

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI ARAD

DIRECȚIA COMUNICARE

COMPARTIMENTUL RELAȚII MASS-MEDIA

Nr. 5711/ 26.01.2023

Registrul pentru consemnarea și analizarea propunerilor, sugestiilor, opiniilor cu valoare de recomandare primite

Nr. crt	Data primirii	Persoana/Organizația inițiatoare	Date de contact	Textul propus de autoritatea inițiatoare	Conținut propunere	Stadiu (preluată/nepreluată)
1	18 11 2022	Darău Petru Aurel		<p>Vezi textul proiectului de hotărâre la această adresă web</p>	<p>Subsemnatul Darău Petru Aurel doresc să fac câteva precizări, privind îmbunătățirea proiectului după caz și a i se conferi/crea în final cadrul legislativ de acțiune a Poliției Locale Arad și a agenților operatorului economic căruia i-a fost atribuit serviciul public de administrare și a parcarilor de reședință.</p> <p>Aceste precizări sunt generate ca rezultat a unor cumul de impedimente pe care atât eu cât și alți locatari, în funcție de locul adjudecat în perimetrul parcării le avem aproape zilnic, fiind nevoiți de a efectua mai multe manevre suplimentare, de a intra - ieși la / de la locul de parcare, deseori urcând pe dispozitivul de blocare, deteriorându-l, distrugându-ne și anvelopele. Uneori, fiind determinați să renunțăm pentru a nu produce avarii autoturismului propriu sau la terții în cauză.</p> <p>În acest sens consider că este oportună introducerea la art. 23, alin. 1, lit. a, a contravenției, privind parcare vehiculelor în spațiul parcarilor de reședință, în afara locurilor de parcare marcate și numerotate conform regulamentului pentru spațiile marcate ca „marcaje spații interzise – hașurate” sau marcate cu „X” la intrarea în scara blocurilor, care cauzează mari neplăceri pentru cei care au închiriat un loc de parcare.</p> <p>Este evident și foarte important dar și de aplicat, mai ales și prevederile de la pct. b, art. 23, alin. 1, precum și cele de la pct. f, h, i, același art.23, alin. 1, opinând că se pot aplica după caz și puncte de penalizare privind staționarea neregulamentară (3 puncte), găsim-ne pe domeniul public, parcare semnalizată cu indicatorul „parcare” în număr de 3 și indicatorul „staționare interzisă”, în urma răspunsului Comisiei de Sistematizare a Circulației Nr. 81997//ZI din 08.11.2021 (în anexă).</p> <p>Consider oportun de a se introduce la art. 23, alin. 1, litera b: mențiunea "ocuparea unui loc marcat "în parcare de reședință...</p> <p>Nu se specifică cum se procedează în cazul constatării contravenției potrivit art. 23, alin. 1, lit. b, când se eliberează locul, în ce condiții se poate elibera locul, dacă se ridică vehiculul (temei legal) pentru ca locatarul prin drepturile sale să poată folosi locul de parcare 24/24 ore - conform art. 8, alin. 1 din prezentul proiect de hotărâre.</p> <p>Prin implementarea proiectului de regenerare urbană, corelat cu realitatea faptică din teren există platforma ecologică de gunoi, sistematizarea circulației în perimetrul parcării „sens unic”, „acces interzis”, marcaje spații interzise (hașurate), spații marcate cu „X” rezervate intrării în scara blocului, circuitul (traseul) vehiculelor de ridicat gunoiul, alte semne de circulație, a rezultat configurația perimetrului actual de amplasare a locurilor de parcare, marcate, numerotate și adjudecate.</p> <p>Pentru zona Alfa, bl. 61-64, deși sunt realizate nu se aplică prevederile actelor administrației publice locale.</p>	În curs de analiză

