

## EXPUNERE DE MOTIVE

a propunerii legislative pentru modificarea art. 11 alin. (4), art. 128 și abrogarea art. 148 alin. (3) lit. g) și art. 260 alin. (15) din Legea învățământului superior nr. 199/2023

### 1. Motivul emiterii actului normativ

Pe data de 5 iulie 2023, a fost publicată în Monitorul Oficial Legea nr. 199/2023 privind învățământul superior. Așa cum era de așteptat, această lege reglementează în mod deficitar transportul studenților alineatele fiind redactate în contradictoriu, ceea ce a condus la blocarea asigurării facilităților pentru studenți.

În concret:

- Pe 2 septembrie 2023, CFR Călători SA a emis următorul comunicat<sup>1</sup>:

*„CFR Călători informează că, începând cu data de 3 septembrie 2023, ora 00:00, vor fi abrogate, parțial, prevederile Legii educației naționale nr. 1/2011, respectiv cele referitoare la facilitățile acordate studenților la transportul pe calea ferată, odată cu intrarea în vigoare a noilor acte legislative privind învățământul valabile de la data de 3 septembrie 2023 – Legea învățământului preuniversitar nr. 198/2023 și Legea învățământului superior nr. 199/2023.*

*Drept urmare, începând cu data de 3 septembrie 2023, ora 00:00, se vor elibera legitimații de călătorie cu gratuitate/reducere la transportul pe calea ferată doar pentru elevi, urmând ca pentru studenți acestea să fie disponibile după publicarea prin Hotărâre de Guvern a normelor metodologice aferente Legii învățământului superior nr. 199/2023.”*

- Pe 4 septembrie 2023, STB SA a emis următorul comunicat<sup>2</sup>:

*„În conformitate cu ultimele modificări legislative, Ministerul Educației urmează să elaboreze metodologiile, regulamentele și alte acte normative ce decurg din aplicarea legii nr. 199/2023. Având în vedere faptul că până la data prezentei, normele cu privire la acordarea facilităților de transport de suprafață nu au fost elaborate, emiterea titlurilor de călătorie cu reducere de 90% pentru studenții înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate, nu poate fi aplicată online sau la punctele de vânzare. Elevii beneficiază în continuare de abonamente gratuite eliberate atât prin aplicația YouthTB, cât și la punctele de vânzare.*

*În vederea promovării emiterii abonamentelor cu reducere pentru studenți, Societatea de Transport București STB SA va solicita prezența în cadrul dezbaterii publice organizate de către Ministerul Educației, astfel încât prevederile din legea nr. 199/2023 să poată fi puse în aplicare cât mai repede, prin aplicația YouthTB, fără utilizarea altor resurse din partea studenților.”*

- Mai apoi, tot pe 4 septembrie 2023, CFR Călători a revenit cu un comunicat<sup>3</sup>:

<sup>1</sup> <https://www.cfrcalatori.ro/comunicate/calatoria-elevilor-si-studentilor/>

<sup>2</sup> <https://stbsa.ro/comunicat1?nrcom=1938>

<sup>3</sup> <https://www.cfrcalatori.ro/comunicate/transportul-studentilor/>

*„CFR Călători informează că facilitățile aferente studenților la transportul pe calea ferată conform noilor acte legislative vor fi acordate începând cu data de 5 septembrie 2023.*

*Astfel, începând cu data de 5 septembrie 2023, se vor elibera legitimații de călătorie pentru elevi și studenți cu gratuitate/reducere la transportul pe calea ferată conform legilor: Legea învățământului preuniversitar nr. 198/2023 și Legea învățământului superior nr. 199/2023.”*

**Aceste comunicate sunt cauzate de modul defectuos de redactare a dispozițiilor Legii învățământului superior cu privire la asigurarea și finanțarea drepturilor studenților.**

Dispozițiile art. 128 alin. (3) sunt neclare prin raportare la tipurile de transport. Astfel, se menționează transportul local în comun și transportul intern auto. Or, sintagma de transport intern auto nu are corespondent în legislație.

