

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

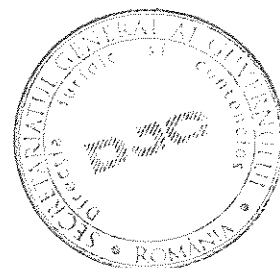
Titlul proiectului de act normativ

LEGE privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare

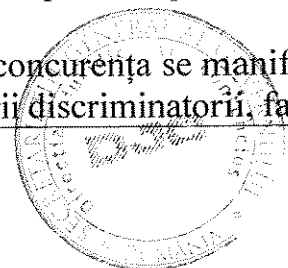
Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
2.2. Descrierea situației actuale	În data de 26.05.2023, a fost trimis spre promulgare proiectul de Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere (PL-x 12/2023), proiect adoptat de Senat și Camera Deputaților care prevedea adoptarea unor măsuri graduale de liberalizare a transportului interjudețean prin servicii regulate. Proiectul de Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere (PL-x 12/2023) făcea referire la o liberalizare graduală, în sensul că pe o anumită perioadă de timp operatorii care solicitau pentru prima dată efectuarea de servicii regulate interjudețene nu aveau acces la cursele interjudețene deservite de alți operatori de transport cărora li se eliberaseră autorizații de transport în baza licențelor de traseu deținute. Împotriva acestui proiect a fost depusă la Curtea Constituțională a României o sesizare formulată de deputați aparținând Grupului parlamentar al Uniunii Salvați România și de deputați neafiliați referitoare la neconstituționalitatea proiectului Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere (PL-x 12/2023), obiecția de neconstituționalitate formând obiectul dosarului nr.1259AI /2023 Curtea a amânat succesiv pronunțarea unei soluții cu privire la excepția ridicată de la data inițială de 27.09.2023, succesiv, pentru datele de 02.11.2023, 28.11.2023, 30.01.2024, 14.02.2024, 19.03.2024, 24.04.2024, 28.05.2024, 18.06.2024, 11.07.2024, 17.09.2024, 15.10.2024, respectiv 29.10.2024. În ședința din data de 5 noiembrie 2024, Curtea Constituțională, în cadrul controlului de constituționalitate <i>a priori</i>, cu unanimitate de voturi, a admis obiecția de neconstituționalitate și a constatat că Legea pentru



	modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere este neconstituțională, în ansamblul său. Astfel, 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. ” De asemenea, a considerat că: - adoptarea măsurilor de liberalizare în mod gradual prin prelungirea nejustificată a valabilității licențelor de traseu/autorizațiilor de transport la nivel interjudețean conduce la distorsionarea mediului concurențial, prin favorizarea operatorilor existenți pe piață și interzicerea accesului altor operatori care ar fi putut să efectueze aceste servicii în condiții economice și de calitate superioare. - 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. - pe o anumită perioadă de timp operatorii care solicitau pentru prima dată efectuarea de servicii regulate interjudețene nu aveau acces la cursele interjudețene deservite de alți operatori de transport cărora li se eliberaseră autorizații de transport în baza licențelor de traseu deținute. În momentul de față, derularea serviciilor de transport de persoane în trafic interjudețean se efectuează pe baza Programului de transport și a licențelor de traseu aferente acestuia, a căror valabilitate se încheie la data de 31 decembrie 2024. Având în vedere că prin decizia CCR a fost îndepărtată soluția legislativă propusă de proiectul de Lege - PLx 12, se impune adoptarea în regim de urgență a unor măsuri prin care să se asigure cadrul legal general de asigurare a acestor servicii de transport persoane, cu caracter necesar pentru mobilitatea persoanelor .
2.3. Schimbări preconizate	Proiectul își propune: Liberalizarea serviciilor regulate interjudețene în sensul că orice operator de transport rutier de persoane poate obține licență de traseu pentru servicii regulate interjudețene, indiferent de graficul de circulație propus de aceștia. În acest mod se promovează concurența pe această piață relevantă având în vedere că accesul pentru efectuarea de servicii regulate interjudețene nu se face prin existența unor condiții discriminatorii pentru operatorii de transport rutier de persoane. Spre deosebire de piața reglementată în care concurența se manifesta doar la momentul atribuirii curselor pe baza unor criterii discriminatorii, faptul



că orice operator de transport rutier de persoane solicită și obține licențe de traseu pentru servicii regulate interjudețene duce la manifestarea concurenței începând chiar de la solicitarea și eliberarea unor licențe de traseu pentru servicii regulate interjudețene și până la efectuarea curselor interjudețene pentru care au fost eliberate respectivele licențe de traseu.

