



RAPORT DE EVENIMENT

Seminar regional organizat în cadrul proiectului METROPOLITAN, cod SMIS 111265

- Brașov, 13-15 februarie 2019 -



Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România – FZMAUR, în parteneriat cu Asociația pentru Mobilitate Metropolitană – AMM implementează proiectul Metropolitan - cod SMIS 111265, finanțat în cadrul Programului Operațional Capacitate Administrativă 2014 - 2020, având ca beneficiari direcți Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitară care gestionează transportul public și Municipiile cu statut de pol de creștere/ pol de dezvoltare/ reședință de județ.

Obiectivul general al proiectului este elaborarea unei politici alternative la politicile publice inițiate de Guvern în domeniul transportului public local și metropolitan de călători din România, care va contribui la perfecționarea legislației în domeniu, la o corelare a legislației în domeniu cu legea cadru privind serviciile comunitare de utilități publice (Legea 51/2006) și cu legislația auxiliară, precum și la o armonizare cu legislația europeană privind serviciile publice de transport, respectiv Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





O activitate în cadrul proiectului o constituie organizarea a 4 seminarii regionale pe tema transportului public local și metropolitan de călători. Locațiile de desfășurare a seminariilor sunt: Brașov, Oradea, Constanța și Cluj Napoca.

În acest sens, primul seminar a avut loc în perioada 14-15 februarie 2019, la Brașov, cu participarea unui număr de 64 de invitați, din care 40 de persoane fac parte din grupul țintă al proiectului (ADI-uri membre FZMAUR, reprezentanți ai municipiilor reședință de județ și ai ADI-urile de transport public) și AMM, precum și reprezentanți ai Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice. De asemenea, au participat și reprezentanți din partea Băncii Mondiale.

AMM, prin expertiza tehnică pe care o are în domeniul transportului public, a avut atribuții în organizarea seminariilor, prin pregătirea agendei de lucru, elaborarea prezentărilor, moderarea discuțiilor și elaborarea unui raport de eveniment.

Seminarul s-a desfășurat pe perioada a două zile, și a fost deschis cu un cuvânt de bun venit din partea domnului Dragoș DAVID - Director General al Agenției Metropolitane Brașov.

În prima zi a seminarului au avut loc o serie de prezentări, dezbateri și discuții interactive cu privire la obiectivele proiectului, strategiile de dezvoltare a transportului public în cadrul unor zone metropolitane, strategia de dezvoltare teritorială a României și a rolului alocat zonelor metropolitane, dezvoltarea zonelor metropolitane, prezentarea unor exemple de bune practici în organizarea serviciilor de transport public în cadrul unor ADI-uri.

În prima parte a evenimentului, domnul Paul PECE - Managerul proiectului a prezentat obiectivul întâlnirii și agenda propusă, precum și proiectul METROPOLITAN.

A urmat prezentarea Strategiei Zonei Metropolitane Brașov privind transportul public. Doamna Gabriela VLAD - Director executiv - Direcția Tehnologii Informaționale și Servicii Electronice din cadrul Primăriei Municipiului Brașov a prezentat flota operatorului de transport public RATBV S.A., conceptul de smart city (managementul modern al serviciilor de utilitate publică: transport public local, management trafic, iluminat public, gestiunea teritoriului), proiectul de e-ticketing implementat, programul pilot privind înființarea de stații de încărcare vehicule electrice, sistem de monitorizare video a domeniului public (191 de camere de supraveghere), dispecerat tehnic integrat.

Asociația Metropolitană pentru Dezvoltarea Durabilă a Transportului Public Brașov – AMDDTP reprezintă autoritatea locală competentă de transport public local de călători, care are competența legală de a delega gestiunea serviciului de transport public local de călători pe raza teritorială delimitată de cele 16 UAT-uri membre.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





UNIUNEA EUROPEANĂ



Pentru perioada următoare, prin finanțarea în cadrul programelor operaționale, Municipiul Brașov intenționează să implementeze o serie de proiecte care să răspundă necesităților identificate în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă și Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană, cum sunt: extindere telegestiune sistem iluminat public, extindere sistem de management informatizat al sistemului de transport public, sistem centralizat de monitorizare și control al traficului în municipiul Brașov, achiziția de 133 mijloace de transport moderne finanțată prin POR și POS Mediu, achiziția a 105 mijloace de transport moderne - contract BERD, Park & Ride, infrastructură integrată pentru ciclism și trafic pietonal, amenajare benzi dedicate transportului public, infrastructura garaj, terminal transport Gara Brașov, sistem încărcare vehicule electrice, extindere sistem de e-ticketing ș.a.



