

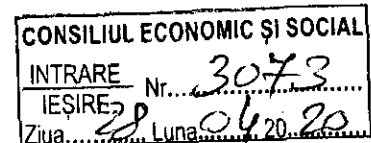
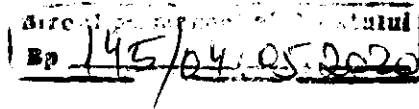


CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027
Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34 Fax: 021.316.31.31
021.310.23.57, 021.316.31.33
Cod fiscal: 10464660 E-mail: ces@ces.ro www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)
Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francofone (UCESIF)

„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)



PUNCTE DE VEDERE

referitoare la propunerea legislativă privind prelungirea valabilității programelor de transport județean (b145/02.04.2020)

În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *propunerii legislative privind prelungirea valabilității programelor de transport județean (b145/02.04.2020)*.

În temeiul art. 6 alin. (7) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 22 alin. (4) din Regulamentul de organizare și funcționare, în ședința din data de 15.04.2020, desfășurată online, conform prevederilor Hotărârii Plenului nr.37/18.03.2020, părțile reprezentate în Plenul Consiliului Economic și Social și-au exprimat următoarele **puncte de vedere**:

- 3 reprezentanți ai părții patronale au votat pentru avizarea **FAVORABILĂ** a proiectului de act normativ;
- 2 reprezentanți ai părții patronale au votat pentru avizarea **FAVORABILĂ** a proiectului de act normativ, cu următoarele **observații**:

- „Prelungirea pana in 2023, nu se justifica in aceasta perioada. Reglementarea ar trebui sa tina cont de situatia reala: decontarea incompleta. Se favorizeaza firmele care sunt deja licentiate si care, oricum, au creat multe distorsiuni (tarife de la 2,5 la 12 lei/km). O prelungire acum trebuie sa se faca numai pentru cateva luni. Este Stare de Urgenta. Daca au platit in avans, atunci cand se va lua in discutie, sa li se dea banii inapoi, daca va fi cazul.”

➤ reprezentanții părții sindicale, reprezentanții asociațiilor și fundațiilor neguvernamentale ale societății civile și 2 reprezentanți ai părții patronale au votat pentru avizarea **NEFAVORABILĂ** a proiectului de act normativ, **cu următoarea motivare:**

- “Este o masura care nu tine cont de elevii navetisti, lipsind un contract de serviciu public, prin care sa se acorde facilitati de transport acestora”;
- “In Romania apox. 430000 elevi sunt nevoiti sa faca naveta pentru a amerge la scoala. Cea mai mare parte a acestor elevi navetisti fac parte din acea treime a populatiei care are un nivel scazut al veniturilor, fiind practic in risc de saracie sau de excluziune sociala. Decontarea navetei pentru elevi a creat mereu probleme acestora, niciun guvern nereusind sa rezolve aceasta problema, ceea ce ignora guvernantii este faptul ca una dintre cauzele abandonului scolar este nedecontarea, in integralitate, a acestor cheltuieli care pentru foarte multe familii reprezinta o povara pe care nu o pot suporta, conform regulamentului european nr. 1370/ 2007, ar trebui eleaorat si aplicat un contract de serviciu public, prin care sa se acorde facilitati de transport pentru elevii navetisti, iar guvernantii nostri ignora acest lucru”;
- “Conform Regulamentului european nr. 1370/2007, ar trebui elaborat și aplicat un contract de serviciu public, prin care să se acorde facilități de transport pentru elevii navetiști, pensionari.... Realitatea ne arată că primează interesele comerciale, pentru favorizarea firmelor de transport, iar elevii navetiști sunt victimele acestor interese “;
- “Este o masura care nu tine cont de elevii navetisti”;
- “În România aproximativ 430.000 de elevi sunt nevoiți să facă naveta pentru a merge la școală. Cea mai mare parte a acestor elevi navetiști fac parte din acea treime a populației care are un nivel scăzut al veniturilor, fiind practic în risc de sărăcie sau de excluziune socială;
- Decontarea navetei pentru elevi a creat mereu probleme acestora, niciun guvern nereușind să rezolve această problemă. Ceea ce ignoră guvernanții este faptul că una dintre cauzele abandonului școlar este nedecontarea, în integralitate, a acestor cheltuieli care, pentru foarte multe familii reprezintă o povară pe care nu o pot suporta;