				<p>Deși au fost sesizări, la constatare se motivează lipsa cadrului juridic legal de aplicare, privind respectarea normelor cuprinse în H.C.L. nr. 510/2019.</p> <p>Mă întreb / ne întrebăm retoric care este diferența între un locatar care și-a adjudecat locul de parcare și își plătește chiria la termen pentru anul în curs și unii dintre locuitori care continuă să parcheze în spațiul parcarilor de reședință, pe trotuare, treceri de pietoni fără să plătească, iar Fast-Park-urile din cartierul Alfa nu sunt utilizate la capacitate.</p> <p>Consider binevenite asemenea abordări, dezbateri la transparență în vederea eliminării situației în care o minoritate dintre locatari continuă să parcheze în spațiul parcarilor de reședință, în timp ce vecinii lor au contracte cu RECONS, după caz, împiedicând/obstrucționând traseul vehiculelor pentru salubritate și intervenția în caz de forță majoră a accesului autovehiculelor de intervenție.</p> <p>Recomandăm cuprinderea în planul de acțiuni a Poliției Locale și o intensificare a acțiunilor de patrulare în parcarile de reședință în scopul verificării respectării prevederilor noului regulament, aplicarea fermă a contravențiilor și sancțiunilor în interesul comunității locale, exclusiv pe baza și în executarea legii, precum și a actelor autorităților deliberative și a celei executive ale administrației publice locale, pentru ca obiectivul administrației să fie atins ca un tratament egal tuturor cetățenilor.</p>	
2.	22 11 2022	Bornea Florin Alexandru	<p>Vezi textul proiectului de hotărâre la această adresă web</p>	<p>Subs. BORNEA FLORIN ALEXANDRU : OPINIE DE NELEGALITATE: asupra Proiectului de hotărâre privind modificarea și completarea Hotărârii nr. 510/2019 a Consiliului Local al Municipiului Arad privind aprobarea documentației de atribuire a serviciului public de administrare, întreținere și exploatare a zonelor de parcare cu plata din Municipiul Arad, a parcarilor de reședință și ridicări vehicule către SC Recons SA Arad, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>I. MOTIVE: Cu privire la parcarile de reședință din municipiul Arad.</p> <p>Potrivit art. 136 alin. (4) teza a II-a din Constituția revizuită, bunurile proprietate publică pot fi concesionate. De asemenea, art. 866 C. civ. enumeră dreptul de concesiune printre drepturile reale corespunzătoare dreptului de proprietate publică, iar art. 871-873 reglementează regimul său juridic. Aceste dispoziții au însă a fi corelate cu cele cuprinse în Codul administrativ adoptat prin O.U.G. nr. 57/2019, care devin dreptul comun în materia concesionării bunurilor proprietate publică a statului sau a unităților administrativ-teritoriale. În același timp, concesionarea bunurilor proprietate publică se poate realiza și odată cu concesionarea unor lucrări publice ori a unor servicii publice, reglementată însă de un act normativ special, respectiv Ordonanța nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local. Așadar, în prezent, trebuie distins între regimul juridic al</p>	În curs de analiză

concesiunii bunurilor proprietate publică, astfel cum este el determinat de dispozițiile Codului administrativ, pe de o parte, și cel al serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, reglementate de prevederile Ordonanței nr. 71/2002, pe de altă parte. Din acest punct de vedere, art. 304 C. adm. precizează că reglementările din cod privitoare la concesionarea bunurilor proprietate publică nu se aplică contractelor de concesiune de lucrări și contractelor de concesiune de servicii; în cazul unui contract de achiziții publice de lucrări sau de servicii, al unui contract de concesiune de lucrări sau al unui contract de concesiune de servicii pentru a cărui executare este necesară exploatarea unui bun proprietate publică, dreptul de exploatare a acelui bun se transmite în cadrul și potrivit procedurii aplicate pentru atribuirea contractului în cauză; într-o asemenea situație, autoritatea contractantă va încheia un singur contract de concesiune de lucrări sau de concesiune de servicii, după caz, potrivit normelor aplicabile în materie.

În speță, conform Hotărârii nr. 510/2019 a Consiliului Local al Municipiului Arad, nu s-au transmis în concesiune concesionarului SC RECONS SA ARAD și imobilele teren proprietate publică a municipiului Arad pe care se afla situate parcurile de reședință din municipiul Arad, acestea rămânând în proprietatea publică a municipiului Arad.

Art. I din contractul de delegare a gestiunii serviciului public privind administrarea, întreținerea și exploatarea zonelor de parcare cu plată din Municipiul Arad, a parcarilor de reședință și ridicări vehicule prevede clar: Obiectul contractului de delegare a gestiunii consta în dreptul și obligația de a furniza/presta serviciul/activitățile referitoare la administrarea, întreținerea și exploatarea zonelor de parcare cu plată din Municipiul Arad, a parcarilor de reședință și ridicări vehicule, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activităților în aria administrativ-teritorială a municipiului Arad.

Așadar, este evident că terenurile pe care s-au edificat parcurile de reședință au rămas în proprietatea publică a municipiului Arad.

Mai mult, conf. art. 305 cod adm. prevede:

"ARTICOLUL 305 Exercițarea dreptului de concesiune

(1) Subconcesionarea este interzisă.

(2) Bunurile imobile proprietate publică se înscriu în cartea funciară anterior încheierii contractului de concesiune de bunuri proprietate publică.

(3) Nerespectarea prevederilor alin. (2) atrage nulitatea absolută a contractului de concesiune de bunuri proprietate publică.

(4) Dreptul de concesiune se înscrie în cartea funciară.

D) Conform Regulamentului serviciului de administrare a parcarilor de reședință din municipiul Arad propus a se aproba, reiese faptul că, în urma unei licitații organizate de Recons SA, se închiriază fiecare loc de parcare marcat și numerotat, în suprafața medie de 12,3 mp, utilizatorul având dreptul să folosească acest loc de parcare în mod exclusiv, 24 de ore din 24,

pentru autoturismul aflat în proprietate sa și menționat expres în contract.

