

EXPUNERE DE MOTIVE

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

Economia României s-a stabilizat, prezintă tendințe de creștere în anumite domenii și implicit cererea de transport și mobilitatea au crescut.

În acest context, acțiunile din ultimii ani ale Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului s-au axat atât pe modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere, în vederea lărgirii piețelor, cât și pe dezvoltarea durabilă din punct de vedere economic, social și al protecției mediului.

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

Prin reglementările Legii nr.105/2000 de aprobare a Ordonanței Guvernului nr.44/1997, nu s-au realizat în toate cazurile o corelare suficientă între legislație și 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 și persoane. Prin amendarea Ordonanței Guvernului nr.44/1997 prin Ordonanța Guvernului nr.73/1997, datorită unor erori tehnice de redactare, au fost omise unele prevederi existente, ceea ce a contribuit la accentuarea unor disfuncționalități existente.

Prin prevederile Ordinului ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr.1842/2001 pentru aprobarea Normelor metodologice de autorizare și efectuare a transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora, s-a încercat să fie remediate sau completate unele prevederi ale legilor respective.

În multe privințe prevederile OMLPTL respectiv, nu puteau corecta disfuncționalitățile legii privind transporturile rutiere, ceea ce impune cu caracter urgent, necesitatea promovării unei noi legi a transporturilor rutiere.

În Acordul de asociere a României cu Uniunea Europeană se stipulează că, în perioada de tranziție, se va adopta progresiv legislația existentă la legislația comunității în ce privește transportul rutier. Compatibilizarea legislativă trebuie să servească, într-o proporție mult mai mare, scopurilor de liberalizare, de acces reciproc la piețele părților și să faciliteze circulația călătorilor și 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 și programul de compatibilizare în acest domeniu cu legislația comunitară.

România și-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 și continuare armonizării legislative, ceea ce într-o măsură își propune să rezolve prezentul Proiect de lege.

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

Proiectul de lege aduce corecții în ce privește condițiile de acces la profesia de operator de transport și de operator de activități conexe, în sensul de facilitare dar și 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 comercial 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 șosele – CMR – din 19.05.1956 și 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 și limitatoare de viteză, limitarea timpului de lucru pentru șoferi, formarea profesională, reorganizarea administrativă a unor instituții și autorități implicate.

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

- suprapuneri sau contradicții legislative;
- transpunerea mult prea strictă a legislației U.E. în legislația națională, în condițiile în care legislația U.E. permite opțiuni pentru legislația națională;
- tratament diferit al transportatorilor români față de cei din U.E., în anumite cazuri;
- datele statistice insuficiente.

4. Compatibilizarea legislației naționale în proporție mult mai mare cu legislația comunitară, garantează că în următorii ani vor fi utilizate numai vehicule care corespund cerințelor tehnice existente, vor fi respectați timpii de conducere și odihnă, companiile de transport vor fi mai sigure din punct de vedere financiar și bineînțeles, mult mai eficiente.

Acestea vor avea efecte pozitive asupra securității rutiere, protecției mediului, infrastructurii rutiere și competiției cu transportatorii din U.E.

5. Activitățile conexe transportului rutier, ca activități ce trebuie licențiate, sunt redefinite sau puse de acord cu reglementările OMLPTL nr.1842/2001.

6. În reglementările naționale fie lipsesc definițiile, fie acestea nu sunt unitare cu definițiile din actele comunitare ceea ce conduce în unele cazuri la interpretări sau neconcordanțe, ceea ce proiectul de lege își propune să rezolve.

7. Proiectul își propune să abordeze rezolvarea problemelor legate de lipsa de interoperabilitate, care are ca un prim efect, fie congestia traficului rutier, fie afectarea mediului concurențial.

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 și accidentele, proiectul de lege oferă reglementările necesare unei mai bune gestionări și internalizări a acestor costuri.

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

9. Proiectul de lege stabilește care sunt categoriile de transport care se pot executa pe bază de licență și care pe bază de autorizație, definind cu claritate, cu această ocazie, care este categoria de transportatori care pot accede la profesiunea de operator de transport.

10. Activitățile conexe activităților de transport erau definite până în prezent ca activități de transport, ceea ce a bulversat întreaga

activitate de autorizare a acestora, dar a indus și o percepție greșită asupra acestor categorii de activități, ceea ce a necesitat ca acestea să fie redefinite în cadrul proiectului, în raport cu activitățile reale de transport.

11. Proiectul de lege își propune să fixeze atribuții și responsabilități ale operatorilor de transport, ale persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației și ale unor autorități, în scopul creșterii securității rutiere.

