



MINISTERUL TRANSPORTURILOR



MINUTA

ședinței de dezbatere publică

din

22 martie 2019

Cuprins

1. Deschiderea ședinței	3
2. Semnarea listei de prezență.....	3
3. Prezentarea ordinii de zi a ședinței	3
4. Etape procedurale parcurse anterior ședinței.....	4
5. Punctele de vedere exprimate de participanți cu privire la proiectul aflat pe ordinea de zi	4

1. Deschiderea ședinței

Ședința a fost deschisă la ora 10.00 și s-a încheiat la ora 11.00

2. Semnarea listei de prezență

Din partea MT:

- MIRCEA FLORIN BIBAN – SECRETAR DE STAT
- TRAIAN POPA – DTR

Din partea MDRAP:

- IONEL TESCARU – ANRSCUP
- IULIAN BĂNDOIU – ANRSCUP
- VASILICA BACIU – DSCUPPI
- IULIAN LENȚA - DSCUPPI

Invitați MT:

- LUCIAN LAMBRU – ARR
- BOGDAN BĂRBOI – ARR

Reprezentanții societății civile

ADRIAN MIHAI TĂNASE – ASOCIAȚIA ELEVILOR DIN CONSTANȚA

ION COMUȘI- CNPR

VASILE ȘTEFĂNESCU – UGIR

MIRCEA GRIGORE – CONPIROM

AUGUSTIN HAGIU - PNR

Reprezentanții mass-media

- ALEXANDRU LANCUZOV – RRA
- OANA TILICĂ - AGERPRES

Secretariatul ședinței

- LAURENȚIU VOICU - DCRSPON
- ADRIAN OLTEANU - DCRSPON

3. Prezentarea ordinii de zi a ședinței

Temele aflate pe ordinea de zi a ședinței:

1. Prezentarea și dezbaterea următoarele proiecte de acte normative:

Proiectul de Ordonanță de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Legii serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007 și a Legii nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007

4. Etape procedurale parcurse anterior ședinței

Ministerul Transporturilor - MT a publicat, în data de 06.03.2019, în conformitate cu dispozițiile Legii nr 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, anunțul referitor la inițierea procedurilor de consultare publică cu privire la *proiectul de Ordonanță de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Legii serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007 și a Legii nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007*. stabilind în acest sens un termen de 10 zile în care cei interesați pot transmite în scris propuneri, sugestii, opinii cu privire la proiectele supuse dezbaterii publice.

Anunțul a fost transmis atât către persoanele și asociațiile legal constituite care, în conformitate cu prevederile Legii nr 52/2003, au transmis o solicitare în acest sens cât și către confederațiile sindicale și patronale, reprezentative la nivel național.

Asociația Elevilor din Constanța a solicitat în baza art 7 alin 9 din Legea nr 52/2003, republicată, organizarea unei ședințe de dezbatere publică cu privire la proiectul menționat

În acest sens, în data de 19 martie 2019 a fost publicat pe site-ul MT, afișat la sediul ministerului și transmis celor interesați, anunțul cu privire la organizarea ședinței de dezbatere publică.

5. Punctele de vedere exprimate de participanți cu privire la proiectul aflat pe ordinea de zi

În deschiderea ședinței reprezentantul DCRSPON a informat participanții cu privire la procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 referitoare la desfășurarea ședinței lista celor înscriși la cuvânt și timpul alocat fiecărei persoane. Totodată a fost prezentată o scurtă descriere a prevederilor proiectului de act normativ. În continuarea discuțiilor persoana înscrisă la cuvânt și-a prezentat poziția referitoare la proiectul de act normativ:

” ADRIAN MIHAI TĂNASE: Obiectivul este să aducem la cunoștința dumneavoastră o situație care s-ar putea crea în momentul aprobării acestei ordonanțe de urgență a guvernului. În momentul de față, în legea educației naționale, articolul 84, alineatele 1 și 2, elevii beneficiază de reducere 50% la transportul local în comun, care la momentul 2011 era definit atât ca transport în interiorul localității, cât și ca transport între localități, deci în speță și transport județean. Mai mult decât atât, tot articolul 84,