Potrivit OG nr. 27/2011, transportul rutier județean reprezintă *“transportul rutier care se efectuează între două localități situate pe teritoriul aceluiași județ, fără a depăși teritoriul județului respectiv”*, iar transportul local reprezintă *“transport rutier local de persoane - transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în interiorul unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;”*. De asemenea, transportul interjudețean este definit astfel *“transportul rutier care se efectuează între capul de traseu de plecare și capul de traseu de destinație, situate pe teritoriul a două județe diferite, cu sau fără tranzitarea unuia sau a mai multor județe; în sensul prezentei ordonanțe, transportul rutier dintre municipiul București și alte județe este considerat transport rutier interjudețean, cu excepția transportului dintre municipiul București și localitățile județului Ilfov, care este considerat transport local;”*.

Astfel, nu se poate decela dacă studenții au dreptul la tarif redus la transportul județean și cel interjudețean, care ar putea fi reunite sub sintagma de transport rutier național - *“transportul rutier care se efectuează între două localități situate pe teritoriul României, fără a depăși teritoriul statului;”*.

În același timp, nu se pot stabili drepturile și obligațiile referitoare la acordarea de gratuitate la transport deoarece nu se stabilește în mod concret și cum se acordă această gratuitate. Deși alin. (3) menționează tarif redus, aplicarea unor reduceri de tarif nu se poate face decât la serviciile publice de transport, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

De asemenea, nu este stabilită sursa de finanțare pentru transportul rutier, fiind stabilită doar sursa de finanțare pentru transportul feroviar, la alin. (4).

Mai mult, dispozițiile art. 148 alin. (3) lit. g) sunt în contradicție flagrantă cu dispozițiile art. 128 alin. (3). Astfel, în timp ce la art. 128 se stabilește că studenții au dreptul la tarif redus, adică vor achiziționa un bilet/abonament mai ieftin, art. 148 sugerează că studenții vor achiziționa un bilet/abonament cu preț întreg, dar doar la transportul local, pe care îl vor deconta la unitatea de învățământ superior.

Aceste dispoziții sunt chiar în contradicție cu legislația specială a transportului local.

Astfel, potrivit art. 42 din Legea nr. 92/2007,

*„(1) Acoperirea financiară a costului călătoriilor efectuate de persoanele care beneficiază, potrivit legii, de gratuitate la legitimațiile de călătorie individuale se asigură din bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege.*

**(2) Acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru serviciul public de transport local și județean de persoane, aprobate pentru anumite categorii de persoane de consiliile locale, de consiliile județene sau de Consiliul General al Municipiului București, după caz, sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a vânzării legitimațiilor de călătorie individuale se asigură din bugetele locale ale comunelor, orașelor, municipiilor sau ale județelor, după caz, până la nivelul tarifelor de vânzare către populație a legitimațiilor de călătorie individuale.**

**(3) Condițiile concrete în care va fi acoperit costul călătoriilor potrivit prevederilor alin. (1) și (2) sau costurile înregistrate pentru efectuarea serviciului public de transport local și județean pe traseele sociale nerentabile se vor stabili prin hotărârea de dare în administrare sau prin contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local și județean, în conformitate cu prevederile legale în vigoare și în condițiile reglementate de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 și de Regulamentul (UE) nr. 360/2012 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de minimis acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general.**

**(4) Subvenția pentru facilitățile prevăzute la art. 19<sup>^</sup>1 se acordă operatorului de transport public din bugetul local pentru transportul local și din bugetul județean pentru transportul județean, în condițiile legii.”**

În acest caz, alin. (3) lit. g) nu stabilește vreo derogare de la art. 42 din Legea nr. 92/2007, iar autoritățile locale și județene sunt obligate să pună în aplicare dispozițiile art. 42 din Legea nr. 92/2007, având în vedere că acestea sunt emise în considerarea aplicării Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Astfel, alin. (3) lit. g) se află în contradicție directă cu dispozițiile legii speciale, care reglementează transportul de persoane în regim de serviciu public. Această contradicție legislativă conduce la o blocarea aplicării legii deoarece operatorii de transport sunt puși în situația în care nu este clar cărei autorități publice trebuie să le emită factura pentru diferențele de tarif. De asemenea, necorelarea / contradictorialitatea cu privire la calitatea de beneficiar conduce la blocarea acordării reducerii de tarif studenților deoarece operatorii de transport nu vor putea stabili cine finanțează transportul studenților.