12. Proiectul de lege asigură o mai curajoasă abordare a principiului subsidiarității, asigurând atribuții și responsabilități sporite autorităților administrației publice locale și județene, pentru organizarea, reglementarea, modernizarea transportului public de persoane și pentru o mai bună utilizare a transportului public și a infrastructurii existente.

13. Dezvoltarea pregătirii profesionale a conducătorilor auto, a persoanelor desemnate, a altor persoane cu funcții care concură la siguranța circulației, precum și menținerea acestora în producția serviciilor de transport, reprezintă un pachet de prevederi esențiale din proiectul de lege, menite să asigure calitatea necesară transportului național pentru accesibilitate în piața europeană.

Acest pachet de acțiuni trebuie susținut de organizațiile reprezentative profesionale, care trebuie să contribuie la selectarea și promovarea calităților morale și profesionale ale persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației, confirmând totodată și compatibilitatea comportamentelor acestora cu exigențele standardelor profesionale.

Legislația actuală, respectiv Ordonanța Guvernului nr.26/2000 cu privire la asociații și fundații, precum și Legea patronatelor și Legea sindicatelor, asigură cadrul coparticipării asociațiilor reprezentative respective la elaborarea unor reglementări privind domeniile economice.

Legile respective nu definesc asocierea reprezentativă, deoarece reprezentativitatea nu poate fi definită unitar pentru toate domeniile de activitate.

În conformitate cu specificitatea transportului rutier național, care beneficiază de o distribuție relativ uniformă teritorială, prezentul proiect de lege definește, pentru acest domeniu de activitate, „asociația reprezentativă”, eliminându-se, pe această cale, orice interpretare și abordate partizană, care a provocat erori și abuzuri în transportul rutier național.

14. Proiectul prevede simplificarea procedurilor de obținere, suspendare și anulare a licențelor și autorizațiilor, precum și limitarea cazurilor de suspendare și anulare, asigurând creșterea responsabilității deținătorilor.

15. Proiectul de lege își propune să asigure consolidarea încrederii investitorilor în finanțarea dezvoltării parcului de vehicule, în mod special în transportul public de persoane, prin prelungirea duratei de valabilitate a licenței de execuție pentru traseu pentru o perioadă de 3 ani,

interval la care se limitează și valabilitatea Programelor de transport întocmite de autoritățile locale și centrale.

16. Prin coordonarea graficelor de circulație și dezvoltarea terminalelor de transport ca puncte de joncțiune între diferite tipuri de trasee, se asigură, prin prevederile proiectului de lege, interoperabilitatea serviciilor de transport public de persoane și minimizarea duratelor de așteptare.

17. Calitatea transportului public de călători va fi asigurată prin obligativitatea monitorizării fluxurilor de călători și corelarea acestora cu capacitățile de transport ale autobuzelor, autocarelor și microbuzelor. În acest scop, proiectul de lege prevede crearea unei baze de date unice și cuprinzătoare, care să asigure eficientizarea deciziilor pe termen scurt, mediu și lung ale ministerului Transporturilor.

18. Proiectul de lege își propune să fie cât mai cuprinzător în reglementări, lăsând la nivelul Normelor de aplicare doar acele prevederi care nu pot face obiectul legii sau care pot satisface cu ușurință interese de grup, în dauna interesului general.

19. Eficiența legislației naționale în domeniu, depinde de aplicarea acesteia, corectă și imparțială, precum și de supravegherea în scopul prevenirii, a modului cum se desfășoară activitatea de transport.

Înființarea Inspectoratului de control al traficului rutier și instituționalizarea funcției de inspector de trafic, dublat de atribuții și responsabilități corespunzătoare, asigură premisele scăderii numărului de evenimente rutiere și micșorare a infraționalității.

Prevederile prezentului proiect de lege au ținut cont de principiile promovate de directivele și reglementările comunității europene, acestea fiind asimilate în contextul realităților românești, limitând la maximum incompatibilitățile cu transportul rutier și infrastructura comunitară.

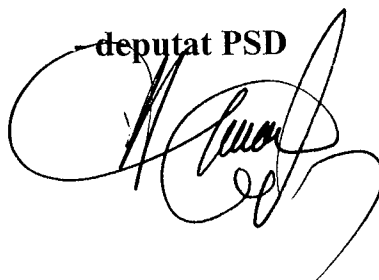
Inițiatori:

IOAN BIVOLARU



deputat PSD

AURELIA VASILE



deputat PSD