

EXPUNERE DE MOTIVE

Pentru a determina companiile de transport public să crească calitatea serviciilor este necesar să punem în aplicare unele măsuri de sprijin și să ne asigurăm că ele sunt respectate.

În prezent, în România, prin dispozițiile art. 3 alin. 1 lit. d). din O.G. nr. 15/2002 sunt exceptate de la plata tarifului de utilizare a drumurilor naționale din România (ROVINIETA) autobuzele folosite exclusiv în prestarea serviciului public de transport local de persoane pe raza administrativ-teritorială a unei localități.

La momentul adoptării acestei Ordonanțe a Guvernului României, transportul public local de persoane era reglementat de dispozițiile O.G. nr. 86/2001 privind serviciile regulate de transport public local de călători.

Transportul public local de călători era definit de O.G. nr. 86/2001 ca fiind „*transportul efectuat pe raza teritorial-administrativă a unui oraș sau a unei comune, denumite în continuare localități*”.

Prin urmare exceptarea de la plata rovinietei a autobuzelor folosite exclusiv în transportul public local era corelată cu dispozițiile actelor normative ce reglementau transportul public local, voința legiuitorului fiind armonizată și având o vedere și o aplicare unitară.

La data de 22 aprilie 2007 a intrat în vigoare Legea nr. 92/2007 prin care legiuitorul și-a menținut perspectiva anterioară în ceea ce privește transportul public local, în sensul că acesta era transportul public efectuat pe raza unei singure localități.

Legiuitorul și-a schimbat însă optica în cursul anului 2018 odată cu adoptarea Legii nr. 328/2018, prin care a modificat Legea nr. 92/2007, definind transportul public local de persoane ca acel transport care „se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sau numai între localitățile unui județ, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestuia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activități respective care intră pe teritoriul localității învecinate”.

Odată cu redefinirea transportului public local de persoane și asimilarea transportului efectuat pe raza administrativ-teritorială a localităților membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară cu transportul public local efectuat pe raza administrativ-teritorială a unei singure localități, legiuitorul nu a intervenit și asupra prevederilor O.G. nr. 15/2002, astfel încât să fie exceptate de la plata rovinietei și autobuzele folosite exclusiv în transportul public local efectuat pe raza administrativ-teritorială a localităților membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară.

În cursul acestui an a fost adoptată Legea nr. 246/20.07.2022 privind zonele metropolitane, precum și modificarea și completarea unor acte normative, unde zona metropolitană a fost definită ca fiind „asociația de dezvoltare intercomunitară constituită pe bază de parteneriat între capitala României sau municipiile reședință de județ ori municipii, altele decât cele reședință de județ, pe de o parte, și unități administrativ-teritoriale aflate în teritoriul metropolitan, pe de altă parte” (*art. 5 lit. qq din O.U.G. nr.57/2019, cu modificările și completările ulterioare*), fiind stabilite și obiectivele generale ale acestora, printre acestea fiind reducerea disparităților economice, sociale și regionale prin consolidarea legăturilor urban-rural și centru-periferie, precum și creșterea competitivității economice și capacitatea regiunilor de a prospera într-o economie globală.

Transportul public local are un puternic caracter social ce se reflectă prin faptul că autoritățile locale impun operatorului, care prestează efectiv activitatea de transport, nivelul tarifelor de călătorie, care trebuie să fie unul suportabil pentru cetățeni. Odată cu impunerea tarifelor, autoritățile publice locale se obligă să achite operatorului o compensație al cărei quantum trebuie să acopere cheltuielile legate de prestarea serviciului.

Însă, în lipsa corelării legislative în ceea ce privește exceptarea de la obligația de plată a rovinietei pentru cele două tipuri de transport public local, transportul efectuat pe raza administrativ-teritorială a localităților membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară este tratat discriminatoriu, tratament ce generează costuri în sarcina U.A.T.-urilor care au înțeles să se asocieze și pe care în lipsa asocierii nu le-ar fi avut. Astfel, o societate care prestează serviciul public local pe raza administrativ-teritorială a unei singure localități, nu va fi nevoită să achite rovinietă pentru autobuzele folosite exclusiv pentru prestarea serviciului, însă dacă localitatea va decide să se asocieze cu alte localități astfel încât să asigure cetățenilor un serviciu de transport

de o mai bună calitate și o mai bună mobilitate, operatorul care va presta efectiv serviciul de transport nu va mai fi scutit de la obligația de plată a rovinietei.