Ori, faptul că, titularul contractului de închiriere a locului de parcare are dreptul să folosească în mod exclusiv, perpetuu, 24 ore din 24, pe toată durata de valabilitate a acestuia, 12,3 mp de pe domeniul public, pentru a-și parca autoturismul pe el, în mod exclusiv, înseamnă o afectare a dreptului de proprietate publică, care este inalienabil.

Atâta timp cât contractul de închiriere este valabil, doar utilizatorul, în mod exclusiv, poate utiliza pentru parcare acel loc, pentru autoturismul prevăzut în contract, ceea ce înseamnă de fapt transmiterea exclusivă a dreptului de folosință asupra acelui loc de parcare, care înseamnă o suprafață de teren de 12,3 mp de pe domeniul public, și reprezintă o afectare a dreptului de proprietate publică, ceilalți cetățeni nemaiavănd dreptul de a îl folosi, nici măcar cu plata vreunui tarif de parcare. Ori această afectare nu se poate face decât în concordanță cu legea.

Zonele de pe domeniul public unde s-au construit parcările de reședință aparțin domeniului public al municipiului Arad, fiind în proprietatea publică a acestuia, nefiind concesionate și ele, ca bunuri, către Recons SA Arad.

Potrivit art. 861 alin. 1 - 3 c.civ.:

"(1) Bunurile proprietate publică sunt inalienabile, imprescriptibile și insesizabile. (...)

(3) în condițiile legii, bunurile proprietate publică pot fi date în administrare sau în folosință și pot fi concesionate ori închiriate.

Conf. art. 297 alin. 1 din Codul Administrativ:

"(1) Autoritățile prevăzute la art. 287 decid, în condițiile legii, cu privire la modalitățile de exercitare a dreptului de proprietate publică, respectiv:

- a) darea în administrare;
- b) concesionarea;
- c) închirierea;
- d) darea în folosință gratuită."

Procedura închirierii este dezvoltată în cuprinsul art. 332 - 348 din Codul Administrativ.

Așadar, modalitatea de închiriere a locurilor de parcare de reședință ar trebui să respecte în tot aceste prevederile legale, ceea ce, în speță, nu se întâmplă.

Una dintre condițiile de valabilitate a actelor administrative, inclusiv a celor cu caracter normativ, este reprezentată de respectarea principiului legalității care guvernează competența autorităților publice, ceea ce presupune emiterea actului administrativ doar în limitele și cu respectarea competenței stabilite prin Constituție, lege sau alte acte normative de nivel superior.

Așadar, Regulamentul serviciului de administrare a parcărilor de reședință din municipiul Arad propus a se aproba încalcă toate aceste prevederi din Codul administrativ, pe care nu le respectă, instituind o cu totul altă procedură de atribuire decât cele prevăzute în mod imperativ de Codul Administrativ.

În primul rând, contractul de închiriere cu utilizatorii se încheie de către Recons SA Arad, în numele său, care însă nu are niciun drept real asupra domeniului public închiriat, asupra terenului transmis în folosință exclusivă utilizatorului, toate contractele de închiriere încheiate în acest mod, de un neproprietar, fiind lovite de nulitate absoluta.

În al doilea rând, art. 3 alin. 2 și 16 alin. 2 din Regulament, se stabilește o ordine de prioritate diferită de ordinea stabilită la art. 340 din Codul Administrativ.

Conform acestuia,

(1) Criteriile de atribuire a contractului de închiriere sunt:

- a) cel mai mare nivel al chiriei;
- b) capacitatea economico-financiară a ofertanților;
- c) protecția mediului înconjurător;
- d) condiții specifice impuse de natura bunului închiriat.

(2) Ponderea fiecărui criteriu se stabilește în documentația de atribuire și trebuie să fie proporțională cu importanța acestuia apreciată din punctul de vedere al asigurării unei utilizări/exploatare raționale și eficiente economic a bunului închiriat. Ponderea fiecăruia dintre criteriile prevăzute la alin. (1) este de până la 40%, iar suma acestora nu trebuie să depășească 100%. Autoritatea contractantă trebuie să țină seama de toate criteriile prevăzute în documentația de atribuire, potrivit ponderilor prevăzute la alin. (2). Ori în regulamentul de închiriere, etapele de organizare a licitației, prin care unii ofertanți sunt excluși cu totul, în etape, încalcă prev. art. 340 din Codul Administrativ.

O gravă încălcare a legii o reprezintă prev. art. 11 alin. 1, 5 alin. 2 - 3, 21, 22 alin. 5, care prevede faptul că, licitația se organizează o singură dată, iar apoi, dacă vor exista locuri de parcare care se eliberează, se vor atribui doritorilor, în ordinea cererilor, la prețul mediu al zonei.

