluziile deciziei anterior menționate.

⁴ Para. (358) din Decizia nr. 66/2021 a Consiliului Concurenței.

În acest sens, în ședința din data de 5 noiembrie 2024, Curtea Constituțională, în cadrul controlului de constituționalitate a priori, cu unanimitate de voturi, a admis obiecția de neconstituționalitate formulată de deputați aparținând Grupului parlamentar al Uniunii Salvați România și de deputați neafiliați și a constatat că Legea pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere este neconstituțională, în ansamblul său.

În esență, Curtea a reținut că, prin actul normativ criticat, orice operator de transport rutier de persoane poate solicita efectuarea unor servicii regulate la nivel interjudețean numai în privința rutelor care nu sunt deservite deja de operatorii care dețin licențe de traseu valabile până la data de 30 iunie 2023, respectiv, a căror valabilitate a fost prelungită până la data de 31 decembrie 2024, prin noile autorizații de transport prevăzute de legea criticată. Această soluție legislativă exclude posibilitatea ca alți operatori de transport care nu aveau licențe de traseu valabile la data de 30 iunie 2023, să solicite autorizații de transport național de persoane pentru servicii regulate interjudețene pentru orice traseu interjudețean, în condițiile legii criticate.

Curtea a constatat că atribuirea serviciilor de transport rutier de persoane, prin servicii regulate, la nivel interjudețean, reglementată prin legea criticată, restricționează și chiar înlătură concurența pe această piață relevantă prin stabilirea unor condiții discriminatorii pentru operatorii care solicită pentru prima dată accesul pentru efectuarea de servicii regulate de transport rutier pe o anumită cursă de pe un traseu interjudețean. Totodată, Curtea a reținut că, fiind vorba de o piață reglementată, în care concurența se manifestă doar la momentul atribuirii curselor, prelungirea duratei programului de transport interjudețean prin măsuri neconcurențiale conduce, automat, la lipsa concurenței, blocând în mod nejustificat accesul pe piață al potențialilor operatori în domeniu. În plus, lipsa unui criteriu de atribuire concurențială a rutelor de traseu, precum criteriul tarifului de călătorie practicat pe traseu/km, care să aibă ponderea cea mai mare atunci când este acordată o exclusivitate pe un traseu, denaturează concurența pe această piață specifică a transporturilor rutiere și conduce la un monopol sui-generis, în favoarea operatorilor actuali care dețin licențe de traseu pentru cursele/traseele respective, ceea ce echivalează cu încălcarea dispozițiilor constituționale referitoare la economia de piață și la obligația statului de a asigura protecția concurenței loiale.

Totodată, Curtea a mai reținut că deținătorii actuali de licențe de traseu valabile până la data de 30 iunie 2023 sunt favorizați față de noii operatori și prin prelungirea, inițial până la data de 31 decembrie 2024 și ulterior, pentru o durată maximă de 3 ani, a autorizațiilor de transport, iar în lipsa stabilirii celui mai important criteriu de evaluare, cel al tarifului de călătorie, și a unor criterii tehnice și de calitate a mijloacelor de transport care să permită creșterea calității vieții și asigurarea unui nivel de trai decent (precum respectarea normelor de poluare sau de siguranță în trafic, gradul de confort al autovehiculelor – dotarea cu instalații de aer condiționat, vechimea maximă de 9 ani a autovehiculului, asigurarea accesului persoanelor cu dizabilități ori transportul persoanelor aflate în localități izolate, fără acces la infrastructura feroviară etc.), este afectat însuși scopul legitim al Legii concurenței nr.21/1996 constând în protecția finală a consumatorilor, motiv pentru care aceste soluții legislative încalcă principiile constituționale ale egalității în drepturi, concurenței loiale și aduc atingere libertății economice și nivelului de trai, astfel cum sunt prevăzute în Constituție.

Prelungirea nejustificată a valabilității licențelor de traseu/autorizațiilor de transport la nivel interjudețean conduce la distorsionarea mediului concurențial, prin favorizarea operatorilor existenți pe

pieță și interzicerea accesului altor operatori care ar fi putut să efectueze aceste servicii în condiții economice și de calitate superioare⁵.

1.3. Schimbări preconizate

Prin prezenta propunere legislativă dorim să asigurăm stabilitatea și coerența organizării serviciului de transport public interjudețean, în conformitate cu recomandările Consiliului Concurenței, nevoile diferitelor categorii de persoane și asigurarea posibilității finanțării rutelor nerentabile.