Astfel, din formularea prevăzută la lit. g) nu se poate stabili care sunt drepturile studenților și obligațiile altor autorități / operatori de transport cu privire la acești studenți.

Având în vedere contradicțiile de la un alineat la altul precum și necorelarea absolută cu Legea nr. 92/2007, care asigură implementarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, dispozițiile art. 148 alin. (3) lit. g) pun în dificultate respectarea obligațiilor ce rezultă din aderarea la Uniunea Europeană și respectarea dreptului Uniunii Europene și, implicit, jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene.

Dispozițiile art. 148 alin. (3) lit. g) se află în contradicție flagrantă cu Hotărârea CJUE din cauza nr. C-614/20. Finanțarea transportului județean nu poate fi asigurată decât de către autoritatea competentă, conform deciziei CJUE în cauza C-614/20 Lux Express Estonia: "Articolul 3 alineatul (2) și articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul nr. 1370/2007, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul 2016/2338, trebuie interpretate în sensul că: **autoritățile competente sunt obligate să acorde întreprinderilor care asigură pe teritoriul statului membru în cauză un serviciu public de transport rutier și feroviar o compensație pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat**

**asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea unei obligații pentru aceste întreprinderi, stabilită printr-o normă generală, de a transporta gratuit anumite categorii de călători, în special copiii de vârstă preșcolară și anumite categorii de persoane cu handicap”.**

Potrivit Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, la care face referire chiar art. 128 alin. (27), prin „autoritate competentă” se înțelege orice autoritate publică sau grup de autorități publice dintr-unul sau mai multe state membre, **care are competența de a interveni în transportul public de călători** într-o zonă geografică dată sau orice organism investit cu o astfel de autoritate;

Or, potrivit art. 148 alin. (3), *“Sumele alocate de la bugetul Ministerului Educației, pe bază de contract, conform metodologiilor aprobate prin ordin al ministrului educației, la propunerea CNFIS, după caz, cuprind: (...) **g) subvenții pentru transportul local în comun al studenților;**”*

Astfel, aceste dispoziții sunt în contradicție flagrantă cu Hotărârea CJUE, care stabilește foarte clar că autoritatea competentă în domeniul transportului asigură compensația. Este evident că doar autoritatea competentă poate să asigure compensația deoarece doar aceasta poate să calculeze efortul financiar net, la care, de altfel, se face referire la art. 128 alin. (27).

Or, potrivit jurisprudenței CJUE, dreptul UE se aplică cu prioritate față de legislația națională contrară. Problema de neconstituționalitate derivă din faptul că prin încălcarea flagrantă a unei hotărâri CJUE se creează o insecuritate juridică, care afectează și dreptul la învățatură a studenților, potrivit art. 32, protecția copiilor și tinerilor prevăzută de art. 49 din Constituție, precum și posibilitatea declanșării unei proceduri de infringement.

Prin propunerea legislativă formulată, propunem îndreptarea tuturor acestor neconcordanțe.

## **2. Impactul socioeconomic**

Impactul este unul pozitiv, având în vedere deblocarea și asigurarea facilităților pentru studenți, conform legii.

## **3. Impactul financiar –**

Propunerea legislativă nu instituie drepturi noi care să angajeze un impact bugetar suplimentar, ci clarifică contradicțiile dintre articolele și alineatele din Legea învățământului superior.

## **4. Impactul asupra sistemului juridic – nu este cazul.**

## **5. Consultări derulate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

Anterior elaborării prezentei propuneri legislative, am consultat studenți și specialiști în domeniul serviciilor publice de transport.

## **6. Activitățile de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ**

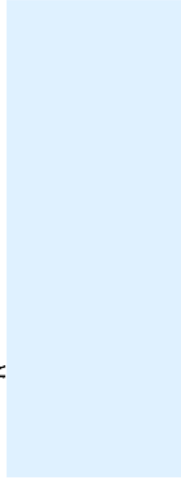
Propunerea legislativă urmează să fie publicată pe site-urile Camerei Deputaților și Senatului, urmând să fie adusă la cunoștința publicului, care poate formula observații.

## **7. Măsurile de implementare – nu este cazul.**

În numele inițiatorilor,

Alexandru Kocsis-Cristea

Bogdan-Alexandru Bola



<