Ori această modalitate de închiriere a domeniului public este expres interzisă de prev. art. 333 alin. 5 din Codul Administrativ, care impun ca închirierea bunurilor proprietate publică a statului sau a unităților administrativ-teritoriale să se facă doar pe baza de licitație publică, fiind interzisă atribuirea directă, indiferent de preț.

Mai mult, atribuirea unui loc de parcare unui utilizator, care achită conform regulamentului tariful și nu își vinde locuința sau autoturismul, beneficiază de locul de parcare fără niciun fel de termen, în mod perpetuu, sine die.

Persoanele care nu au licitat un loc de parcare de reședință, care nu dețineau un autoturism la momentul organizării licitației sau care au cumpărat imobilul după data licitației, nu mai pot beneficia de un loc de parcare decât dintre cele libere. Ori acestea pot fi inexistente, o mare perioadă de timp.

Aceasta încalcă prevederile art. 3 alin. 2 și art. 37 lit. b) din Ordonanța nr. 71/2002 care prevăd faptul că, persoanele fizice și/sau juridice, denumite în continuare utilizatori, au acces liber și nediscriminatoriu, în condițiile legii, la serviciile de administrare a domeniului public și privat organizate pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale în a căror rază își au reședința/sediul sau își desfășoară activitatea.

Ori acest drept trebuie să fie efectiv, nu iluzoriu. Se creează în mod evident o diferență de tratament perpetua și nepermisă între cei care au avut posibilitatea să liciteze un loc de parcare la momentul organizării acestuia, doar o singură dată, și persoanele care au dobândit dreptul să dețină un loc de parcare ulterior organizării licitației.

Acestea din urmă pot obține un loc de parcare doar dacă se eliberează locuri prin încetarea unor contracte (condiție de multe ori iluzorie), iar prețul stabilit, este unul mediu al zonei, față de cei care

au participat la licitație și au putut achita un preț concret în funcție de amplasamentul locului de parcare.

Așadar, art. 11 alin. 1, 5 alin. 2 - 3, 21, 22 alin. 5 din Regulament încalcă și principiul egalității de tratament impus de OG nr. 137/2000 privind prevenirea și sancționarea tuturor formelor de discriminare.

2. Contravențiile și sancțiunile prev. la art. 23 punctele a), b), g), h), i), j) încalcă prev. art. 43 alin. 2 din Ordonanța nr. 71/2002 raportat la prev. art. 2 alin. 2 din OG nr.2/2001.

Astfel cum a reținut și Tribunalul Arad și Curtea de Apel Timișoara în dosarul nr. 294/108/2021 prin care s-au anulat, în contradictoriu municipiul Arad HCLM Arad nr. 455/2020 și nr.86/2021, atâta timp cât condițiile care reglementează oprirea, staționarea, parcare pe domeniul public sunt cuprinse în prev. art. 63 – 65 din OUG nr. 195/2002 și detaliate în art. 141 - 146 din Regulamentul de aplicare a OUG nr. 195/2002 și sancționate contravențional de prev. art. 108 alin. 7 din OUG nr. 195/2002, autoritățile administrației publice locale nu au abilitatea legală de a stabili altă modalitate de sancționare și alte contravenții pentru staționarea, oprirea, parcare pe domeniul public, în mod neregular.

Deja în domeniul circulației pe drumurile publice există acte normative cu forță juridică superioară, de lege, care reglementează contravenții și chiar infracțiuni, cum sancțiunile contravenționale și pedepsele aferente, astfel că autoritățile administrației publice locale nu mai pot reglementa în domeniul în discuție, conform art. 2 alin. 2 din OG nr.2/2001.

În concret, potrivit art. 23 alin. 1 lit. a) din Regulament, constituie contravenții la prezentul regulament următoarele fapte, dacă nu au fost savarșite în astfel de condiții încât, potrivit legii, să fie considerate infracțiuni:

a) Parcarea vehiculelor în spațiul parcarilor rezidențiale, în afara locurilor de parcare marcate și numerotate conform regulamentului constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 500 lei la 1000 lei atât în parcarile de reședință de la sol, cât și în cele tip Fast Park, inclusiv cele marcate cu „ X” sau hașurate.

În primul rând, marcajul cu X nu este un marcaj reglementat de OUG nr. 195/2002, astfel că nu poate fi avut în vedere de conducătorii auto. În al doilea rând, cum staționarea neregulară este reglementată pe larg în codul rutier, sancționarea parcarii vehiculelor în spațiul parcarilor rezidențiale, în afara locurilor de parcare marcate și numerotate conform regulamentului nu poate fi sancționată decât conform codului rutier.

De asemenea, în practică, spațiul parcarilor rezidențiale nu este delimitat, nici măcar cu indicator rutier, astfel că un conducător auto nu poate ști dacă locul unde parchează este sau nu în perimetrul parcarii rezidențiale.