- Conform Regulamentului european nr. 1370/2007, ar trebui elaborat și aplicat un contract de serviciu public, prin care să se acorde facilități de transport pentru elevii navetiști, iar guvernării noastre ignoră acest lucru; Având în vedere cele menționate se presupune ca interesul elevilor ar putea fi prejudiciat.”
- “Realitatea ne arată că primează interesele comerciale, pentru favorizarea firmelor de transport rutier de călători, iar elevii navetiști sunt victimele acestor interese, lucru evident care constă și din această inițiativă legislativă care propune prelungirea licențelor de transport până în anul 2023, prin reluarea unor articole din OUG nr.51/2019. Asta înseamnă că se dorește ca în continuare să se opereze în regim comercial în cadrul transportului județean de persoane, fapt care scoate în evidență că prin această inițiativă se urmărește doar profitul”;
 - “Acest fapt scoate în evidență că prin această inițiativă se urmărește doar profitul firmelor de transport și continuarea în regim comercial a transportului județean de persoane”;
 - ”1. Diferențele de tarif la transportul județean (facilitățile acordate, respectiv gratuitățile și reducerile la tarifele titlurilor de călătorie) se pot plăti doar în cadrul unui contract de servicii publice. Prin inițiativa legislativă B145/02.04.2020 se propune prelungirea Programelor și a licențelor de traseu până la 30.06.2023 fără a se încheia contracte de servicii publice cu operatorii de transport și plata diferențelor de tarif să se efectueze, în continuare, în baza unor Norme generale. Dar Normele generale se pot aplica numai în baza unei Notificări prealabile a Comisiei Europene și numai după obținerea acordului Comisiei. Pentru toate tipurile de diferențe de tarif la transportul județean, România nu a Notificat Comisia, plata lor putându-se face numai prin încheierea contractelor de servicii publice. Diferențele de tarif acordate la transportul județean sunt:
 - a) Elevi - Legea 1/2011 a educației naționale;
 - b) Pensionari - Legea 147/2000 privind reducerile acordate pensionarilor pentru transportul intern;
 - c) Persoane cu handicap, asistenții personali și însoțitorii acestora - Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, HG nr. 1017/2018 pentru aprobarea Normelor metodologice privind modalitatea de acordare a drepturilor la transport interurban gratuit persoanelor cu handicap;
 - d) cadrelor didactice și a personalului didactic auxiliar din învățământul preuniversitar de stat - OUG nr. 83/2014 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice și HG nr. 569/2015 pentru aprobarea Normelor metodologice privind decontarea

cheltuielilor pentru naveta la și de la locul de muncă a cadrelor didactice și a personalului didactic auxiliar din învățământul preuniversitar de stat;

e) Decretul-lege nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri;

f) Legea 341/2004 Legea recunoștinței pentru victoria Revoluției Române din Decembrie 1989, pentru revolta muncitorească anticomunistă de la Brașov din noiembrie 1987 și pentru revolta muncitorească anticomunistă din Valea Jiului - Lupeni - august 1977. Toate aceste diferențe de tarif reprezintă o compensație acordată operatorilor de transport, fapt precizat în adresa Consiliului Concurenței nr. 8773/16.07.20191 transmisă MDRAP și publicată pe site-ul Consiliului Concurenței la data de 12.12.20192 la secțiunea Avize și puncte de vedere: *“În cazul în care se acordă diferențe de tarif pentru transportul anumitor categorii de călători (n.n. - nu doar a elevilor), acestea reprezintă o compensație, care poate constitui ajutor de stat și poate intra sub incidența Regulamentului 1370/2007 dacă autoritățile competente, conform procedurii de mai sus, impun operatorilor obligația de a transporta respectivele categorii de pasageri, în mod gratuit sau la un tarif redus”*. Pentru plata diferențelor de tarif este obligatorie încheierea unui contract de serviciu public, conform art. 3 (1) din regulamentul 1370/2007: *“În cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, autoritatea respectivă face aceasta în cadrul unui contract de servicii publice”*. În cazul încheierii unui contract de servicii publice, plata reprezentând contravaloarea diferențelor de tarif se poate face imediat ce acesta a fost încheiat și nu este necesar acordul Comisiei Europene.