În aceste condiții apare un tratament discriminatoriu pentru transportul local realizat pe raza asociației de dezvoltare intercomunitară, comparativ cu situația în care fiecare dintre UAT-urile membre ar fi înțeles să își organizeze propriul transport local, ceea ce nu numai că este contrar dispozițiilor legale, dar denaturează spiritul legilor și voința legiuitorului.

Având în vedere aceste aspecte, am inițiat modificarea dispozițiilor art. 3 alin. 1 lit. d din O.G. nr. 15/2002, noul text de lege urmând să aibă următorul conținut:

„Art. 3. (1). Sunt exceptate de la plata tarifului de utilizare vehiculele:

„d) care efectuează transport rutier public de persoane prin curse regulate, în interiorul precum și între unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acestora”.

În urma acestei modificări legislative va fi înlăturat tratamentul discriminatoriu actual și, mai mult, va fi încurajată asocierea localităților și constituirea de zone metropolitane având ca obiect furnizarea de servicii de transport public local calitative și care vor putea contribui la îndeplinirea obiectivelor generale ale zonelor metropolitane stabilite prin lege.

Având în vedere considerentele expuse mai sus, înaintăm Parlamentului României, spre dezbatere și adoptare, prezenta propunere legislativă.

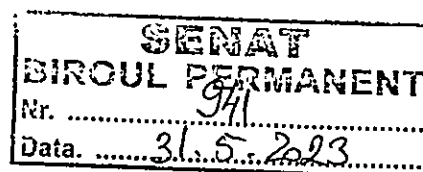
În numele inițiatorilor,

Georgescu Nicolae

Deputat PSD Argeș 

Tabel cu susținătorii Proiectului de Lege pentru modificarea articolului 3, alin. (1) lit. d) din Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România

NR. CRT.	NUME - PRENUME	GRUP PARLAMENTAR	SEMNĂTURĂ
1.			
2.			
3.	Hada Eugenia	PSD	
4.	Flăvius Ionel	PSD	
5.	Salan Iordan	PSD	
6.	MIHA MARIA	PSD	
7.	CRISTESCU RADU	PSD	
8.	Filip Mihail	PSD	
9.	Aldă Adrian	PSD	
10.	Pavolescu Nicolae	PSD	
11.	POPIA ELIANA	PSD	
12.	Munteanu Remus	PSD	
13.	Cifre Vasile	PSD	
14.	Ostapciuc Marius	PSD	
15.	TOUA ILE	PSD	
16.	Popescu Dan Grigore	PSD	



PARLAMENTUL ROMÂNIEI

SENATUL

Către Biroul Permanent al Senatului

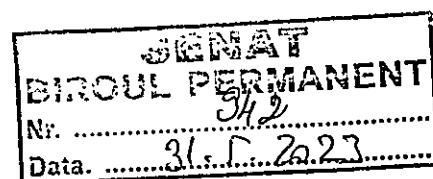
Arina Patricia Simina Mos, senator ales in circumscriptia nr. 5 Bihor, prin prezenta va rugam sa aprobatii solicitarea de a deveni coinitiator al propunerii legislative **L275/2023 - Propunere legislativă pentru completarea Ordonanței Guvernului nr.15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România.**

Senator,

Arina Patricia Simina MOS

Data ,

31.05.2023



PARLAMENTUL ROMÂNIEI

SENATUL

Către Biroul Permanent al Senatului

Mihail Vestea, senator ales în circumscripția nr. 8 Brașov, prin prezenta vă rugăm să aprobați solicitarea de a deveni coinițiator al propunerii legislative L275/2023 - *Propunere legislativă pentru completarea Ordonanței Guvernului nr.15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România.*

Senator,

Mihail VESTEA _ _

Data ,

31.05.2023