Ele fac parte tot din domeniul public al mun. Arad, astfel că, circulația și staționarea în cadrul acestora se supune legislației naționale, în speță, a OUG nr. 195/2002 și a Regulamentului său de aplicare.

Dacă un conducător auto parchează în afara locurilor de parcare marcate, fiind pe domeniul public, nu poate fi sancționat contravențional

				<p>decât dacă încalcă o norma a codului rutier sau a regulamentului de aplicare la acesta.</p> <p>Ocuparea unui loc în parcare de reședință fără contract de închiriere se sancționează cu amenda de la 500 de lei la 1000 de lei aplicabilă proprietarului vehiculului.</p> <p>Se impune redefinirea acestui text legal, cu adăugarea condiției ca dispozitivul unic de blocare a locului de parcare să fi fost ridicat și închis cu lacăt.</p> <p>Faptul că utilizatorul locului de parcare nu își blochează locul de parcare nu poate rămâne fără consecințe juridice, textul normativ permițând utilizatorului să își invoce propria culpa, ceea ce încalcă principiul de drept nemo auditur propriam turpitudinem allegans.</p> <p>Dacă locul de parcare era blocat, acel loc nu putea fi ocupat. Ori utilizatorul nu poate solicita sancționarea unei persoane care a parcat pe acel loc din culpa sa.</p> <p>g) Executarea de lucrări de reparații și întreținere a autoturismelor pe locurile de parcare se sancționează cu amendă de la 300 la 400 lei.</p> <p>Această contravenție nu este corespunzător definită, putând da naștere la abuzuri. Pot fi sancționați cu această sancțiune utilizatorii care își schimbă roata la autoturism pentru ca au facut pana, sau cei care își umflă o roată, sau își schimbă un bec, sau aspira autoturismul cu aspiratorul auto, etc.</p> <p>Cum executarea de lucrări de reparații și întreținere a autoturismelor pe domeniul public este permisă, desigur, cu respectarea legislației de mediu, ea nu poate fi stabilită ca și contravenție, dacă se realizează tot pe domeniul public, dar pe un loc de parcare de reședință.</p> <p>g) Este interzisă staționarea vehiculelor de transport persoane, încadrate în categoria minibuz (între 10 - 17 persoane pe scaune) sau autocare, în parcările de reședință și se sancționează cu amendă de la 300 la 400 lei.</p> <p>g) în parcările de reședință este interzisă staționarea vehiculelor transport marfă, autoutilitare, remorci, platforme auto tip trailer, cu excepția desfășurării unor activități de descărcare sau preluare încărcătura și se sancționează cu amendă de la 300 la 400 lei.</p> <p>Aceste sancțiuni nu pot fi aplicate în lipsa montării indicatoarelor rutiere care interzic accesul acestor tipuri de autovehicule. În lipsa unor indicatoare sau marcaie rutiere de interzicere, conducătorii auto nu se pot conforma acestor prevederi și nu pot fi sancționați pentru nerespectarea lor.</p> <p>h) Ocuparea locurilor destinate încărcării autovehiculelor electrice și hibride se sancționează cu amendă de la 300 la 400 lei.</p> <p>Din formularea acestei sancțiuni, reiese că este sancționat contravențional inclusiv persoana care are autoturismul electric sau hibrid la încărcat.</p> <p>Textul sancționator trebuie reformulat, în sensul în care este sancționată ocuparea locurilor destinate încărcării autovehiculelor electrice și hibride de către autoturisme electrice sau hibride care au fost conectate la încărcător și la care încărcarea s-a finalizat, autoturisme electrice sau hibride care nu sunt conectate la încărcător sau autoturisme cu motor termic, nedestinate încărcării cu acel încărcător electric.</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>2 Art. 29 care prevede faptul că folosirea locurilor de parcare de către alte persoane, cu consimțământul chiriașului este interzisă. Trebuie adăugată excepția familiei utilizatorului, a persoanelor care domiciliază la reședința declarată în contract. Din acest text legal se înțelege că nu au dreptul să folosească locul de parcare nici soțul/soția utilizatorului, copilul acestora, etc, chiar dacă parchează autoturismul declarat în contract, ceea ce nu poate fi acceptat.</p> <p>2. Contractele de închiriere sunt valabile numai pentru autoturismele cu numerele de înmatriculare menționate în contracte. În practică se pot naște abuzuri. Astfel, dacă utilizatorul pleacă de acasă și vine bona sa stea cu copiii, se înțelege că nu are dreptul sa parcheze pe locul de parcare închiriat. Un vecin apelează la Recons, care este obligat să rezilieze contractul. Sau, autoturismul declarat în contract este avariat pe perioada reparării, utilizatorul își închiriază un alt autoturism. Se înțelege că, dacă utilizatorul parchează acest nou autoturism pe locul închiriat, din nou, Recons SA este obligat sa rezilieze contractul. Pentru a nu risca acest lucru, utilizatorul trebuie să lase locul de parcare gol, cu sistemul de blocare ridicat, utilizatorul trebuind sa parcheze în altă parte deși are locul inchiriat. Este un non sens și nu se respectă art. III lit. a și b din caietul de sarcini, care impun ca prin luarea acestor măsuri să aibă loc îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin disciplinarea staționarilor auto în perimetrul stradal administrat, fluidizarea și creșterea siguranței în trafic precum și promovarea calitatii și eficiența activităților de administrare a parcărilor publice. Ori acest lucru duce în mod artificial la creșterea aglomerării din afara parcărilor de reședință, iar parcurile de reședința rămân goale.</p> <p>II Cu privire la parcurile de tip fast - park, este un non sens pentru care aceste locuri de parcare nu pot fi folosite și contra plății unui tarif sau abonament, ci doar prin încheierea unui contract de închiriere.</p> <p>Nu există nicio rațiune pentru care în aceste parcuri nu s-ar putea parca și pe ora, pe zi, pe luna sau pe an, cu încheierea unui abonament de parcare, ci doar prin închirierea locului de parcare printr-un contract.</p>	
3	13 12 2022	Asociația de Taxi "Banat Crișana"	<p>Vezi proiectul de hotărâre la această adresă web</p>	<p>Propunere de introducere de taxă locală de utilizare a infrastructurii rutiere de către operatorii de transport alternativ, autorizati de ARR în baza OUG 49/2019 pt. proiectul nr 659/7.12.2022 privind stabilirea impozitelor și taxelor locale pentru anul 2023. Potrivit dispozițiilor art. 129 alin. 4 lit. c) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ:</p> <p>... Consiliul local: stabileste si aprobă impozitele si taxele locale in conditiile legii.</p> <p>Resursele financiare constituite din impozitele si taxele locale se utilizează pentru cheltuielile publice a căror finanțare se asigură din bugetele locale, conform legii. Conform dispozițiilor art. 87 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ:</p> <p>1) În cadrul politicii economice naționale, unitățile administrativ-teritoriale au dreptul</p>	<p>Referitor la adresa dvs. nr.86/12.12.2022, înregistrată la Primăria municipiului Arad sub nr.96086/13.12.2022, prin care propuneți instituirea taxei locale de utilizare a infrastructurii rutiere de către operatorii de transport alternativ autorizați în baza O.U.G. nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturismul și conducătorii auto, vă comunicăm următoarele:</p> <p>La art.486 alin.(2) și (3) din Legea nr.227/2015 privind Codul fiscal, actualizată se arată: ” (2) Consiliile locale pot institui taxe pentru deținerea sau utilizarea echipamentelor și utilajelor destinate obținerii de venituri care folosesc infrastructura publică locală, pe raza localității unde acestea sunt utilizate, precum și taxe pentru activitățile cu impact asupra mediului înconjurător.</p>