Astfel, propunem definirea transportului interjudețean ca fiind *„transportul rutier care se efectuează între capul de traseu de plecare și capul de traseu de destinație, situate pe teritoriul a două județe diferite, cu sau fără tranzitarea unuia sau a mai multor județe, asociate într-o asociație de dezvoltare intercomunitară, definită potrivit art. 5 lit. i) din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ, în baza unui program de transport”*. Astfel, propunem ca autoritatea competentă pentru transportul interjudețean să fie una sau mai multe asociații de dezvoltare intercomunitară de transport, înființată sau înființate de consiliile județene.

În același timp, asigurăm corelarea transportului local, județean și interjudețean cu transportul feroviar, conform art. 1¹ din OUG nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române care stabilește că:

- pentru asigurarea transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă derulate prin intermediul altor moduri de transport, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și alte autorități competente **acționează în scopul asigurării concurenței cu alte moduri de transport, în cadrul de tarificare, pe baza unei concurențe echitabile și nediscriminatorii între diversele moduri de transport;**
- Ministerul Transporturilor și Infrastructurii aplică măsuri care să asigure acoperirea de către beneficiarii transporturilor a costurilor de mediu, de accident, de infrastructură, precum și a altor costuri externe, **pentru toate modurile de transport, în mod echitabil și nediscriminatoriu;**
- În perioada de tranziție până la atingerea obiectivului prevăzut mai sus, în scopul creșterii eficienței economice și reducerii amprente de carbon a sistemului național de transport prin transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate prin intermediul altor moduri de transport, **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii aplică măsuri pentru echilibrarea competiției între modurile de transport, dar fără a se limita la acestea, cu respectarea legislației naționale și europene în domeniul ajutorului de stat.**

În acest sens, se impune corelarea programelor celor două moduri de transport, astfel încât transportul rutier să fie complementar celui feroviar și să nu existe o finanțare a pierderilor sau, creșterea atractivității transportului feroviar să nu distrugă complet transportul rutier, acolo unde acesta este esențial. În acest context, propunem ca în vederea respectării art. 1¹ din OUG nr. 12/1998, *„autoritățile competente evită suprapunerea traseelor transportului local, județean și interjudețean cu transportul feroviar, atunci când frecvența sau durata deplasării cu transportul feroviar este mai avantajoasă pentru călători”*.

De asemenea, prin prezenta propunere se preia recomandarea Consiliului Concurenței prevăzută în art. 5 din Decizia nr. 66/22.09.2021 privind constatarea încălcării dispozițiilor art. 8 alin. (1) din Legea

⁵ <https://www.ccr.ro/comunicat-de-presa-5-noiembrie-2024/>

concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare, de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației și impunerea de măsuri – *„Tarifele aferente transportului rutier se stabilesc liber, pe bază de cerere și ofertă, cu excepția tarifelor percepute călătorilor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate atunci când operatorilor li se acordă exclusivitate pe curse și/sau trasee sau se acordă compensații din resurse bugetare”*.

Ulterior, în cadrul propunerii legislative se realizează modificări ale Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007 pentru ca transportul interjudețean să fie reglementat de această lege, care asigură implementarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în domeniul transportului rutier. Astfel, se asigură și respectarea art. 6 din decizia Consiliului Concurenței.

Anterior pregătirii prezentei propuneri legislative, au fost analizate următoarele propuneri legislative:

- L460/2022 Propunere legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere (PL-x 608/2022);
- L805/2022 Propunere legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere;

Aceste două proiecte, cu conținut similar, au fost avizate negativ de către Consiliul Concurenței⁶, acesta reținând că *„proiectul de act normativ supus analizei nu corespunde normelor de concurență întrucât, pe de o parte, prelungește valabilitatea actualelor licențe de traseu cu încă 3 ani, și, pe de altă parte, prevede faptul că operatorii vor avea exclusivitate pe cursele operate, fără niciun fel de delimitare a tarifelor pe care aceștia le pot solicita”*.

2. Impactul socioeconomic

Propunerea legislativă are un evident impact socioeconomic pozitiv, având în vedere că reglementarea transportului interjudețean ca serviciu public conduce la impunerea unor obligații de serviciu public.

Scopul Regulamentului nr. 1370/2007 este acela de a defini 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. În acest scop, regulamentul 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.

