



Membra a Patronatului National Roman

Nr 343/25.10.2017

**Catre: Ministerul Transporturilor**

**In atentia: Domnului Ministru Felix Stroe**

Hotararea de Guvern nr. 863/2016 pentru aprobarea *Metodologiei de calcul și stabilirea tarifului maxim per kilometru aferent abonamentului de transport prevăzut la alin. (3) al art. 84 din Legea educației naționale nr. 1/2011*

In temeiul dispozițiilor art. 84 alin. (3<sup>1</sup>) din Lg. nr. 1/2011, la data de 23.11.2016, a intrat in vigoare Hotararea de Guvern nr. 863/2016 pentru aprobarea *Metodologiei de calcul și stabilirea tarifului maxim per kilometru aferent abonamentului de transport prevăzut la alin. (3) al art. 84 din Legea educației naționale nr. 1/2011*, prin care s-a stabilit **tariful maxim per kilometru la nivelul de 3,48 lei/km dus-întors fără TVA** si s-a aprobat **lista tarifelor maxime** aferente abonamentului de transport.

**1.** Prin adoparea HG nr. 863/2016, Guvernul Romaniei a reglementat un tarif maxim/km in transportul public local **fara respectarea metodologiei de calcul elaborata si aprobata de autoritatea de reglementare competenta-ANRSC**, in contradictie cu dispozițiile art. 2 lit. d) o) p) r), art. 8 alin. (3) lit. k) Lg. nr. 51/2006 coroborate cu art. 43 din același act normativ.

Conform **art. 1 alin. (2) din Lg. nr. 51/2006**: “În înțelesul prezentei legi, serviciile comunitare de utilități publice, denumite în continuare servicii de utilități publice, sunt definite ca totalitatea activităților reglementate prin prezenta lege și prin legi speciale, care asigură satisfacerea nevoilor esențiale de utilitate și interes public general cu caracter social ale colectivităților locale, cu privire la:

**h) transportul public local de călători.”**

De asemenea, art. 43 din Lg. nr. 51/2006 prevede următoarele:

“(2) Veniturile operatorilor se constituie prin încasarea de la utilizatori, sub formă de prețuri sau tarife, a sumelor reprezentând contravaloarea serviciilor furnizate/prestate și, după caz, din alocații de la bugetele locale, cu respectarea următoarelor principii:

- a) asigurarea autonomiei financiare a operatorului;
- b) asigurarea rentabilității și eficienței economice;
- c) asigurarea egalității de tratament a serviciilor de utilități publice în raport cu alte servicii publice de interes general;
- d) recuperarea în totalitate de către operatori a costurilor furnizării/prestării serviciilor.

(3) **Prețurile și tarifele aferente serviciilor de utilități publice se fundamentează, cu respectarea metodologiei de calcul stabilite de autoritățile de reglementare competente, pe baza cheltuielilor de producție și exploatare, a**

cheltuielilor de întreținere și reparații, a amortimentelor aferente capitalului imobilizat în active corporale și necorporale, a costurilor pentru protecția mediului, a costurilor financiare asociate creditelor contractate, a costurilor derivând din contractul de delegare a gestiunii, și includ o cotă pentru crearea surselor de dezvoltare și modernizare a sistemelor de utilități publice, precum și o cotă de profit.

(5) Prețurile și tarifele pentru plata serviciilor de utilități publice se propun de operatori și se stabilesc, se ajustează sau se modifică prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale ori, după caz, ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în condițiile legilor speciale, cu respectarea metodologiilor elaborate de autoritatea de reglementare competentă.

