

EXPUNERE DE MOTIVE

Scopul acestei propuneri este acela de a reglementa relația dintre operatorii economici care efectuează activități conexe transportului rutier, respectiv autogări, și beneficiarii acordurilor de folosire a autogărilor.

Acest lucru apare ca fiind necesar și corect în raport de practica din domeniul transportului rutier de persoane, de-a lungul timpului semnalându-se un număr mare de abuzuri, dar și pentru stabilirea unui cadru legal care să asigure o anumită stabilitate și transparență procedurilor existente.

Transportul rutier de persoane, în mod obiectiv, este condiționat de existența unor autogări ori spații special amenajate pentru îmbarcarea, respectiv debarcarea călătorilor.

În lipsa acestora, relația transportator – pasager nu poate exista, dat fiind faptul că se impune realizarea procesului de îmbarcare – debarcare călători în condiții de siguranță.

De asemenea, date fiind atribuțiile și interesul autorităților administrației locale ca nevoile populației din localitatea respectivă să fie acoperite, acestea trebuie ca, în lipsa unei investiții private, să preia ele administrarea acestei activități. Se respectă în acest fel nu numai scopul pentru care aceste autorități există, acela de a gestiona problemele de interes local, dar și principiul deja enunțat cu privire la serviciul public de transport, și anume: acolo unde nu există un interes comercial din partea entităților private, autoritatea locală are sarcina de a prelua soluționarea problemei.

Apar în practică situații în care este nevoie de folosirea unor autovehicule suplimentare, așa că se impune ca și aceste situații să capete o reglementare legală pentru a fi evitată orice fel de neclaritate.

Una dintre atribuțiile autorității naționale din domeniu este și aceea de a cunoaște care sunt traseele acoperite de transportul comercial, care este frecvența curselor, precum și faptul că activitatea de transport se desfășoară în condiții de siguranță și confort pentru consumatorul final – pasagerul. Pentru ca aceste atribuții să poată fi realizate de către această autoritate, este necesar să existe în corpul legii cerințe de punere la dispoziția autorității a tuturor datelor necesare.

La fel, apariția unor situații ce au ca efect diminuarea capacității de transport de persoane trebuie să fie adusă la cunoștința autorității, de îndată ce este identificată o astfel de nevoie, astfel încât aceasta, în măsura în care este cazul, să poată lua măsurile necesare și adecvate.

Prin transmiterea dispozițiilor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1.073/2009 care impune ca serviciile regulate de transport rutier de persoane să poată fi realizate în baza simplei autorizări din partea autorității competente, autorizația va avea o anumită perioadă de valabilitate, aspect care trebuie precizat în mod expres în lege.

Transportul regulat contracost de persoane este reglementat de Regulamentul (CE) nr. 1.037/2009. Așa cum prevede și Regulamentul (CE) nr. 1.073/2009, accesul pe piață, chiar dacă

este supus unei proceduri de autorizare, trebuie să fie liber și desfășurat în condiții de concurență pentru a servi cu adevărat interesului consumatorului final – pasagerul.

Stabilirea unor trasee de către autoritatea competentă are loc, potrivit Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, ca excepție, doar în situația în care există un interes economic general, astfel încât pe un anumit traseu pentru care nu există o acoperire comercială să existe totuși o linie de transport regulat de persoane. În acest caz, autoritatea intervine și contractează serviciul respectiv, acordând, după caz, exclusivitate și/sau o compensație în schimb.

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, sunt cu adevărat respectate, în sensul că autoritatea cunoaște toate traseele operate în condiții comerciale, de piață liberă și concurențială și numai acolo unde există un interes economic general, dar nu și interes economic din motive ce țin de profitabilitate, cum prevede Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Autoritatea competentă intervine și organizează serviciul respectiv, acordând, după caz, exclusivitate și/sau o compensație în schimb.

Aceste clarificări corelează legea română cu cea europeană, concomitent cu garantarea prin lege (și nu doar la nivel de Ordin de ministru) a unor aspecte de importanță majoră, respectiv cuprinsul autorizației și perioada ei de valabilitate.

Prin introducerea acestor prevederi sunt clarificate o serie de aspecte esențiale ce țin de procedura acordării autorizației de transport național și de documentele ce trebuie depuse.

