Expunere de motive

Prezenta inițiativă legislativă are ca obiect modificarea art. 13 alin. (4) lit. a) și b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 204/2019, în vederea extinderii ariei teritoriale în care poate fi desfășurată activitatea de transport alternativ, prin includerea zonelor metropolitane din care fac parte localitățile în care operatorii de transport alternativ își au sediul sau domiciliul.

În forma actuală, art. 13 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 49/2019 stabilește că operatorul de transport alternativ are dreptul să desfășoare această activitate permanent în interiorul localității în care își are sediul sau domiciliul ori în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz, iar în afara acestor limite, doar ocazional, cu plecare din localitatea respectivă către alte localități.

Această reglementare nu mai corespunde în totalitate realităților actuale privind mobilitatea populației, în special în cazul municipiilor și orașelor care au dezvoltat relații economice, sociale și funcționale strânse cu localitățile învecinate, formând împreună zone metropolitane.

O situație concretă care evidențiază limitele actualei reglementări este cea a Aeroportului Internațional Brașov-Ghimbav, situat pe raza administrativ-teritorială a orașului Ghimbav, în proximitatea municipiului Brașov. Potrivit informațiilor prezentate în presa locală, turiștii au rămas fără opțiunea de ridesharing spre oraș, conducătorii auto autorizați pentru transport alternativ în municipiul Brașov nu pot prelua pasageri de la aeroport, întrucât acesta se află pe raza unei alte unități administrativ-teritoriale.

Această situație evidențiază o problemă care poate apărea și în cazul altor aeroporturi din România, multe dintre acestea fiind amplasate în afara limitelor administrative ale municipiilor pe care le deservesc, dar în interiorul zonelor metropolitane aferente. În aceste condiții, delimitarea strictă a activității de transport alternativ la nivelul localității în care operatorul își are sediul sau domiciliul poate genera dificultăți în asigurarea conexiunilor de transport între aeroporturi și principalele centre urbane.

Prin urmare, extinderea posibilității de desfășurare permanentă a activității de transport alternativ la nivelul zonelor metropolitane reprezintă o măsură necesară pentru asigurarea continuității serviciilor de mobilitate și pentru facilitarea accesului călătorilor la servicii de transport adaptate nevoilor actuale.

Totodată, inițiativa legislativă urmărește eliminarea tratamentului distinct aplicat în prezent regiunii de dezvoltare București-Ilfov, prin includerea acesteia în cadrul general de reglementare a zonelor metropolitane. Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane stabilește, la art. 5 alin. (1) lit. a), că teritoriul metropolitan aferent municipiului București cuprinde cel puțin teritoriul administrativ al județului Ilfov. În acest context, se propune eliminarea referirii distincte la regiunea de dezvoltare București-Ilfov din cuprinsul art. 13 alin. (4), urmând ca reglementarea să utilizeze în mod unitar noțiunea de zone metropolitane.

Un alt argument care justifică această modificare îl reprezintă necesitatea asigurării unei abordări integrate a mobilității la nivel metropolitan. În prezent, în numeroase zone metropolitane din România, serviciile de transport public de persoane sunt organizate și desfășurate prin cooperarea unităților administrativ-teritoriale componente, astfel încât locuitorii localităților limitrofe să beneficieze de conexiuni de transport către municipiul sau orașul central și între localitățile învecinate.

În acest sens, Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale permite asocierea unităților administrativ-teritoriale în vederea asigurării și dezvoltării serviciilor publice de transport local de persoane. Această abordare reflectă necesitatea organizării mobilității în funcție de relațiile funcționale dintre localități, nu exclusiv în funcție de limitele administrative ale acestora.

Prin modificarea propusă se urmărește aplicarea unui principiu similar și în cazul transportului alternativ, astfel încât acesta să poată fi utilizat permanent și în localitățile componente ale zonelor metropolitane, facilitând deplasările populației între localitatea de domiciliu, centrele urbane, aeroporturi, instituții publice, unități de învățământ și alte puncte de interes.