O a doua posibilitate de plată a diferențelor de tarif este prevăzută la art. 3 (3) din Regulamentul 1370/2007 și anume în baza unor Norme generale astfel cum acestea sunt definite la art. 2 lit. l) din același Regulament. Pentru plata diferențelor de tarif în baza unor Norme generale este obligatorie notificarea Comisiei Europene și plata diferențelor de tarif se poate efectua numai după obținerea acordului Comisiei, condiție care în cazul de față nu este îndeplinită. Aceste aspecte sunt precizate în detaliu prin pct. IV din adresa Consiliului Concurenței nr. 10539/01.08.20193 de menținere a *avizului negativ* cu privire la Proiectul de Ordin pentru aprobarea Normelor la OUG 51/2019 recent abrogată prin Legea 34/31.03.2020:

„Având în vedere faptul că din discuțiile purtate în data de 22.07.2019 la sediul MDRAP a reieșit faptul că operatorii de transport județean beneficiază de diferențe de

tarif pentru aceste categorii sociale care primesc gratuitate/tarif redus, trebuie făcute următoarele precizări:

În conformitate cu prevederile legislației europene, „Fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 73, 86, 87 și 88 din tratat, statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentului regulament noamele generale privind compensarea financiară pentru obligații de serviciu public care instituie tarife maxime pentru elevi, studenți, ucenici și persoane cu mobilitate redusă. Aceste norme generale sunt notificate în conformitate cu articolul 88 din tratat. Orice astfel de notificare cuprinde informații complete privind măsura respectivă și, în special, detalii privind metoda de calcul.”

Așa cum reiese din textul Regulamentului 1370/2007 (direct aplicabil României, ca stat membru UE), pentru a putea acorda astfel de facilități, statele membre trebuie să aleagă între aplicarea prevederilor Regulamentului 1370/2007 sau elaborarea unei scheme naționale, pe care să o notifice Comisiei Europene.

Sintetizând cele de mai sus, în lipsa inițierii demersurilor necesare în vederea reducerii duratei actualelor Programe de transport județean și în condițiile în care nu sunt preluate, nici la acest moment, observațiile autorității de concurență, în special în ceea ce privește introducerea drept criteriu de atribuire a prețului, sunt afectate atât interesul cetățeanului de a se deplasa în condiții de siguranță, într-un cadru civilizată și cu un minim de confort, cât și concurența pe piață, motiv pentru care Consiliul Concurenței nu poate aviza favorabil proiectul de act normativ supus atenției sale. Mai mult, într-o astfel de situație, subliniem faptul că autoritatea de concurență da dreptul de a impune, în baza art. 8 din Legea concurenței nr. 21/1996. printr-o decizie, respectarea regulilor de concurență”.

Conform adresei nr. 8773/16.07.2019 a Consiliului Concurenței către MDRAP (precizată supra), la această dată România nu a notificat Comisia Europeană cu privire la intenția de aplicare a unor Norme generale:

„Prin urmare, în cazul în care se dorește ca aceste diferențe de tarif să nu cadă sub incidența prevederilor Regulamentului 1370/2007, este necesară elaborarea și transmiterea unei notificări către Comisia Europeană, de către autoritățile care au inițiat aceste prevederi”.