În continuarea agendei evenimentului, a urmat prezentarea Strategiei Zonei Metropolitane Oradea privind transportul public. Domnul Sebastian MARCU, consilier juridic în cadrul A.D.I. Zona Metropolitană Oradea a prezentat zona metropolitană Oradea, aceasta fiind constituită din 12 UAT-uri. La nivelul zonei metropolitane funcționează 4 ADI-uri sectoriale, în domeniile apă-canal, managementul integrat al deșeurilor, transport public și termoficare. Serviciul de transport public metropolitan de persoane prin curse regulate este organizat de către ADI Transregio, la nivelul a 3 UAT-uri membre (Municipiul Oradea, Comuna Borș și Comuna Sânmartin). Operatorul regional de transport public este S.C. Oradea Transport Local S.A., acestuia fiindu-i atribuit direct contractul de delegare a gestiunii serviciului la sfârșitul anului 2013, pe o perioadă de 6 ani, având în vedere calitatea de operator intern. A.D.I. Transregio a reglementat și transportul public prin curse regulate speciale, iar până la intrarea în vigoare a Legii 328/2018 a emis 128 licențe de traseu.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





UNIUNEA EUROPEANĂ



De asemenea, această Asociație reglementează și circulația curselor regulate județene pe raza administrativ-teritorială a membrilor, în ceea ce privește stabilirea traseelor obligatorii pentru mijloacele de transport județean în funcție de căile de acces (dus/întors), stabilirea stațiilor și sancționarea ca și contravenție a nerespectării traseelor și stațiilor. Hotărârile de consiliu prin care au fost stabilite traseele, stațiile și contravențiile au făcut obiectul unor cereri de suspendare și anulare, care au fost respinse de instanța de judecată ca fiind neîntemeiate.

Rețeaua de transport public metropolitan este organizată pe 7 linii orășenești de tramvai cu lungimea totală de 114,1 km, 19 trasee urbane efectuate cu autobuzul, cu o lungime de 264,2 km, 6 trasee metropolitane prestate cu autobuzul cu o lungime de 118,1 km (care fac legătura între Municipiul Oradea și comunele Borș și Sînmartin) și 1 linie transfrontalieră cu autobuzul Oradea-Biharkeresztes, cu o lungime de 30 km. Obiectivele specifice ale ADI Transregio cu privire la transportul public constau în: modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere, modernizarea bazei materiale a operatorului de transport, extinderea A.D.I. Transregio, transformarea A.D.I. Transregio într-o “agenție de mobilitate”.



Evenimentul a continuat cu prezentarea Strategiei Zonei Metropolitane Cluj Napoca privind transportul public. Domnul Adrian RĂULEA – Manager al A.D.I. Zona Metropolitană Cluj a prezentat zona metropolitană. Aceasta este alcătuită din Municipiul Cluj Napoca și 18 comune. Cluj Napoca are circa 320.000 de locuitori plus 80.000 de studenți. Comuna Florești este cea mai mare comună din România cu o populație de 28.000 de locuitori. Celelalte 17 comune însumează o populație de aproximativ 75.000 de locuitori.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





În prezent, transportul public metropolitan de călători este gestionat de către Asociația Metropolitană de Transport Public Cluj, în cadrul a 7 UAT-uri: Cluj-Napoca, Apahida, Baci, Chinteni, Ciurila, Feleacu, Florești. Operatorul de transport public este Compania de Transport Public Cluj-Napoca S.A., contractul de delegare fiindu-i atribuit direct, având în vedere calitatea de operator intern. Un exemplu de bune practici este considerat serviciul de transport public prin curse regulate speciale organizat pentru elevi, ce a fost implementat de către Municipiul Cluj Napoca, începând cu anul școlar 2018, fapt ce a dus la fluidizarea traficului în oraș, în orele de vârf. Un alt element de încurajare a folosirii transportului public îl constituie înființarea benzilor dedicate pentru transportul public și taxarea parcărilor centrale, cu 7 lei/oră în zona centrală și 2 lei/oră în zona periferică.