În acest sens, se arată ce alte documente trebuie anexate cererii de acordare a autorizației naționale de transport, respectiv:

- graficul de circulație;
- perioadele de conducere și de repaus
- lista relațiilor pentru care se vor emite bilete sau legitimații de călătorie.

Necesitatea este dată nu numai de nevoia de reglementare explicită, ci și în scopul evitării abuzurilor birocratice – de multe ori din teama funcționarilor de a nu greși prin omisiunea de a solicita anumite documente.

De asemenea, pentru predictibilitatea activității economice a operatorilor de transport rutier de persoane, se impune ca termenul de emitere a unei autorizații de transport național să fie cunoscut și să nu excedă o durată rezonabilă și proporțională cu procedurile necesare emiterii acestuia.

Se introduce, de asemenea, clarificări legate de acoperirea autorizației de transport național și de caracterul personal al autorizației.

În același timp, propunerea formulată reglementează situația permisă de normele europene, și anume: posibilitatea ca serviciile de transport rutier de persoane să poată fi prestate și prin intermediul unui subcontractant ori al unui asociat al operatorului de transport.

Pentru o mai mare rigoare normativă a textului, simpla trimitere la normele Regulamentului 1073/2009 pare a nu fi suficientă pentru autoritatea competentă, motiv pentru care precizarea unor condiții în care se pot organiza și desfășura activitățile de transport persoane în regim de cabotaj pare a fi mai potrivită. În acest sens, cu o astfel de reglementare, există un risc mai redus ca în viitor să se mai încalce prevederile Regulamentului 1073/2009, care permite efectuarea operațiunilor de cabotaj în anumite condiții, dispoziții pe care autoritatea emitentă alege să le ignore în prezent.

INIȚIATORI,

Deputati PSD

Laura-Cătălina VICOL-CIOREBA

ALINA TANASESCU

GHEORGHE SOLDAN

SEMNĂTURI INITIATIVĂ LEGISLATIVĂ

Nr. crt.	Numele și prenumele	Grupul parlamentar	Semnătura titularului
1.	DUNAVA COSTEL	PSD	
2.	BANEA IULIAN	PSD	
3.	PREȘURĂ ALEXANDRA	PSD	
4.	SUCIU V. DANIEL	PSD	
5.	MIHALCEA RENUȘ	PSD	
6.	BRĂZOIU AUREL	P.S.D.	
7.	PĂVELCĂ NICOLAE	PSD	
8.	ȘURUGĂ ROMEO	PSD	
9.	MARIN LAURENȚIU	PSD	
10.	TUTOIANU HONOR	PSD	
11.	ANU CRISTINA ELENA	PSD	
12.	ȚETEĂ GABRIEL	PSD	
13.	PARASCĂIU RODICA	PSD	
14.	GAVRILESCU GRADIEA	PSD (PUSL)	
15.	PREDESCU ANA LOREANA	PSD (PUSL)	

16.	MANTA CLAUDIU	PSD
17.	CHIRILE ACIM	PSD
18.	CERNOL F/escu	PSD
19.	Bogdan Iovan	PSD
20.	TRIF BOGDAN	PSD
21.	SALAM IOREL	PSD
22.	Bulai Dorel Gheorghe	PSD
23.	PRISER BULAI	PSD
24.	DANIEL FLOREA	PSD
25.	MANEA CATA CIA ZAMFIR	PSD
26.	Sejinaru Eugen	PSD
27.	MARGARIT MARIUS	PSD
28.	Gheorghe Laurentiu Val	PSD
29.	Alda Adrian	PSD
30.	Popescu Vlad Piedone	PSD

31 Fitor Mihai PSD

32 Toma Iul PSD

33 ORESANU DANIELA PSD

34 Rasariu Marway PSD

Nr. crt.	Numele și prenumele	Grupul parlamentar	Semnătura titularului
35.	Căstănuț Florin	PSD	
36.	Popa-Stefănescu Elena	PSD	
37.	POPA OVIDIU	PSD	
38.			
39.			
40.			
41.			
42.			
43.			
44.			
45.			
46.			
47.			
48.			
49.			
50.			