alineatul 3, este prevăzut dreptul elevilor de a beneficia de decontarea integrală a navetei pentru elevii care nu pot studia în localitatea de domiciliu la profilul sau specializarea dorită. Plecând de la aceste drepturi pe care elevii le au trebuie să scot în evidență faptul că ele nu pot fi aplicate decât dacă transportul județean este reglementat ca fiind serviciu public. În momentul de față, ordonanța de urgență pe care dumneavoastră ați propus-o scoate transportul județean din sfera serviciilor publice. Asta înseamnă că consiliile județene nu vor mai putea acorda compensații pentru transportatorii care respectă legea și acordă reducerile de 50% elevilor și de asemenea elevii nu vor mai putea să beneficieze de decontarea integrală a navetei din următorul considerent. Ordonanța de guvern 69, care prevede norme de aplicare ale legii 1/2011 în ceea ce privește decontarea navetei elevilor prevede de asemenea tarife maxime pentru transportatori, tarife maxime care, în sensul regulamentului 1370/2007 la nivel european reprezintă obligații de serviciu public. Ei bine, în momentul în care transportul județean nu va mai fi serviciu public, automat guvernul nu va mai putea să impună tarifele maxime, deci în principiu și ordonanța de guvern 69 nu va mai putea să fie aplicată, deci elevii nu vor mai putea să beneficieze de decontarea navetei. Riscul care se produce în momentul aprobării ordonanței de urgență este ca toți elevii din România, sau mai degrabă niciun elev din România nu va mai putea să beneficieze de decontarea navetei. Astfel ei vor fi nevoiți să achite prețul integral al abonamentului de transport la nivel județean între localitatea de domiciliu și localitatea unde ei sunt școlarizați. Asta în condițiile în care în România abandonul școlar deja are o rată destul de mare, la fel și părăsirea timpurie a școlii. De asemenea, România s-a angajat la nivel european ca până în 2020 rata abandonului școlar să scadă. Iar în momentul în care guvernul și Ministerul Transporturilor ia măsuri prin care duce la imposibilitatea decontării navetei elevilor, și cu toții știm că transportul elevilor este una din cauzele pentru care elevii abandonează școala, faptul că nu pot să-și deconteze abonamentele, nu înțeleg exact care este rolul ordonanței și de ce reprezintă ea o situație de urgență având în vedere și aceste efecte negative pe care ea le poate produce la nivelul sistemului de învățământ.

- V-ați referit la două aspecte: odată la transportul local în interiorul localității și la transportul județean între localitățile dintr-un județ. Ordonanța, prin proiectul de ordonanță nu aducem atingere transportului în interiorul localității. Această activitate rămâne în sfera de reglementare a legii 92. Iar în ceea ce privește transportul județean vreau să vă spun, așa cum a precizat și domnul director, această activitate intră în sfera de reglementare a ordonanței 27, ordonanță 27 care face trimitere la hotărârea 863, hotărâre care se aplică și transportului interjudețean. Deci în continuare hotărârea 863 va rămâne în vigoare. Nu se schimbă nimic din punctul ăsta de vedere.

- Am făcut referire la ordonanța de guvern 69/2016 referitoare la normele de aplicare în ceea ce privește decontarea navetei elevilor.

- Da, la prețul abonamentelor, stabilite prin anexă. Și aceea rămâne. Și aceea este prevăzută în ordonanța 27. Ordonanța 27 face trimitere și la această hotărâre de guvern la articolul 40, alineatul 5.

- Și în momentul de față, dacă va fi aprobată ordonanță de urgență a guvernului vom avea o contradicție în sensul faptului că în momentul în care transportul județean iese din sfera de influență a serviciilor publice...

- Tocmai ce vă spuneam, ordonanța 69 se aplică și transportului interjudețean care nu este serviciu public.

- Ordonanța 69 nu se aplică transportului interjudețean.

- Ba da. Dacă vreți, vă dau citire.

VASILICA BACIU, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice: Dacă-mi permiteți, din calitatea noastră de coinițiatori ai proiectului de ordonanță de urgență vă asigur că indiferent care este forma care va pleca pe circuitul de avizare, nu va afecta drepturile elevilor și studenților sub nicio formă. Asta vă garantăm. Și vă asigurăm că vom lua toate măsurile și dacă este necesar și dacă altcineva interpretează altfel vom căuta să punem norme juridice care să aducă consistență celor spuse de noi acum. Considerăm că este suficientă prevederea din actul normativ din următoarele rațiuni. Unu, nu abrogăm nimic din legea 1/2011 care vă consacră vouă, elevilor și studenților, drepturile. Atâta timp cât nu este abrogată, este în vigoare și aveți dreptul. Doi, așa cum a încercat colegul meu, domnul director general, să vă spună, de aceste drepturi elevii și studenții beneficiază pe tot (...) de transport: local, unități administrative teritoriale, asociații de dezvoltare intercomunitară, județean și interjudețean. Ca urmare, nu poți să scoți din această mare masă numai o bucată. Ar fi cumva un sfert sau dacă doriți dumneavoastră o treime din acest aspect. Cu privire la actul normativ european 1370, pentru că dumneavoastră... eu vă înțeleg cumva judecata... Spuneți: „Domnule, el trebuie să se subscrie lui 1370 pentru că intră pe contract de serviciu public și atunci poate să fie considerat compensație și așa mai departe”. O să vă aduc următoarele clarificări. Unu, vorbim că și interjudețeanul beneficiază, ca urmare intră pe regulamentele lor de transport, care nu au de a face cu serviciile publice și doi, orientările. O să fiu concisă. Comunicarea comisiei referitoare la orientări pentru interpretarea regulamentului 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, la punctul 223. paragraful 2, ce spune? „Statele membre și/sau autoritățile competente pot organiza transportul public prin intermediul unor norme generale precum legile, decretele sau măsurile de reglementare, ceea ce facem noi acum. Cu toate acestea, atunci când respectivele norme generale presupun acordarea unor compensații sau unor drepturi exclusive, există o obligație suplimentară de a încheia un contract de servicii publice în temeiul articolului 3, alineatul 1.”, ceea ce se întâmplă pe transportul public și acolo unde există regulamentul 1370, da? Și aici este logic. Însă „această obligație nu există”, adică să