De asemenea, parcurile situate în cartierele orașului sunt reglementate, plata acestora fiind pe bază de abonament anual. Se dorește dezvoltarea mobilității alternative, prin dezvoltarea zonelor pietonale din oraș, dezvoltarea unei rețele velo metropolitane, extinderea rețelei de bike sharing. Alte proiecte cu impact metropolitan necesare sunt dezvoltarea parcului de mijloace de transport public, construirea unei centuri metropolitane, dezvoltarea serviciului de transport public prin extinderea rețelei de tramvai în localitatea Florești, construirea unui drum urban adiacent căii ferate, dezvoltarea intermodală a aeroportului.

Cu privire la subiectele abordate în cadrul evenimentului, au fost generate o serie de discuții interactive între participanți. Au fost discuții cu privire la faptul că Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, după ce a fost modificată prin Legea nr. 328/2018, nu mai reglementează cursele regulate speciale ca fiind un serviciu de transport public, acesta fiind considerat un serviciu comercial, pentru prestarea căruia nu mai este necesară o licență de traseu pentru curse regulate speciale.

Prin urmare, aceste servicii comerciale sunt reglementate de Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul. În ceea ce privește opinia Consiliului Concurenței (acesta având rolul de avizare a proiectelor contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public), cu privire la posibilitatea de prestare de către operatorii interni de servicii privind curse speciale, reprezentanții AMM au precizat faptul că acestea sunt permise, dacă se folosește parcul auto pentru curse regulate, și nu este necesară achiziția altor mijloace de transport speciale, cum ar fi autocarele.

Întrucât transportul public metropolitan este strâns legat de zonele metropolitane și aglomerările urbane constituite în jurul municipiilor reședințe de județ, câteva ADI-uri sectoriale de transport public participante, și-au exprimat intenția de a adera la FZMAUR. Domnul Paul PECE – Secretar al FZMAUR și Manager al proiectului METROPOLITAN, a propus ca la următorul seminar ce va fi organizat la Oradea, să fie modificat Statutul Federației, pentru a permite și ADI-urilor de transport public să adere, dacă reprezentanții legali ai acestora își vor exprima această intenție.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





Domnul Liviu BĂILEȘTEANU – Director în cadrul MDRAP a prezentat Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR) și rolul alocat Zonelor Metropolitane din România. În prezent, există un proiect de lege privind aprobarea SDTR, care se află în dezbateră în Parlamentul României, respectiv în procedură de aprobare în Camera Deputaților (camera decizională).

În cadrul strategiei a fost introdus conceptul de ZONE URBANE FUNCȚIONALE, ca fiind acele zone care concentrează o mare masă economică și de capital uman prin dezvoltarea infrastructurilor administrative, logistice, economice și de transporturi capabile să gestioneze eficient zonele de intensă creștere economică. Totodată, va exista un termen tranzitoriu de 12 luni pentru elaborarea de către MDRAP a unui proiect de lege privind dezvoltarea ZONELOR METROPOLITANE.

Pentru corelarea acestor noțiuni, în cadrul MDRAP se află în procedură de avizare un proiect de lege privind modificarea PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI NAȚIONAL – REȚEAUA DE LOCALITĂȚI (Legea nr. 351/2001).

La nivelul MDRAP au fost propuse mai multe metodologii de delimitare a zonelor urbane funcționale. În cadrul celei de-a 17-a Conferință a Miniștrilor Responsabili cu Amenajarea Teritoriului (CEMAT) din perioada 2-4 noiembrie 2017, a fost dezbătută tema ariilor funcționale, fiind realizat un studiu privind Zonele Funcționale, studiu ce cuprinde întreg teritoriul celor 47 de state membre ale Consiliului Europei (CIVITTA).

De asemenea, Agenda Teritorială a Uniunii Europene 2020, evidențiază importanța regiunilor (zonelor) metropolitane și aglomerărilor urbane în ceea ce privește dezvoltarea întregului teritoriu european.