la resurse financiare proprii, pe care autoritățile administrației publice locale le stabilesc, le administrează și le utilizează pentru exercitarea competenței și a atribuțiilor ce le revin, în condițiile legii.

(2) Resursele financiare de care dispun autoritățile administrației publice locale trebuie să fie corelate cu competența și atribuțiile prevăzute de lege.

(3) În scopul asigurării autonomiei locale, autoritățile deliberative ale administrației publice locale au dreptul să instituie și să perceapă impozite și taxe locale, să aprobe bugetele locale ale unităților administrativ-teritoriale, în condițiile legii.

(4) Stabilirea, constatarea, impunerea, inspecția fiscală, încasarea, urmărirea și executarea silită, precum și procedurile de administrare a creanțelor bugetare locale se realizează în condițiile legii.

(5) Autoritățile administrației publice locale administrează sau, după caz, dispun de resursele financiare, precum și de bunurile proprietate publică sau privată ale unităților administrativ-teritoriale în conformitate cu principiul autonomiei locale.

Impozitele și taxele locale reglementate de Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal sunt după cum urmează: impozitul pe clădiri și taxa pe clădiri; impozitul pe teren și taxa pe teren; **impozitul pe mijlocul de transport** și taxa pentru eliberarea certificatelor, avizelor și autorizațiilor; taxa pentru folosirea mijloacelor de reclamă și publicitate; impozitul pe spectacole; taxele speciale și alte taxe locale.

Potrivit prevederilor art. 494 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal:

(1) Impozitele și taxele locale, majorările de întârziere, precum și amenziile aferente acestora constituie integral venituri la bugetele locale ale unităților administrativ-teritoriale.

(4) Cu excepțiile prevăzute la alin. (5), impozitul pe mijlocul de transport, majorările de întârziere, precum și amenziile aferente acestuia constituie venituri la bugetul local al unității administrativ-teritoriale în raza căreia trebuie înmatriculat sau înregistrat mijlocul de transport respectiv.