Având în vedere cele de mai sus, pentru a se putea acorda diferențele de tarif pentru transportul județean a anumitor categorii de persoane prevăzute în legislație (categoriile sunt enumerate și în nota de subsol nr. 3 din adresa nr. 8773/16.07.2019 a Consiliului Concurenței) începând cu data intrării în vigoare a Legii 34/2020 privind respingerea

OUG 51/2019, este obligatorie încheierea contractelor de servicii publice. Doar prin încheiere unui astfel de contract de servicii publice se poate face în mod legal plata a diferențele de tarif și fără a exista Notificarea prealabilă a Comisiei Europene, aspect precizat și la pct. 2.4.1 din COMUNICAREA COMISIEI referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători - 2014/C 92/014: *„În ceea ce privește servicii publice de transport feroviar și rutier de călători, în cazul în care compensația pentru aceste servicii este plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, ea trebuie considerată compatibilă cu piața internă și trebuie exceptată de la obligația de notificare prealabilă prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din regulamentul respectiv. Această prezumție de compatibilitate și exceptare de la obligația de notificare nu se referă la posibilul caracter de ajutor de stat al compensației plătite pentru prestarea de servicii de transport public. Pentru a nu constitui ajutor de stat, această compensație ar trebui să respecte cele patru condiții stabilite de Curtea Europeană de Justiție în hotărârea Altmark”.*

Aspectele de mai sus cât și cu privire la aspecte de nelegalitate privind prelungirea valabilității licențelor de traseu și a actualelor Programe de transport județean sunt subliniate și într-o altă adresă a Consiliului Concurenței, și anume adresa nr. 9763/16.07.20195 prin care a fost transmis către MDRAP avizul negativ privind Proiectul de ordin pentru aprobarea Normelor de aplicare a OUG 51/2019 *„întrucât acesta conține dispoziții care încalcă atât legislația din domeniul concurenței cât și a achizițiilor publice”.*

Considerăm că cel puțin argumentele enumerate mai sus sunt aplicabile în situația în care ar fi adoptată Propunerea legislativă privind prelungirea valabilității programelor de transport județean și a licențelor de traseu aferente până la data de 30.06.2023 (B145/02.04.2020).”

- „2. Ca urmare a promulgării Legii 34/2020 privind respingerea OUG 51/2019 este asigurat întreg cadrul juridic necesar pentru desfășurarea serviciului de transport public județean și asigurarea continuității acestuia. Din Expunerea de motive a Propunerii legislative privind prelungirea valabilității programelor de transport județean și a licențelor de traseu aferente până la data de 30.06.2023 (B145/02.04.2020) nu rezultă care sunt măsurile tranzitorii ce lipsesc din legislația existentă și nici etapele complexe ce trebuie să le parcurgă consiliile județene după promulgarea Legii 34/2020 privind respingerea OUG 51/2019. Contrar acestor susțineri, prin adresa nr. 120.711 din

17.10.2018 (anexată), transmisă prin poștă electronică, MDRAP a adus la cunoștința consiliilor județene toate etapele și demersurile necesare organizării transportului județean în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/2007 și a dreptului intern, atât în cazul atribuirilor directe cât și în cazul atribuirilor competitive, precizând de asemenea:

“Având în vedere aceste prevederi, atribuirea contractelor încheiate între autoritățile competente și operatorii de transport rutier trebuie să se facă în baza procedurilor competitive, transparente și echitabile, prevăzute de Regulamentul 1370/2007 și de legislația în domeniul achizițiilor publice sau după caz, în domeniul achizițiilor sectoriale. Contractele care nu au fost încheiate cu respectarea celor menționate mai sus, trebuie să-și înceteze valabilitatea până cel târziu la data de 03.12.2019, dată la care încetează perioada celor 10 ani de tranziție, în conformitate cu prevederile art. 8, alin (3) din Regulamentul 1370/2007”.

Ca urmare a acestei adrese a MDRAP, și contrar susținerilor din Expunerea de motive a Propunerii legislative privind prelungirea valabilității programelor de transport județean și a licențelor de traseu aferente până la data de 30.06.2023 (B145/02.04.2020), consiliile județene au publicat în Jurnalul Oficial al UE anunțurile obligatorii conform art. 7 din Regulamentul 1370/2007, astfel că la data prezentei și această condiție este îndeplinită.

Enumerăm câteva exemple publicate de către consiliile județene în JOUE: UAT Consiliul Județean Timiș6, UAT Consiliul Județean Hunedoara7, UAT Consiliul Județean Bistrița-Năsăud8, UAT Consiliul Județean Alba9, UAT Consiliul Județean Dolj10, etc. Toate anunțurile consiliilor județene sunt disponibile, fiind aduse la cunoștința publică în JOUE în perioada octombrie - decembrie 2018, în contradicție cu susținerile din Expunerea de motive a Propunerii legislative privind prelungirea valabilității programelor de transport județean și a licențelor de traseu aferente până la data de 30.06.2023 (B145/02.04.2020).