Astfel, existența mai multor operatori de transport care deservesc o anumită relație nu poate decât să fie benefică pentru călători având în vedere faptul că aceștia pot alege cu cine efectuează deplasarea pe baza criteriilor proprii de apreciere a modului de efectuare a transportului de fiecare dintre operatorii de transport deținători de licențe de traseu, fapt ce declanșează concurența între aceștia.

Prin faptul că se trece la eliberarea licențelor de traseu fără așa zise criterii de atribuire, se deblochează accesul pe piață al potențialilor operatori în domeniul transporturilor rutiere de persoane prin servicii regulate interjudețene. Starea de fapt actuală a dovedit că multe criterii de atribuire au fost anulate de către instanțele de judecată competente în baza unor acțiuni ale operatorilor de transport.

În acest mod se asigură dispozițiile constituționale referitoare la economia de piață și la obligația statului de a asigura protecția concurenței loiale, respectiv protecția finală a consumatorilor.

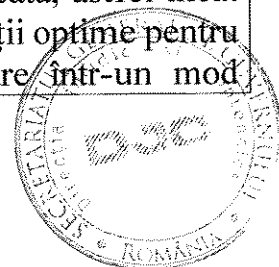
De asemenea, se asigură principiile constituționale ale egalității în drepturi, concurenței loiale, libertății economice și nivelului de trai, astfel cum sunt prevăzute în Constituție.

Totodată, se elimină distorsionarea mediului concurențial prin favorizarea operatorilor existenți pe piață și interzicerea accesului altor operatori care pot să efectueze aceste servicii în condiții de calitate superioare.

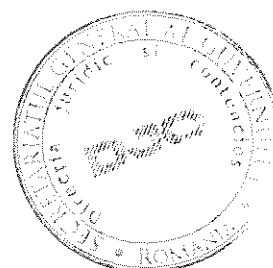
Prin utilizarea platformei informatice denumită rețea de mobilitate rutieră națională se creează premisele unei treceri la digitalizarea solicitărilor depuse de operatorii de transport precum și a graficelor de circulație în funcție de orele de plecare și stațiile introduse în aplicație de către operatorii de transport.

În ceea ce privește condițiile care trebuie îndeplinite de către autovehiculele nominalizate de operatorii de transport, această aplicație este conectată la sistemul informatic care gestionează copiile conforme și datele despre autovehicule, astfel încât este simplificat procesul de verificare iar operatorii de transport nu mai trebuie să depună documente justificative.

De asemenea se dorește reglementarea situațiilor în care nu există autogară într-o localitate sau se desființează singura autogară dintr-o localitate în sensul că autoritățile administrației publice locale să avizeze pentru operatorul deținător de licență de traseu o stație publică agreată, astfel încât transportul interjudețean de persoane să se desfășoare în condiții optime pentru călători și în vederea asigurării posibilităților de deplasare într-un mod