(5) Veniturile provenite din impozitul pe mijlocul de transport stabilit în concordanță cu prevederile art. 470 alin. (5) și (6), majorările de întârziere, precum și amenziile aferente se pot utiliza exclusiv pentru lucrări de întreținere, modernizare, reabilitare și construire a drumurilor locale și județene din care 60% constituie venituri la bugetul local și 40% constituie venituri la bugetul județean. În cazul municipiului București, impozitul constituie venituri în proporție de 60% la bugetele sectoarelor și 40% la bugetul municipiului București.

Prin prezenta cerem Primăriei Municipiului Arad introducerea de Taxă locală de utilizare a infrastructurii rutiere de către operatorii de transport alternativ, autorizați de A.R.R. în baza OUG 49/2019.

La baza acestei propuneri stau următoarele :

1. Municipiul Arad are o suprafață de 116,5 km², un oraș destul de mic și aglomerat.

(3) Taxele prevăzute la alin. (1) și (2) se calculează și se plătesc în conformitate cu procedurile aprobate de autoritățile deliberative interesate.”

Apreciam că instituirea unei taxe pentru operatorii de transport alternativ care desfășoară activități în temeiul O.U.G. nr. 49/2019 actualizată nu se poate realiza potrivit art.486 alin.(2) din Legea nr.227/2015 privind Codul fiscal, actualizată, pentru următoarele considerente:

Activitatea de transport alternativ se realizează cu autoturism și conducător auto intermediată printr-o platformă digitală.

Conform art. 3, pct.2. din O.G. nr.27/2011 privind transporturile rutiere, prin autoturism se înțelege ”autovehicul cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de persoane, care are cel mult 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto”.

În ceea ce privește noțiunea de ”echipament”, la art. 4 alin.(1), lit.a) din H.G. nr.1756/2006 privind limitarea nivelului emisiilor de zgomet în mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor sunt definite echipamentele destinate utilizării în exteriorul clădirilor.

Coroborând prevederile legale mai sus enunțate, se poate constata că autoturismul, deși folosește infrastructura publică locală, nu poate fi asimilat noțiunii de echipament sau utilaj, astfel că nu sunt îndeplinite cerințele art.486 alin.(2) și (3) din Legea nr.227/2015; prin urmare, instituirea unei taxe în sarcina operatorului de transport alternativ pentru folosirea infrastructurii publice locale nu are suport legal.

Pentru instituirea unei asemenea taxe ca și o taxă specială potrivit prevederilor art. 484 alin.(1) și (3) din Legea nr.227/2015 actualizată, este necesară îndeplinirea unei condiții esențiale, respectiv ca această taxă să fie instituită pentru funcționarea unui serviciu public local creat în interesul persoanelor fizice și juridice.

Or, în situația de fapt prezentată de dvs. nu se poate reține îndeplinirea acestei cerințe.

În ceea ce privește instituirea unei obligații de plată numai în sarcina operatorilor din transportul desfășurat prin intermediul platformelor digitale, Consiliul Concurenței, prin adresa nr.18707/18.01.2023, arată că o asemenea măsură ”este de natură a crea un regim discriminatoriu pentru activități similare din punct de vedere economic, contravine prevederilor Legii concurenței nr.21/1996.”

Având în vedere cele de mai sus, nu se poate da răspuns favorabil cererii dvs. de instituire a taxei.

¹ art. 4 alin.(1), lit.a) din H.G. nr.1756/2006:” (1) În sensul prezentei hotărâri, expresiile și termenii de mai jos au următoarele semnificații:

2. Notoriu este faptul că la nivelul orașului nostru, la ore de vârf, poluarea este la cote alarmante și nu de puține ori este chiar deranjantă.

3. Ocuparea carosabilului sau a parcărilor de către transportatorii alternativi, întrucât aceștia nu pot staționa în așteptarea clienților în stațiile taxi, așa cum reiese fără urmă de dubiu din OUG 49/2019.

Dragi consilieri locali, pentru a preveni o eventuală **invazie** din partea transportatorilor alternativi pe străzile municipiului nostru, vă rog a vă imagina o creștere considerabilă a numărului de mașini pe străzile orașului nostru, deja foarte aglomerat. Din păcate, mașinile transportatorilor alternativi pot avea o vechime de până la 15 ani așa cum le-a permis legiuitorul în OUG 49/2019.

Numărul operatorilor de transport alternativ care pot invada străzile orașului nostru nu este limitat de lege, asta înseamnă că străzile pot fi „inundate” de un număr nelimitat de autoturisme din toate părțile țării.

Această activitate, mult blamată de-a lungul timpului, care de multe ori a condus la proteste din partea taximetriștilor, nu face altceva decât o concurență neloială transportului în regim de taxi, fiind reglementată precar și majoritatea câștigurilor plecând peste hotarele țării noastre.