Pornind de la prevederile art. 20 alin. (5) lit. b) din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007, conform carora ANRSC “elaborează norme-cadru privind modalitatea de atribuire a autorizațiilor de transport, a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor, precum și norme-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor”, rezulta faptul ca ANRSC este autoritatea de reglementare **competenta** sa elaboreze metodologia de stabilire/calcul a tarifelor conform Ordinului ANRSC nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

Art. 8 alin. (3) din Lg. nr. 51/2006 prevede, in acest sens, urmatoarele: “În exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, autoritățile deliberative ale administrației publice locale asigură cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor de utilități publice și adoptă hotărâri în legătură cu:

k) aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor, după caz, în condițiile legii speciale, cu respectarea normelor metodologice/procedurilor elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente; “

De asemenea, conform dispozițiilor Ordinului MIRA nr. 353/2007: “Operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat va utiliza tarifele (lei/călători x km) stabilite prin hotărâre a consiliului local, consiliului județean, Consiliului General al Municipiului București, respectiv a adunării generale a asociației de dezvoltare intercomunitară, calculate în conformitate cu Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.”

In concluzie, Guvernul Romaniei a stabilit un tarif maxim/km in transportul public local fara a respecta metodologia de calcul elaborata de catre autoritatea competenta de reglementare in transportul public local, respectiv ANRSC, ceea ce vatama drepturile si interesele operatorilor de transport public local.

**2. HG nr. 863/2016 impune un tarif maxim/km, fara respectarea procedurii de stabilire a prețurilor in transportul public local.**

Prin adoptarea HG nr. 863/2016, Guvernul **a impus un tarif maxim per km**

aferent abonamentului de transport rutier (la nivelul de **3,48 lei/km dus-întors** fără TVA), ce se actualizeaza prin hotarare de guvern, incalcand procedura de stabilire a tarifelor percepute pentru prestarea serviciului de transport public local de persoane si dispozitiile art. 45 coroborate cu art. 135 din Constitutia Romaniei privind libertatea economica.

Conform art. 43 din Lg. nr. 92/2007: *“Procedura de stabilire a tarifelor percepute pentru prestarea serviciului de transport public local de persoane se precizează în hotărârile de dare în administrare a serviciului, respectiv în contractele de delegare a gestiunii și trebuie să țină seama de următoarele reguli:*

*a) tarifele și subvențiile încasate de operatorul de transport rutier sau de transportatorul autorizat în urma prestării serviciului de transport public local de persoane trebuie să acopere cel puțin sumele investite și cheltuielile curente de întreținere și exploatare a sistemului de transport public local respectiv;*

*b) tarifele se actualizează periodic prin indexare cu indicele de creștere a prețurilor de consum, prin hotărâre a consiliilor locale, consiliilor județene sau a Consiliului General al Municipiului București, după caz;*

*c) condițiile care generează modificarea tarifelor sau a subvențiilor, precum și procedurile specifice aplicate pentru astfel de situații se prevăd în contractele de atribuire a gestiunii;*

*d) modificarea tarifelor sau a subvențiilor se aprobă prin hotărâre a consiliilor locale, consiliilor județene sau a Consiliului General al Municipiului București, după caz.”*

Nici art. 43 din Lg. nr. 92/2007 si nici alte prevederi legale in domeniu nu se refera la stabilirea unui tarif maxim/km in transportul public local ci la o procedura de stabilire a tarifelor care trebuie sa tina cont de costurile de prestare a serviciilor de transport, respectiv investitii si costuri de exploatare, astfel incat operatorii de transport sa nu inregistreze pierderi.

In urma masurilor luate de Guvern prin adoptarea OUG nr. 69/2016 si HG nr. 863/2016, pierderile societatilor de transport cresc pe termen nelimitat, ceea ce va duce la o piata de transport nefunctionala.

Prin **HG nr. 639/2017**, in vigoare de la data de 08.09.2017, Guvernul Romaniei a modificat dispozitiile art. 4 din HG nr. 863/2016 si a stabilit faptul ca tarifele maxime prevăzute în anexa nr. 2 sunt valabile de la data de 11 septembrie 2017 până la data de **1 septembrie 2019**, desi se impunea o actualizare a acestora prin raportare la nivelul cheltuielilor actuale ale transportatorilor.

Astfel, s-a realizat **o plafonare a tarifului maxim/km pana in anul 2019** desi Guvernul nu a justificat existenta unor situatii exceptionale, asa cum impune Legea concurentei nr. 21/1996 la art. 4 alin. (3), si, asa cum rezulta din nota de fundamentare a actului normativ, nu a solicitat **Avizul Consiliului Concurentei**, desi acesta este obligatoriu conform dispozitiilor art. 4 alin. (4) din Lg. nr. 21/1996.