	civilizat. Acest lucru este necesar având în vedere faptul că nu în toate cazurile autoritățile administrației publice locale își exprimă disponibilitatea în acest sens. Situația excepțională prevăzută de art. 115 alin () 4 din Constituția României este dată de faptul că având în vedere faptul că programul de transport interjudețean existent, respectiv licențele de traseu aferente acestuia, au ca ultimă zi de valabilitate 31.12.2024 iar proiectul de lege care prevedea adoptarea măsurilor viitoare, legislative și administrative, de liberalizare graduală a acestor servicii de transport a fost declarat neconstituțional în ansamblul său, există riscul unei piețe nereglementate începând cu data de 1 ianuarie 2025 pentru efectuarea serviciilor de transport persoane interjudețene, fapt ce ar afecta mobilitatea persoanelor cu impact în diminuarea nivelului de trai al acestora. Prin urmare, expirarea licențelor de traseu conduce la apariția unei situații extraordinare ce determină adoptarea unor măsuri de reglementare în ceea ce privește efectuarea transportului rutier contra cost prin servicii regulate interjudețene, respectiv adoptarea măsurilor administrative necesare pentru punerea în aplicare a celor dispuse de Curtea Constituțională a României privind asigurarea unui cadru legal care să permită accesul nediscriminatoriu al tuturor operatorilor de transport la piață și efectuarea serviciilor de transport de persoane în trafic interjudețean de către aceștia în mod liberalizat. Astfel pentru : - evitarea unor practici ilicite în activitățile de transport rutier de persoane, ce ar consta în efectuarea acestor activități fără ca operatorii de transport să dețină licențe de traseu; - evitarea impactului negativ asupra bugetului de stat, prin diminuarea veniturilor încasate ca urmare a neplății taxelor și impozitelor aferente activităților de transport de persoane, ce vor fi desfășurate în lipsa unui cadru legal suficient și lipsit de echivoc; - evitarea unor practici care au consecințe negative asupra siguranței rutiere și calității serviciilor oferite de către operatorii de transport rutier; - evitarea afectării economice a operatorilor de transport rutier, precum și evitarea afectării nevoilor de mobilitate a cetățenilor; Este necesară adoptarea măsurilor legislative și administrative care să permită liberalizarea operațiunilor de transport persoane în trafic interjudețean, conform celor constatate de către Curtea Constituțională a României.
2.4. Alte informații	Nu au fost identificate.



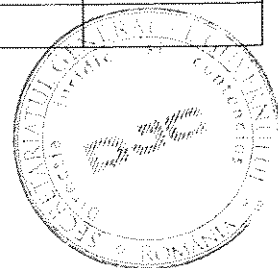
Secțiunea a 3-a
Impactul socioeconomic

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Nu se referă la acest subiect.
3.2. Impactul social	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3.4. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat	Nu se referă la acest subiect.
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Nu se referă la acest subiect.
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Nu se referă la acest subiect.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Nu au fost identificate.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Nu au fost identificate.
3.9. Alte informații	Nu au fost identificate.

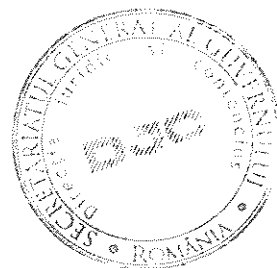
Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani					Media pe cinci ani
- mii lei -							
1	2	3	4	5	6	7	
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:							
a) buget de stat, din acesta:							
(i) impozit pe profit							



(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
d) alte tipuri de venituri						
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Nu au fost identificate, propunerile de modificări legislative vizând optimizarea unor procese deja reglementate anterior.					
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Nu au fost identificate, propunerile de modificări legislative vizând optimizarea unor procese deja reglementate anterior.					
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de	Proiectul nu atrage micșorarea veniturilor sau majorarea cheltuielilor aprobate anual în bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.					

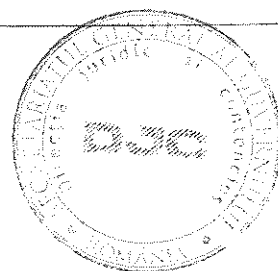


ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	
4.8. Alte informații	Nu este cazul

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

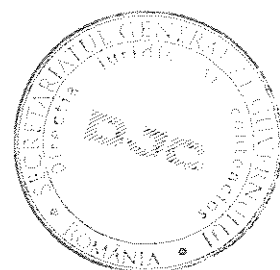
5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu modifică legislația în domeniul achizițiilor publice.
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.



5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 6-a
Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Menționez că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 561/2009.
1.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Pentru proiectul de act normativ au fost consultate structurile asociative.
1.3. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 1233/2024. Consiliul Concurenței a transmis punct de vedere prin adresa nr. RG/17134/2024. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Curtea de Conturi și Consiliul Suprem de Apărare a Țării.
6.6. Alte informații	Nu au fost identificate.



Secțiunea a 7-a

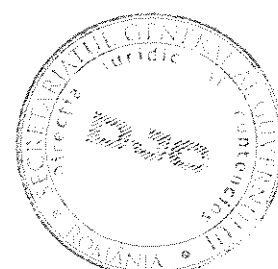
Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normative

7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată cu modificările și completările ulterioare.
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Nu este cazul.

Secțiunea a 8-a

Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1. Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ existente	Nu este cazul.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU
ION-MARCEL CIOLACU