În plus, transportatorii reglementați de Ordonanța 49/2019 utilizează mașini înmatriculate pe diferite sate, comune sau din alte județe, au încheiate contracte de comodate cu diferite

persoane fizice pentru a plăti taxe mult mai mici, astfel Primăria Municipiului Arad nu încasează nici un venit din activitatea lor.

Pe fondul aglomerărilor urbane se iau și măsurile de reducere a acesteia prin taxarea pe principiul „poluatorul plătește” în funcție de gradul de vechime al autovehiculului, tipul de

carburant folosit, în multe localități chiar s-a interzis accesul în centrele unde gradul de poluare și aglomerare a impus acest lucru.

Este cunoscut faptul că Primăria Municipiului Arad a făcut și face eforturi considerabile pentru scăderea poluării în orașul nostru prin achiziționarea de tramvaie și autobuze electrice și încurajarea prin acordarea de punctaj mai mare transportatorilor în regim de taxi pentru autovehicule electrice și hibrid.

Infrastructura rutieră a municipiului nostru a fost îmbunătățită de la an la an și suntem **datori să o protejăm** cum putem mai bine. Prin introducerea unei taxe locale de utilizare a infrastructurii rutiere de către operatorii de transport alternativ, nu facem altceva decât să ne protejăm străzile și parcările de o exploatare excesivă din partea acestora, de o aglomerare suplimentară și nu în ultim rând, este o reală oportunitate pentru veniturile locale.

Transportul de persoane pe raza municipiului Arad a fost și este la înălțimea cerințelor comunității noastre, Primăria întotdeauna a verificat necesitatea cetățeanului de a se deplasa

și a autorizat un număr suficient de microbuze/autobuze și a redus un număr de 100 autorizații taxi, acestea urmând să fie reduse treptat.

a) echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor:

1. toate mașinile industriale definite la art. 2 alin. (1) din Hotărârea Guvernului nr. 119/2004 privind stabilirea condițiilor pentru introducerea pe piață a mașinilor industriale, care sunt autopropulsate sau pot fi deplasate și care, indiferent de elementul sau elementele de acționare, sunt destinate a fi utilizate conform tipului lor în aer liber și care contribuie la producerea de zgomot în mediu. Se consideră utilizare în aer liber utilizarea echipamentelor într-un mediu în care transmisia sunetului nu este afectată sau nu este afectată în mod semnificativ, de exemplu în corturi, sub copertine de protecție împotriva ploii sau în carcasele clădirilor;

2. echipamente neacționate de motor, destinate aplicațiilor industriale sau de mediu, care conform tipului lor sunt destinate a fi utilizate în exteriorul clădirilor și care contribuie la producerea de zgomot în mediul înconjurător. Toate aceste tipuri de echipamente vor fi denumite în continuare echipamente;”

				<p>Concluzionăm prin a propune introducerea unei taxe în cuantum de :</p> <table> <tr> <td></td> <td>0-5 ani</td> <td>5-10 ani</td> <td>10-15 ani</td> </tr> <tr> <td>Electrice</td> <td>500 lei/an</td> <td>1000 lei/an</td> <td>1500lei/an</td> </tr> <tr> <td>Hibrid</td> <td>1000 lei/an</td> <td>1500 lei/an</td> <td>2000lei/an</td> </tr> <tr> <td>Benzina/Gpl</td> <td>1500 lei/an</td> <td>2000 lei/an</td> <td>2500lei/an</td> </tr> <tr> <td>Motorină</td> <td>2000 lei/an</td> <td>2500 lei/an</td> <td>3000 lei/an</td> </tr> </table> <p>Această taxă locală pentru utilizarea infrastructurii rutiere de către operatorii de transport alternativ, autorizați de A.R.R. în baza OUG 49/2019 să fie achitați în 2 tranșe egale cu scadențe 31.03 și 30.09. Pentru operatorii care obțin în cursul anului copia conformă pentru transport alternativ, termenul de plăți pentru acel an este 31.12.</p>		0-5 ani	5-10 ani	10-15 ani	Electrice	500 lei/an	1000 lei/an	1500lei/an	Hibrid	1000 lei/an	1500 lei/an	2000lei/an	Benzina/Gpl	1500 lei/an	2000 lei/an	2500lei/an	Motorină	2000 lei/an	2500 lei/an	3000 lei/an	
	0-5 ani	5-10 ani	10-15 ani																						
Electrice	500 lei/an	1000 lei/an	1500lei/an																						
Hibrid	1000 lei/an	1500 lei/an	2000lei/an																						
Benzina/Gpl	1500 lei/an	2000 lei/an	2500lei/an																						
Motorină	2000 lei/an	2500 lei/an	3000 lei/an																						

Director executiv

Macra Claudia

Întocmit

Mitrofan Mihai