De asemenea, modelul de contract de serviciu public - cadru ce asigură conformitatea dreptului intern cu Regulamentul 1370/2007 este disponibil în dreptul intern și a fost aprobat prin Ordinul comun ANRSC/ANAP nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 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, inclusiv pentru transportul public județean.

Totodată, prin Ordinul ANRSC nr. 134/2019 din 18 aprilie 2019 a fost modificat și completat Ord. ANRSC 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane,

introducându-se prevederile solicitate de către consiliile județene și operatorii de transport județean.

Contrar susținerilor din Expunerea de motive, există de asemenea și temei legal pentru asigurarea continuității programelor de transport județean și a serviciului regulat de transport județean și anume prevederile art. 5 (5) din Regulamentul 1370/2007, conform cărora în situația existentă se poate aplica măsuri de urgență sub forma atribuirii directe inclusiv către aceeași operatori existenți la această dată pe trasee județene, dar cu condiția încheierii unui nou contract, contract de servicii publice prin atribuire directă:

“Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani”.

Prelungiri sau atribuirii directe conform art. 5(5) din Regulament 1370/2007 au mai fost aplicate începând încă cu anul 2013 și până în prezent, inclusiv cu avizul favorabil al ANRSC. Dar după cum se poate observa, art. 5(5) din Regulamentul 1370/2007 nu permite atribuirea directă sau prelungirea unei “licențe de traseu” ci a unui “contract de servicii publice”.

Licențele de traseu nu au existență juridică de sine stătătoare, ci ele sunt acte subsecvente și emise în baza unui contract de servicii publice conform art. 37 (1) din Legea 92/2007: *”Atribuirea în gestiune directă sau delegată, conform legii, a serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate se finalizează prin încheierea unei hotărâri de dare în administrare sau a unui contract de delegare a gestiunii serviciului, după caz. Licența de traseu reprezintă actul tehnic și juridic emis de o autoritate locală competentă ca anexă la hotărârea de dare în administrare sau, după caz, la contractul de delegare a gestiunii, opozabilă față de organele cu atribuții de control în trafic, care atestă dreptul unui operator de serviciu public de a presta pe un anumit traseu servicii publice regulate de transport rutier cu autobuze sau autocare.”*

Conform prevederilor art. 7 lit. i) din Ord. 272/2007 ANRSC:

“contract de servicii publice - act administrativ, obligatoriu din punct de vedere juridic atunci când autoritatea locală competentă acordă operatorului drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură în vederea îndeplinirii unor obligații de serviciu public.

Contractul de servicii publice constă fie în hotărârea de dare în administrare a serviciului de transport public către operatorul intern de tip serviciu cu personalitate juridică din subordinea autorității deliberative a administrației publice locale, fie în contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public, atribuit în condițiile legii, către operatorul privat sau operatorul intern de tip societate”.

Conform prevederilor art. 7 lit. j) din același Ord. 272/2007 ANRSC, diferențele de tarif în dreptul intern sunt definite astfel: *“diferență de tarif - sumele acordate operatorului de la bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege, care intră în calculul compensației, în vederea acoperirii influențelor financiare rezultate din gratuitățile și reducerile de tarif la titlurile de călătorie pentru anumite categorii de călători”.*

Pentru ca diferențele de tarif să poată fi plătite în mod legal începând cu data promulgării Legii 34/2020 privind respingerea OUG 51/2016 cât și pentru asigurarea continuității serviciului de transport public județean în opinia considerăm că sunt îndeplinite toate condițiile legale, așa cum am arătat mai sus, și nu este nevoie de niciun act normativ așa cum ar fi și prezenta Propunere legislativă privind prelungirea valabilității programelor de transport județean și a licențelor de traseu aferente până la data de 30.06.2023 (B145/02.04.2020).”

Președinte,

Iacob BACIU