închei contract de serviciu public, „atunci când normele generale instituie tarife maximale”, ce avem noi acum, „pentru toți călătorii sau pentru anumite categorii de călători”, ceea ce sunteți voi, elevii, „în conformitate cu articolul 3, alineatul 2 din respectivul regulament. În acest caz nu există obligația de a încheia contract de servicii publice, iar mecanismul de compensare poate fi definit în baza unor criterii nediscriminatorii general aplicate”. Ceea ce cu alte cuvinte înseamnă că noi avem toate actele normative în vigoare care ne permite să dăm tarife maximale și nu știu dacă subvenții sau sumele astea pentru voi elevii și studenții în baza legilor generale aflate în vigoare: legea 1, ordonanța 61 și așa mai departe. Mulțumesc.

AUGUSTIN HAGIU: Dacă-mi permiteți, vorbesc de aici. Ne-ar ajuta pe noi. Mulțumesc, o să fiu foarte scurt. Avem un exemplu, apropo de ce spunea doamna Baci și chiar asta spunea domnul Ștefănescu mai devreme în sală și are dreptate. E vorba de ceea ce se aplică în momentul de față la pensionari, deci la toate categoriile defavorizate pe transportul interjudețean, nu?

Vasilica Baci: Da.

Augustin Hagiu: Dar dincolo de asta, aș aminti un aspect. La apariția hotărârii de guvern raportată tarifelor maximale, o mare parte din operatorii de transport județean, adică la nivel local, legii 51, aveau încheiate contracte de servicii publice. Articolul din ordonanță stabilea, articolul 5, că tocmai ce au contracte încheiate în vigoare cu tarife negociate și asumate prin hotărârea UAT-ului, recte consiliile județene în cazul nostru, nu se vor supune prevederilor legate de tarifele maximale, da? Deci iată cum ne încurca acest aspect. Haideți să privim partea plină a paharului. Odată cu ruperea de UAT-uri există mult mai mari șanse să poată fi finanțată această diferență. Și iată că suntem în conformitate cu regulamentul. Asta am vrut să spun.

ALEXANDRU LANCUZOV: O clarificare. Să ne descrieți practic care este avantajul acestui act normativ și finanțarea, practic compensația, dată va fi pe același mecanism. Practic, cine va suporta reducerea pentru studenți în continuare dacă va fi păstrat mecanismul?

- În primul rând, ordonanța de urgență are în vedere stabilirea transportului județean ca și transport în regim comercial așa cum el funcționează de ani de zile. După cum bine știți, anul trecut legea 328 mai mult ne-a încurcat, zic eu. De la începutul anului, consiliile județene sunt în imposibilitatea de a-și mai actualiza programele de transport și de a-și atribui acele trasee care au rămas neatribuite sau pentru traseele noi introduse în program. Deci prin urmare, această ordonanță vine cumva și face puțină ordine în ceea ce înseamnă transportul județean de persoane. Până la urmă aduce acest transport la ministerul de resort, ceea ce este normal. Schema de finanțare rămâne cum e acum. Avem ordonanță, avem abonamentele stabilite, prețurile acestora, rămâne neschimbată.