Nivelul tarifului de **3,48 lei/km dus-întors fără TVA** este unul foarte redus, pretul per km parcurs fiind de **1,74 lei/km fara TVA**, nivel ce nu acopera sumele investite și cheltuielile curente de întreținere și exploatare a sistemului de transport public local.

Un tarif de 3,48 lei/km ar fi fost **suportabil** pentru transportatori daca nu ar fi fost stabilit per km **dus-intors** ci per km efectiv parcurs.

Se observa astfel, faptul ca OUG nr. 69/2016 si HG nr. 863/2016 **aduc atingere libertatii comertului si stabilirii libere a preturilor**, impiedicand realizarea scopului final de creare si mentinere a conditiilor economiei de piata, singura in masura sa asigure cresterea calitatii vietii.

Modul in care au fost emise aceste reglementari conduce la ideea ca masura de impunere a unui tarif maxim/km a fost luata doar pentru a degreva Guvernul de a lua masuri eficiente in ceea ce priveste reducerea abandonului scolar.

Din **nota de fundamentare** a OUG nr. 69/2016 rezulta faptul ca Guvernul Romaniei doreste efectuarea unui demers legislativ cu impact semnificativ in ceea ce priveste **reducerea abandonului scolar** deoarece diferenta de pret nedecontata este foarte mare si constituie **motiv de abandon scolar, mai ales in zonele slab dezvoltate**.

Astfel, Guvernul Romaniei a incercat sa rezolve problema abandonului scolar prin impunerea unui tarif maxim/km in sarcina transportatorilor, societati comerciale cu **capital privat, ceea ce reprezinta o limitare a libertatii economice si un control asupra preturilor**.

Problema abandonului scolar nu se rezolva prin impunerea unui tarif maxim/km in transportul public ci prin adoptarea de masuri eficiente la nivel central/local.

Guvernul **nu a realizat niciun studiu** pentru a demonstra faptul ca tariful practicat de operatorii de transport rutier constituie **un factor de abandon scolar si necesita o plafonare pe termen nedeterminat**.

Conform studiilor realizate de UNICEF, printre factorii care favorizează abandonul școlar la **nivelul elevului și al familiei** se află: dificultățile materiale, modelul educațional oferit de părinți, modelul educațional oferit de frați, dezorganizarea familiei, implicarea în activități aflate la limita legii, intrarea pe piața muncii, încrederea scăzută în educație, migrația circulatorie.

In studiile efectuate de UNICEF tariful abonamentelor la elevi nu apare ca fiind un factor ce determina abandonul scolar ceea ce echivaleaza cu **lipsa de fundamentare obiectiva a actului normativ adoptat**.

Concluzionand, HG nr. 863/2016 incalca prevederile legale de stabilire a tarifelor percepute pentru prestarea serviciului de transport public local de persoane, dar si principiul constitutional al libertatii economice.

**3.** Prin reglementarea unui tarif maxim/km, Guvernul Romaniei a incalcat la adoparea HG nr. 863/2016 dispozitiile **art. 1 lit. h), art. 2 alin. (1), art. 17 lit. I), lit. n) din Lg. nr. 92/2007 si art. 7 din OG nr. 97/1999** in ceea ce priveste faptul ca a acordat **facilitati** in domeniul transportului local de persoane fara a acorda **subventii** de la bugetul de stat sau facilitati transportatorilor conform legislatiei in vigoare in domeniul transportului public local.

Conform dispozitiilor art. 2 din Lg. nr. 92/2007:

**“(1) În condițiile în care în transportul public local se acordă facilități de transport uneia sau mai multor categorii de persoane, serviciul prin care se**

realizează transportul respectiv se consideră serviciu public subvenționat de transport.

De asemenea, conform art. 4 din OG nr. 97/1999: “prin serviciu public subvenționat de transport se înțelege acel transport public care necesită subvenții bugetare, pe care un operator de transport este obligat să îl efectueze, în condițiile impuse de autoritățile competente, chiar dacă acesta ar avea efecte economice negative asupra activității sale, pe perioada efectuării serviciului public subvenționat contractat.”