În ceea ce privește Politica de coeziune post 2020 – dimensiunea urbană, vor fi focalizate intervenții pe diferite categorii de teritorii urbane, din care zonele urbane funcționale vor beneficia de o atenție sporită, dedicând 6% din resursele FEDR acestui domeniu, prin intermediul instrumentelor teritoriale (noul cadru financiar va aborda ariile funcționale urbane prin prisma cooperării cu zonele învecinate – acțiuni care promovează legăturile urban-rural).

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





UNIUNEA EUROPEANĂ



Reprezentantul Băncii Mondiale, domnul Marcel HEROIU a vorbit despre dezvoltarea Zonelor Metropolitane în contextul regionalizării: provocări pentru mobilitatea urbană.

A fost prezentată o analiză cu privire la PIB în regiunile cele mai dezvoltate din UE, din care a rezultat că cele mai dezvoltate sunt regiunile cu cel puțin o zonă metropolitană sau aglomerare urbană mare și dinamică. De asemenea, analizând cele mai productive regiuni din UE, s-a constatat că cele mai dezvoltate sunt regiunile cu cel puțin o zonă metropolitană sau aglomerare urbană mare și dinamică. În urma unor studii comparative, s-a ajuns la concluzia că zonele metropolitane sunt asemenea unui organism viu și funcționează după principiile unui organism viu.

Cu cât este mai mare o aglomerare urbană, cu atât este mai dezvoltată. Creșterea economică a mers mână în mână cu creșterea populației. S-a constatat faptul că declinul demografic și îmbătrânirea populației este cel mai important impas al Uniunii Europene în momentul de față, cu implicații majore și pentru România. De asemenea, pentru a deveni mai competitive, metropolele românești trebuie să atragă investiții și oameni. Dar, pentru a atrage oameni și investitori metropolele românești au nevoie de viziune și măsuri integrate. În încheiere, s-a exprimat punctul de vedere potrivit căruia este important ca Guvernul și Uniunea Europeană să susțină dezvoltarea zonelor metropolitane prin: Descentralizare, Investiții Teritoriale Integrate (ITI) pentru Zonelor Metropolitane și Aglomerările Urbane în perioada de programare 2021-2027 și un Program Național de Dezvoltare a Zonelor Metropolitane și a Aglomerărilor Urbane.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





De asemenea, s-a precizat faptul că Banca Mondială, în baza unui contract de consultanță, a realizat un studiu cu privire la proiectele prioritare cu impact metropolitan pentru Municipiile Constanța și Brașov, care a fost extins, în baza unui parteneriat cu FZMAUR, pentru toate cele 40 de municipii reședință de județ. În prezent, lista proiectelor prioritare este supusă unei proceduri de consultare publică.

Reprezentantul ADI Transport Local Alba Iulia, domnul Andrei ZĂHAN a prezentat ca exemplu de bune practici organizarea serviciilor de transport public din Zona Metropolitană Alba Iulia. Asociația este constituită din 8 UAT-uri, în cadrul cărora este organizat serviciul de transport public local. Operatorul de transport public este privat, fiindu-i atribuit contractul de delegare prin procedura competitivă, pe o perioadă de 6 ani, începând cu data de 10.09.2012. Au fost prezentate o serie de avantaje privind organizarea acestui serviciu în sistem metropolitan, cum sunt: asigurarea de servicii publice integrate de transport călători - servicii interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare al biletelor și un orar unic de transport, cf. art. 2 lit. m) din Regulament (CE) nr. 1370/2007.

Astfel, s-a realizat o integrare funcțională (trasee locale care acoperă toate punctele de interes din municipiu, reducerea timpilor de călătorie și optimizarea transbordărilor, se efectuează numai cu autobuze urbane), integrarea graficelor de circulație și program unic de transport și integrarea tarifară (7 zone tarifare, bilete cu valabilitate temporară de 60, 70, 90 sau 120 min. în toată zona metropolitană).