- ✓ impactul asupra grupurilor vulnerabile, așa cum sunt definite de art. 6 lit. p) din Legea asistenței sociale nr. 292/2011, cu modificările și completările ulterioare, precum și asupra serviciilor sociale – **impactul este unul pozitiv, având în vedere că existența unor servicii publice de transport garantează tarife accesibile pentru populație.**
- ✓ impactul asupra veniturilor populației, ocupării forței de muncă, asupra condițiilor și standardelor la locul de muncă – **impactul este pozitiv, mobilitatea va conduce la posibilitatea găsirii unui loc**

⁶ <https://www.senat.ro/legis/PDF/2022/22L805CC.PDF>

de muncă și înafara localității de domiciliu. De asemenea, se asigură predictibilitatea pentru ajungerea la locul de muncă, prin existența unor programe de transport clare și obligatorii.

- ✓ impactul asupra siguranței cetățenilor – **impactul este pozitiv, având în vedere că serviciile publice sunt mai sigure, astfel se va evita autostopul și toate tragediile care au avut la bază acest fenomen (Caracal).**
- ✓ impactul asupra educației și învățării pe tot parcursul vieții – **impactul este pozitiv având în vedere că asigură deplasarea elevilor și cadrele didactice la unitățile de învățământ. De asemenea, existența unor servicii de transport permite persoanelor aflate deja în câmpul muncii de a accesa forma de formare profesională continuă.**
- ✓ impactul asupra domeniului tineret – **impactul este pozitiv deoarece permite participarea liberă a tinerilor la viața socială, economică, culturală a țării, conform art. 49 din Constituție.**
- ✓ impactul asupra domeniului cultural – **impactul este pozitiv deoarece permite persoanelor să participe la activitățile instituțiilor de cultură.**
- ✓ impactul asupra respectării principiului egalității de șanse și nondiscriminării – **proiectul asigură egalitatea de șanse și nediscriminarea prin asigurarea existenței unui serviciu public de transport rutier în comunitățile în care nu există serviciul public de transport feroviar.**
- ✓ impactul asupra administrației publice centrale și locale, inclusiv din perspectiva costurilor și beneficiilor directe și indirecte preconizate – **impactul este unul net pozitiv, având în vedere că autoritățile locale vor fi implicate în aprobarea programului de transport județean și îl pot adapta potrivit nevoilor locale. Mobilitatea va conduce și la dezvoltarea economică, deci implică creșterea veniturilor fiscale ale autorităților locale.**

Propunerea legislativă permite funcționarea corectă și nu elimină concurența în domeniul serviciilor publice de transport interjudețean. Astfel, acordarea de drepturi exclusive se va face în condițiile în care tariful este licitat și stabilit potrivit unor reguli clare elaborate de ANRSC, conform Legii nr. 92/2007. Prin prezenta propunere legislativă nu se propune închiderea pieței, ci se permite consiliilor județene, printr-o asociație de dezvoltare intercomunitară, să organizeze licitații pentru atribuirea acestor contracte de serviciu public.

De asemenea, compensarea operatorilor se va face potrivit regulilor stricte prevăzute de Regulamentul nr. 1370/2007 astfel încât să nu existe ajutor de stat ilegal.

În cauza Altmark, Curtea a apreciat că, în domeniul SIEG, o compensație nu este ajutor de stat dacă aceasta acoperă doar costurile nete aferente îndeplinirii unor astfel de obligații de serviciu public. Cu toate acestea, Curtea a impus, de asemenea, condiții stricte menite să limiteze compensația acordată pentru costurile pe care un furnizor eficient le-ar suporta în scopul îndeplinirii acestor obligații. Cele „patru criterii Altmark”, care trebuie să fie îndeplinite în totalitate pentru a demonstra că o compensație pentru SIEG nu constituie ajutor de stat, sunt următoarele:

- ✓ **în primul rând**, întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv de îndeplinit obligații de serviciu public și obligațiile trebuie să fie definite în mod clar;
- ✓ **în al doilea rând**, parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent, pentru a evita ca aceasta să confere un avantaj economic care poate favoriza întreprinderea beneficiară în detrimentul întreprinderilor concurente;
- ✓ **în al treilea rând**, valoarea compensației nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate în scopul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public,

luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor în cauză;

- ✓ **în al patrulea rând**, dacă întreprinderea care urmează să îndeplinească obligații de serviciu public, într-un anumit caz, nu este aleasă în temeiul unei proceduri de achiziții publice care ar permite selectarea ofertantului capabil să presteze serviciile respective cu cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată în mod corespunzător cu resursele necesare le-ar fi suportat în scopul îndeplinirii acestor obligații, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor în cauză.⁷

Comisia Europeană a concluzionat că noul sistem danez de tarife reduse în favoarea anumitor categorii de călători care circulă utilizând servicii de transport cu autobuzul pe distanțe mari implica ajutor de stat, compatibil cu piața comună⁸. Obiectivul schemei este de a asigura servicii de transport adecvate pentru categoriile de populație cu venituri mici și, în general, de a stimula transportul public. De asemenea, schema va contribui la crearea unor condiții armonizate pentru concurența dintre întreprinderile feroviare, care primesc deja compensații pentru că acordă reduceri similare sau mai mari, și operatorii de transport cu autobuzul pe distanțe mari.