Art. 1 alin. (4) lit. h) din Lg. nr. 92/2007 prevede: “Serviciul de transport public local de persoane și de mărfuri se organizează de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ-teritorială respectivă, cu respectarea următoarelor principii:

*h) asigurarea executării unui transport public local suportabil în ceea ce privește tariful de transport; tarifele aferente acestor transporturi subvenționate se stabilesc de către autoritățile competente.*

Conform art. 17 alin. (1) lit. i) și n) din Lg. nr. 92/2007: “Consiliile locale, consiliile județene și Consiliul General al Municipiului București au următoarele atribuții:

*i) acordarea de facilități și subvenții operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați care efectuează transport public local de persoane, pentru asigurarea suportabilității costurilor de către utilizatori, susținerea și încurajarea dezvoltării serviciului, cu respectarea legislației fiscale în vigoare;*

*n) stabilirea subvenției acordate de la bugetul local sau județean, după caz, pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat, după caz, pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului;”*

Prin urmare, Guvernul României a dispus excepțional o măsură de organizare a transportului public local subrogându-se în drepturile autorităților administrației publice locale, prin încălcarea competenței exclusive stabilite de lege, fără preluarea atribuțiilor aferente.

Prin neasigurarea de către Guvernul României a resurselor necesare pentru susținerea costurilor de transport a elevilor s-a produs o vătămare a drepturilor operatorilor de transport.

Conformarea transportatorilor cu măsurile dispuse de **HG nr. 863/2016** duce la vătămarea directă a acestora, Guvernul **stabilind un tarif maxim/km** în transportul public local **fără a asigura resursele bugetare necesare** pentru susținerea costurilor de transport public de persoane pentru **o categorie socială, respectiv elevii care nu pot fi scolarizați în localitatea de domiciliu.**

Transferul invers de competențe, de la autoritățile publice locale la cele centrale, fără respectarea competențelor **exclusive** ale autorităților locale în domeniul transportului public local și **fără subvenționarea serviciului** afectează grav drepturile și interesele transportatorilor.

Prin emiterea HG nr. 863/2016, Guvernul României a acordat facilități de transport fără **respectarea corelativă** a dispozițiilor art. 2 din Lg. nr. 92/2007 coroborate cu art. 7 din OG nr. 97/1999.

Conform dispozițiilor art. 2 din Lg. nr. 92/2007 serviciul de transport în care se acordă facilități de transport pentru anumite categorii de persoane **se considera serviciu public subvenționat de transport**, iar conform art. 7 din OG nr. 97/1999 operatorii de transport care prestează servicii publice subvenționate de transport **beneficiază de subvenții de la bugetul de stat** sau de la bugetele locale.

Prin urmare, HG nr. 863/2016 a fost emisă cu nerespectarea dispozițiilor art. 1 lit. h), art. 2 alin. (1), art. 17 lit. i), n) din Lg. nr. 92/2007 și art. 7 din OG nr. 97/1999 și vatămă drepturile operatorilor de transport public local.

În concluzie, operatorii de transport sunt de acord ca elevii să beneficieze de facilități de transport, așa cum au beneficiat și până la intrarea în vigoare a OUG nr. 69/2016 și HG nr. 863/2016, însă stabilirea unui tarif maxim/km prin hotărâre de guvern da naștere la **obligatii de serviciu cu efecte negative** în privința operatorilor de transport, fiind obligatorie acordarea de subvenții din partea Guvernului pentru acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de aceștia pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului.

Conformarea transportatorilor cu măsurile dispuse de OUG nr. 69/2016 și HG nr. 863/2016 duce la vatămarea directă a acestora, Guvernul **stabilind un tarif maxim/km dus-întors** în transportul public local **fără a asigura resursele bugetare necesare** pentru susținerea costurilor de transport public de persoane pentru o categorie socială, respectiv elevii care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu.

Cu deosebită considerație,  
Lorina Neagu - Secretar General FORT