VASILE ȘTEFĂNESCU: Am să-i răspund și domnului președinte al Asociației Elevilor, inclusiv domnului Lancuzov, cu schema de finanțare, cine va plăti. După cum bine știți

transportul comercial, și noi acordăm aceste... adică suntem obligați să transportăm călătorii prin lege cu acele cupoane, corect? Vom fi obligați prin aceeași lege astăzi să transportăm și elevii. Schema de finanțare este foarte simplă. Noi vă ducem pe dumneavoastră și pensionarii. Noi după care depunem abonamentele sau ce deducem de la dumneavoastră din abonament și Ministerul ne dă banii. Acum, ca o glumă, vreau să vă spun ceva. Noi, transportatorii vă finanțăm și pe dumneavoastră și pe pensionari. De ce? Pentru că au fost foarte mulți ani când luam banii pe cupoane și pe transportul dumneavoastră subvenționat și după 2 ani. Și acum avem întârzieri de 7 luni, dar nu contează! Noi ne asumăm răspunderea și vă vom duce în continuare pe banii noștri până luăm banii de la stat. Simplu, mulțumesc.

- Să înțeleg că subvenționarea transportului elevilor se va muta de la consiliile județene la...

Vasilica Baci: N-a fost niciodată la consiliile județene.

Vasilica Baci: Care este problema elevilor în legătură cu obligația de serviciu public pe care teoretic ar fi dat-o consiliile județene sau județele în calitate de autoritate contractantă față de operatorii economici? Îmi scapă ceva.

- Vorbim de articolul 84, alineatele 1 și 2, din legea educației care prevăd dreptul elevilor la reduceri de 50% la transportul local în comun, reducere de 50% care trebuie ulterior subvenționată de către transportator de la autoritatea competentă. Până la momentul de față, autoritatea competentă pentru transportul județean era consiliul județean.

- Autoritatea era Ministerul Educației.

Vasilica Baci: Banii pentru elevi și studenți vin de la Ministerul Educației. Compensația de care dumneavoastră faceți vorbire și confundați cu subvenționarea costului билетelor pentru elevi și studenți, teoretic este, numai pur teoretică, ar fi putut să o dea potrivit regulamentului județul. Dar asta era în situația în care prin contractul de delegare a gestiunii ar fi obligat operatorii economici să presteze serviciile la anumite exigențe cerute prin contract, care nu avea nicio legătură cu banii elevilor și studenților, care vin din altă sursă de finanțare, respectiv bugetul de stat prin Ministerul Educației și Cercetării. Să vă dau un exemplu practic. De exemplu, eu sunt consiliul județean și eu stabilesc așa: „Domnule, traseele mele sunt foarte dificile, sunt de munte, nu au stații și atunci am 3 elevi, 2 băbuțe, 3 pensionari nu mai știu pe unde”. Domnul operator economic spune: „Domnule, eu n-am niciun avantaj economic ca să opresc să iau și pe cele 3 băbuțe să vină să vând pătrunjel la tine la municipiu. Nici nu sunt copii acolo!”. Ideea e că atunci consiliul județean spunea așa: „Eu îți plătesc ca tu să faci acele opriri!”. Dar asta este numai teorie. De ce spunem că este numai teorie? În practică, în România s-a dovedit până astăzi că aceste trasee județene sunt de interes pentru operatorii economici care ar presta aceste servicii fără să aștepte compensații de obligație de serviciu public de la autoritățile contractante pentru că ar

presta aceste servicii la exigențele cerute de autoritatea contractantă. Și atunci nu ai nevoie să închei contracte. Lași piața să funcționeze!

- Voiam să vă întreb de ce nu introducem în această ordonanță controlul? Să fie și poliția rutieră pe transportul local.

- Păi, intră sub incidența ordonanței 27.

- Vorbesc de transportul local.

- Local în interiorul localității?

- Noi am făcut nenumărate sesizări, noi patronatele și sindicatele, în ceea ce privește această situație și văd că nu s-a introdus nici până astăzi. Poliția Rutieră și ISCTR să facă control pentru transportul local, că este corect pentru o concurență cât mai loială.

- O să ne consultăm cu colegii de la MDRAP.

- Avem o situație astăzi cu (...) care a circulat toată iarnă fără cauciucuri de iarnă!

- Cauciucurile de iarnă le controlează prin legea circulației.

- ISCTR-ul astăzi nu are drept de control, dacă dețin documente la bordul autovehiculului, deci nu au dreptul de control la ISCTR. Este singura instituție, cea mai credibilă și cea mai bine pregătită din punctul ăsta de vedere. Nu au atribuții, și nici Poliția Rutieră.

La finalul dezbaterilor, reprezentantul DCRSPON a informat participanții la ședință cu privire la faptul că:

- Direcția de specialitate va analiza propunerile înaintate;

- Minuta ședinței va fi publicată pe site-ul ministerului;

- Ultima variantă a proiectului de act normativ va fi publicată pe site-ul ministerului în termenul de cel mult 10 zile, stabilit de Legea nr. 52/2003.

În încheiere, reprezentanții ministerului au mulțumit participanților și au menționat disponibilitatea ministerului de a colabora cu toți factorii implicați în activitățile reglementate de proiectul de act normativ.