În conformitate cu hotărârea Altmark, Comisia a declarat compensațiile acordate de districtul Anhalt Bitterfeld în Germania pentru transportul public cu autobuzul ca nefiind ajutor de stat⁹. În mod similar, Comisia a concluzionat că extinderea compensării pentru servicii publice în districtul Wittenberg, legată de suplimentarea liniilor de autobuz existente, nu a constituit ajutor de stat¹⁰. De asemenea, Comisia a autorizat, pe baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și a Regulamentului (CEE) nr. 1107/70, compensații pentru serviciu public aferente transportului cu autobuzul în trei cazuri, după deschiderea unei investigații oficiale (Austria – ajutor în favoarea Postbus, C 16/2007; Germania - Verkehrsverbund Rhein Ruhr, C 58/2006; Republica Cehă – Moravia de Sud, C 3/2008) și într-un caz, fără deschiderea unei investigații oficiale (Malta – Servicii ocazionale de transport cu autobuzul, NN53/2006). Alte două investigații sunt încă în curs (Germania – Emsland, C 54/2007 și Republica Cehă – C 17/2008, Usti nad Labem)¹¹.

Impactul asupra mediului înconjurător este unul pozitiv, având în vedere că existența unui serviciu de transport public bine dezvoltat va descuraja folosirea autoturismului individual și, implicit, poluarea. Astfel se ating și obiectivele climatice ale Uniunii Europene.

3. Impactul financiar

Prezenta propunere legislativă nu are un impact financiar propriu-zis. Este evident că susținerea unor rute nerentabile de către autoritățile competente înseamnă un impact financiar, însă aceste rute pot fi cuplate cu altele mai profitabile pentru a se realiza o compensare.

⁷ http://www.ajutordestat.ro/wp-content/uploads/2020/02/Raport-SIEG_ro_663ro.pdf

⁸ Cazul N 332/2008, Compensații acordate operatorilor de transport cu autobuzul pe distanțe mari pentru reducerile acordate anumitor categorii de călători care utilizează acest tip de servicii (JO C 46, 25.2.2009, p. 8-9).

⁹ Cazul N 206/2009, Finanțarea serviciilor publice de transport în districtul Anhalt-Bitterfeld (JO C 255, 24.10.2009, p. 4).

¹⁰ Cazul N 207/2009, Finanțarea serviciilor de transport în districtul Wittenberg (JO C 255, 24.10.2009, p. 4-5).

¹¹ http://www.ajutordestat.ro/wp-content/uploads/2020/02/Raport-SIEG_ro_663ro.pdf

În orice caz, acordarea compensării propriu-zise este decisă la nivelul autorităților competente, respectiv la nivelul asociației de dezvoltare intercomunitară.

4. Impactul asupra sistemului juridic

Prezenta propunere legislativă asigură implementarea Regulamentului nr. 1370/2007 în domeniul transportului interjudețean. Astfel, în lipsa prezentei propuneri legislative, orice compensare a unui operator de transport interjudețean poate pune problema unui ajutor de stat ilegal.

5. Consultări derulate în vederea elaborării proiectului de act normativ

În vederea elaborării prezentei propuneri legislative, am consultat specialiști în domeniul transportului de persoane, respectiv operatori de transport, organizații patronale ale operatorilor de transport, persoane din administrația publică, practicieni ai dreptului etc. De asemenea, inițiatorii prezentei propuneri legislative au avut o întâlnire și cu conducerea Consiliului Concurenței.

6. Activitățile de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

Propunerea legislativă urmează să fie publicată pe site-urile Camerei Deputaților și Senatului, urmând să fie adusă la cunoștința publicului, care poate formula observații.

7. Măsurile de implementare

Ca urmare a adoptării prezentei propuneri legislative, în termen de 45 de zile de la intrarea în vigoare Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice va aproba normele de aplicare ale Legii nr. 92/2007 astfel încât să reflecte modificările aduse prin propunerea legislativă.

În numele inițiatorilor,

Alexandru Kocsis-Cristea,



Bogdan-Alexandru Bola