Operatorul a implementat un sistem electronic de ticketing, mijloace electronice de informare cetățeni, dispecerizare, plata prin SMS a biletelor de călătorie. Efectele imediate ale trecerii de la transportul județean la cel metropolitan au constat în: aceleași standarde de calitate a serviciului în toate localitățile membre ale asociației, numărul călătoriilor a crescut cu 43%, având ca efect reducerea cu minim 210 autoturisme/ zi din totalul autoturismelor ce intrau în Municipiul Alba Iulia, însemnând și prin 210 locuri de parcare/zi disponibile suplimentar.

Reprezentantul ADI Zona Metropolitană Baia Mare, domnul Paul PECE – Director executiv a prezentat ca exemplu de bune practici organizarea serviciilor de transport public din Zona Metropolitană Baia Mare. Asociația ZMBM este constituită din 19 membri, din care doar 7 membri sunt beneficiari ai serviciilor de transport public, fiind parte în contractul de delegare a gestiunii serviciului încheiat cu operatorul regional SC URBIS SA.

Contractul a fost atribuit direct începând cu anul 2014, pentru o perioadă de 6 ani, având în vedere calitatea de operator intern al acestuia. În baza contractului de servicii publice, cele 7 localități membre ale asociației beneficiază de serviciul public, avantajele constând în integrarea tarifară și integrarea curselor metropolitane cu cele urbane.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





Astfel, călătorii din zona metropolitană au posibilitatea de a-și achiziționa bilete și abonamente de călătorie integrate, având posibilitatea să circule cu orice mijloc de transport în comun din Municipiul Baia Mare. Un alt avantaj al transportului metropolitan a fost reducerea timpilor de călătorie, printr-o interconectare bună cu cursele urbane. De asemenea, pe unele trasee cum sunt cele aferente Orașului Baia Sprie, au fost introduse mijloace de transport public, autobuze urbane, care oferă condiții mai bune de călătorie (sisteme de încălzire, aer condiționat etc.).

Totuși, vechimea parcului auto al operatorului este destul de ridicată, astfel că oportunitatea depunerii unor proiecte de achiziții de mijloace de transport nepoluante de către cele 2 orașe din Zona Metropolitană Baia Mare (Baia Sprie și Tăuții Măgherauș), pe axa prioritară 3, prioritatea de investiții 3.2 din POR 2014-2020, în contextul apartenenței la sistemul de transport public metropolitan, reprezintă un atu pentru acestea, cu efecte în reducerea poluării cu emisii de dioxid carbon.

În prezent, ADI ZMBM se află în procedură de atribuirea contractului de servicii publice pentru o nouă perioadă, 2019-2024, care se află în procedura de avizare la Consiliul Concurenței. O provocare o va constitui aprobarea noului contract de delegare de către membri, în contextul obligației de a plăti compensație de serviciul public, conform prevederilor Regulamentului 1370/2007.

Având în vedere modificările Legii nr. 52/2006 ce au avut loc în anul 2016, prin Legea nr. 225/2016, un rol important în governanța corporativă a operatorilor de transport public interni o vor avea ADI-urile, în calitate de Autoritate Tutelară. În prezent sunt neclarități de interpretare legislativă cu privire la situația privind includerea sau nu în baza de impozitare TVA a compensației de serviciu public. De asemenea, este necesară clarificarea prin lege a finanțării ADI-urilor.

În a doua parte a zilei au fost abordate o serie de discuții interactive cu privire la temele abordate. Astfel, domnul Adrian CRĂCIUN – Coordonator ADI Zona Metropolitană Constanța, a precizat importanța înțelegerii și abordării conceptelor de zone metropolitane și zone urbane funcționale. Se observă o atenție deosebită a MDRAP cu privire la aceste concepte, ceea ce este îmbucurător. S-a concluzionat faptul că pentru perioada de programare 2021 – 2027, este nevoie de crearea unor axe de finanțare la nivelul POR sau a unor programe naționale, pentru dezvoltarea metropolitană și a serviciilor de utilități publice, cum este transportul public metropolitan. De asemenea, reglementarea prin lege a finanțării ADI-urilor, reprezintă un deziderat.