În același timp, modificarea literei b) a art. 13 alin. (4) este necesară pentru corelarea regimului transportului ocazional cu noua delimitare teritorială a transportului permanent, prin permiterea efectuării curselor ocazionale cu plecare atât din localitatea în care operatorul își are sediul sau domiciliul, cât și din localitățile componente ale zonei metropolitane respective, către alte localități.

Adoptarea prezentei inițiative legislative va contribui la îmbunătățirea accesului populației la serviciile de transport alternativ, la creșterea conectivității între localitățile componente ale zonelor metropolitane și la eliminarea unor restricții generate exclusiv de delimitările administrative, care nu reflectă întotdeauna realitățile mobilității cotidiene.

Prin această modificare nu se urmărește schimbarea regimului de autorizare a operatorilor de transport alternativ, ci adaptarea ariei teritoriale de desfășurare a activității la realitățile economice, sociale și de mobilitate existente la nivel metropolitan.

Având în vedere cele prezentate, considerăm necesară și oportună adoptarea prezentei propuneri legislative, în vederea creării unui cadru normativ unitar, care să permită desfășurarea activităților de transport alternativ în mod permanent la nivelul zonelor metropolitane și să contribuie la dezvoltarea unui sistem de mobilitate mai accesibil și mai bine adaptat nevoilor populației.

Inițiatori,

Nr. crt.	Deputați/Senatori	Grupul parlamentar	Semnătură
1.	Markó Attila-Gábor	UDMR	
2.	Molnar Andrei	UDMR	
3.	KÁNTOR BOGLÁRKA	UDMR	
4.	KOLCSÁR KÁROLY	UDMR	
5.	MÁGY GÁBOR CS	UDMR	
6.	Kiliás Zoltán	UDMR	

Tabel cu inițiatorii propunerii legislative pentru modificarea art. 13 din Ordonanță de urgență 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 204/2019

7.	ZAHORAN BRIGITTA	UDMR	
8.	MAGYAR LORAND-BALINT	UDMR	
9.	GÁL KÁROLY	UDMR	
10.	KÖNCZEI CSABA	UDMR	
11.	SZÉKELY DÉNES	UDMR	
12.	Paraschivescu Ovidiu	USR	
13.	Ciolacu Dragos	PNL	
14.	COMOGARU BOGDAN	PSD	
15.	Cușoveanu Marian	PNL	
16.	Rusu Sebastian Mihai	PNL	
17.	LOBONȚI LAJOS-ZSOLT	UDMR	
18.	KELEMEN HUNOR	UDMR	
19.	SZABÓ ÖDÖN	UDMR	
20.	Simion Botond	UDMR	
21.	KULCSÁR-TERZA JÓZSEF	UDMR	
22.	Dunca Sandor	UDMR	
23.	Popa Horicel	PSD	
24.	Bușoiu Șt. Ilie	PSD	
25.	HAGIU AUGUSTIN RĂZVAN	PSD	
26.			
27.			
28.			
29.			
30.			

Tabel cu inițiatorii Propunerii legislative pentru pentru modificarea art. 13 din Ordonanța de urgență Guvernului nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto

Nr. crt.	Nume și prenume	Grup parlamentar	Semnătura
1.	Novák Levente	UDMR/RMDSZ	
2.	Császár Károly-Zsolt	UDMR / RMDSZ	
3.	Kovács Máté	UDMR/RMDSZ	
4.	Spoiciu Victoria	neafiliat	
5.	Tamási István Szilárd	UDMR / RMDSZ	
6.	Tunos Loránd	RMDSZ/UDMR	
7.	Fazo Letiția Ildiko	UDMR/RMDSZ	
8.	Konsor Ágoston	UDMR/RMDSZ	
9.	CSEKE ATTILA	RMDSZ	
10.	Năsulescu Tănțaș Cătălin	PNL	
11	Varga Gheorghe	PNL	
12	MARȚILU LIVIU	PSD	
13	ANTAL FERENC	UDMR/RMDSZ	
14	MIHAIL VESTEA	PNL	
15	MAZĂRE GEORGE	PSD	
16	FEDEROVICI DOINA-ELENA	PSD	
17	STROE FELIX	PSD	
18	CAȘCAVAL DAN	PSD	