În a doua zi a seminarului au avut loc o serie de prezentări, dezbateri și discuții interactive cu privire la noutățile legislative cu impact asupra transportului public metropolitan.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020



În prima parte a zilei, domnul George SCRIPCARU, Primarul Municipiului Brașov, a adresat un cuvânt de bun venit participanților, exprimându-și opinia cu privire la utilitatea organizării unor astfel de întâlniri, care pot clarifica anumite aspecte sau contradicții legislative. Municipiul Brașov este un punct central al țării, care necesită investiții în infrastructură, fiind unul dintre cele mai tranzitate municipii din zona centrală a țării. Universitatea Transilvania din Brașov are peste 20.000 de studenți, din care 11.000 de studenți sunt din afara municipiului și a județului, aceștia deplasându-se cu circa 6.000 de autoturisme.

Toate acestea contribuie la poluarea aerului cu emisii de noxe. Astfel, se impun anumite reglementări în domeniul mobilității și a transportului public, prin încurajarea cetățenilor să folosească mai des mijloacele de transport în comun, în defavoarea autoturismului personal. Propunerea către Guvern și ministerele de specialitate a unor politici publice alternative în domeniul transportului public este necesară. Sunt necesare inițiative pentru reducerea poluării, într-un sistem corelat, împreună cu CJ Brașov și cu Ministerul Mediului.

De asemenea, operatorul de transport public trebuie să conștientizeze faptul că Municipiul Brașov face eforturi pentru a acoperi o serie de facilități și gratuități pentru anumite categorii sociale (elevi, studenți, pensionari etc.). În vederea dezvoltării mobilității și accesibilității, Municipiul Brașov s-a constituit într-o asocieră la nivel regional cu Municipiul București și Municipiul Constanța, pentru a identifica soluții și a depune și implementa proiecte în acest sens.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





Domnul Ștefan ROȘEANU, Director General în cadrul AMM, a prezentat noutățile legislative cu impact asupra dezvoltării transportului public metropolitan. Rolul AMM în cadrul proiectului METROPOLITAN constă în asigurarea de suport în vederea constituirii grupului țintă, organizarea seminariilor prin pregătirea agendei de lucru, elaborarea prezentărilor, moderarea discuțiilor și elaborarea unui raport de eveniment, realizarea Studiului privind analiza situației existente a transportului public local și metropolitan la nivelul a 20 de poli de creștere/poli de dezvoltare urbană/municipii reședință de județ, asigurarea de suport tehnic în vederea acceptării de către instituțiile publice cu competențe în domeniu a propunerii de politică publică alternativă la politicile publice inițiate de Guvern în domeniu, furnizarea de expertiză tehnică pentru organizarea conferinței finale pentru prezentarea politicii publice alternative.

AMM este o asociație înființată în anul 2013 ca persoană juridică română de drept privat, non-profit, independentă, nonguvernamentală conform OG nr. 26/2000. Asociația urmărește o implicare activă în susținerea și promovarea celor mai eficiente politici și practici aplicate la nivel european în domeniul mobilității durabile și dezvoltării urbane/metropolitane. AMM a desfășurat și desfășoară acțiuni de promovare de politici publice în domeniile transporturilor și dezvoltării urbane.

În cadrul seminarului a fost prezentat un material cu privire la noutățile legislative din domeniul transportului public. Astfel, în data de 31 decembrie 2018 a fost modificată Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu scopul de a reglementa mai bine acest domeniu. Se observă faptul că, în acord cu normele europene, serviciul de transport județean de călători este reglementat ca fiind serviciu de transport public, iar pentru atribuirea contractelor de delegare, va trebui respectat Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. La sfârșitul săptămânii trecute ANRSC a publicat în dezbatere publică un proiect de Ordin privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie, în cazul atribuirii prin procedură competitivă.

Pentru procedura de atribuire directă a contractelor de servicii publice de transport nu a apărut o procedură, sens în care va putea fi folosit modelul publicat de AM POR (întocmit de JASPERS și BERD) sau modelul de contract propus de ANRSC pentru proceduri competitive. În luna noiembrie 2018, experți din cadrul Jaspers au elaborat pentru MDRAP și ADR-uri, un Ghid - Orientări privind pregătirea și implementarea CSP, care a fost pus la dispoziția UAT-urilor și ADI-urilor sectoriale. A fost propus un model cadru al Studiului ce va fi întocmit de AMM.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





Evenimentul a continuat cu o serie de discuții interactive privind modul de aplicare a legislației prezentate. O temă de discuție s-a axat pe tratamentul, din punct de vedere fiscal, al compensației de serviciu public de transport achitată de către autoritatea contractantă operatorului public, dacă este sau nu purtătoare de TVA. Potrivit Normelor de aplicare a Codului Fiscal, nu este clar care este tratamentul fiscal al compensației, dacă este considerată o subvenție legată direct de prețul serviciilor prestate, situație în care este inclusă în baza de impozitare a TVA, ori se încadrează la excepție, potrivit căreia, nu se cuprind în baza de impozitare a taxei subvențiile sau alocațiile primite de la bugetul de stat, de la bugetele locale, de la bugetul comunitar sau de la bugetul asigurărilor sociale de stat, care nu îndeplinesc condițiile precizate mai sus, respectiv subvențiile care sunt acordate pentru atingerea unor parametri de calitate, subvențiile acordate pentru acoperirea unor cheltuieli sau alte situații similare. În acest sens, FZMAUR, cu suportul tehnic al AMM, va formula o adresă către Ministerul de Finanțe, pentru clarificarea acestei situații.

În baza celor discutate în cadrul seminarului, s-au desprins următoarele concluzii și propuneri privind îmbunătățirea reglementărilor specifice dezvoltării transportului public metropolitan:

- pentru a se determina corect formula de calcul a compensației de serviciu public, se recomandă consultarea Ghidului - Orientări privind pregătirea și implementarea CSP, elaborat în luna noiembrie 2018, de experți din cadrul Jaspers pentru MDRAP și ADR-uri;
- pentru modificarea CSP, este necesară avizarea Consiliului Concurenței pentru proiectul de act adițional/proiectul de act prin care se aduc modificări, în conformitate cu prevederile OUG nr. 77/2014 privind procedurile naționale din domeniul ajutorului de stat, dacă modificările afectează condițiile asociate ajutorului de stat (în special durata, bugetul, compensația, condițiile de eligibilitate și de acordare etc.);
- toate CSP sunt limitative și restrictive cu privire la investițiile realizate de Autoritatea Contractantă;
- orice investiție ulterioară privind transportul public făcută de către Autoritatea Contractantă care nu se regăsește în cadrul CSP, este considerată ajutor de stat. Prin urmare, actul adițional la CSP, prin care se propune modificarea listei cu investițiile autorității contractante, necesită obținerea avizului de la Consiliul Concurenței, în fază de proiect. Pentru a evita aceste situații, se recomandă prevederea în cadrul CSP a unor investiții mai generoase, în baza unor studii de oportunitate etc.;
- investițiile operatorului de transport public trebuie să se regăsească în cadrul listei de investiții, anexă la CSP;
- în cazul în care nu vor fi respectate aceste reguli, vor fi date corecții financiare pe proiectele cu finanțare europeană, chiar și amenzi contravenționale (dacă se probează "greșeala intenționată");

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





- FZMAUR, cu suportul tehnic al AMM, va formula o adresă către Ministerul de Finanțe, pentru clarificarea situației privind includerea sau nu a compensației de serviciu de transport public în baza de impozitare TVA;
- reglementarea prin lege a finanțării ADI-urilor va constitui o temă importantă ce va fi abordată în propunerea de politică publică;
- există un proiect de lege privind aprobarea SDTR, aflat în procedură de aprobare în Camera Deputaților (camera decizională), prin care este introdus conceptul de zone urbane funcționale;
- intenția de elaborare de către MDRAP a unui proiect de lege privind dezvoltarea zonelor metropolitane din România este de interes pentru FZMAUR, sens în care va face propuneri în acest sens;
- în cadrul Politicii de coeziune post 2020 – dimensiunea urbană, vor fi focalizate intervenții pe diferite categorii de teritorii urbane, din care zonele urbane funcționale vor beneficia de o atenție sporită, dedicând 6% din resursele FEDR acestui domeniu, prin intermediul instrumentelor teritoriale;
- la următorul seminar din cadrul proiectului ce va fi organizat în luna aprilie a.c. la Oradea, FZMAUR va propune modificarea Statutului, pentru a permite și ADI-urilor de transport public să adere la federație.

Echipa de implementare,

Proiect METROPOLITAN

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*

