



2019-
Anul finanțării
educației



**CONSILIUL
ELEVILOR**

120/07.03.2019

Abonament la educație

subcampanie inclusă în **2019 – anul finanțării educației**

Consiliul Național al Elevilor, structura reprezentativă a elevilor din România, își exprimă profunda dezamăgire cu privire la modul în care se implementează reducerea de minimum 50% a transportului în comun a elevilor și decontarea costurilor de transport ale navetiștilor.

I. Cadru normativ:

1. Legea Educației Naționale nr. 1/2011, cu modificările și completările ulterioare -
<http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/125150>

Art. 84

(1) Elevii din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat beneficiază de tarif redus cu minimum 50% pentru transportul local în comun, de suprafață, naval și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval, pe tot parcursul anului calendaristic.

(2) Elevii orfani, elevii cu cerințe educaționale speciale, precum și cei pentru care s-a stabilit o măsură de protecție specială, în condițiile legii, sau tutela beneficiază de gratuitate pentru toate categoriile de transport prevăzute la alin. (1), pe tot parcursul anului calendaristic.

(3) Elevilor care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu li se decontează cheltuielile de transport din bugetul Ministerului Educației Naționale, prin unitățile de învățământ la care sunt școlarizați, pe bază de abonament, în limita a 50 km, sau li se asigură decontarea sumei ce reprezintă contravaloarea a 8 călătorii dus-întors pe semestru, dacă locuiesc la internat sau în gazdă.

(3¹) Elevilor de nivel liceal care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu la filiera/profilul/specializarea solicitată li se decontează cheltuielile de transport din bugetul Ministerului Educației Naționale, prin unitățile de învățământ la care sunt școlarizați, pe bază de abonament, în limita a 50 km, sau li se asigură decontarea sumei ce reprezintă contravaloarea a 8 călătorii dus-întors pe semestru, dacă locuiesc la internat sau în gazdă.

(3²) Prin derogare de la prevederile art. 43 lit. b) din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare (n.b. – titlul Legii 92/2007 s-a



modificat, la data de 31.12.2018, în: **serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale**), tariful maxim per kilometru aferent abonamentului de transport rutier prevăzut la alin. (3) și (3¹) se stabilește și se actualizează prin hotărâre a Guvernului.

(3³) Metodologia de calcul al tarifului maxim prevăzut la alin. (3²) și valorile aferente se aprobă prin hotărâre a Guvernului.

(3⁴) Operatorul de transport rutier are obligația să emită abonamente pentru transportul elevilor și să asigure transportul rutier al elevilor potrivit prevederilor alin. (3²).

Art. 105

(2) Finanțarea complementară se asigură din bugetele locale ale unităților administrativ-teritoriale de care aparțin unitățile de învățământ preuniversitar și din sume defalcate din taxa pe valoarea adăugată, aprobate anual prin legea bugetului de stat cu această destinație, pentru următoarele categorii de cheltuieli:

e) cheltuieli pentru transportul elevilor, conform prevederilor art. 84 alin. (1);

2. Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007 - <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/81267>

Art. 19¹ – În relația cu călătorii, autoritățile administrației publice locale pot acorda, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale administrației publice locale, facilități de transport elevilor, studenților, ucenicilor și anumitor categorii de persoane defavorizate stabilite potrivit legii.

Art. 42

(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. 19¹ se acordă operatorului de transport public din bugetul local pentru transportul local și din bugetul județean pentru transportul județean, în condițiile legii.

Art. 45

(7¹) Constituie contravenții și se sancționează cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei operatorii de transport rutier pentru următoarele fapte:

a) nerespectarea obligației de a emite abonamente pentru serviciul public de transport rutier al elevilor, potrivit art. 84 alin. (3⁴) din Legea educației naționale nr. 1/2011, cu modificările și completările ulterioare;

b) nerespectarea obligației de a asigura transportul rutier al elevilor potrivit art. 84 alin. (3⁴) din Legea nr. 1/2011, cu modificările și completările ulterioare.

(8¹) Constatarea contravențiilor prevăzute la alin. (7¹) în ceea ce privește serviciul public de transport local și aplicarea sancțiunilor contravenționale se fac de către împuterniciții președinților consiliilor județene și ai primarilor comunelor, orașelor și municipiilor.

(8²) Constatarea contravențiilor prevăzute la alin. (7¹) în ceea ce privește asigurarea facilității de transport rutier contra cost de persoane și aplicarea sancțiunilor contravenționale se fac de către agenți constatatori din Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (I.S.C.T.R.) potrivit legislației în vigoare.

(8³) Poliția Română, prin polițiștii rutieri, poate asigura sprijinul, în vederea aplicării prevederilor alin. (8¹), în cazul controalelor efectuate în trafic.

(8⁵) În vederea aplicării prevederilor alin. (8¹) de către împuterniciții președinților consiliilor județene și ai primarilor comunelor, orașelor și municipiilor, în cazul controalelor efectuate în trafic, inspectorii ISCTR pot asigura sprijinul.

(8⁶) ISCTR, prin inspectori, aplică și sancțiuni, conform atribuțiilor date în competență prin actele normative specifice activității acestora.

3. Hotărârea Guvernului 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 - <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/183889>



Explicarea unor termeni:

subvenție - Transfer nerambursabil de resurse din bugetul de stat către un anumit domeniu sau anumite întreprinderi, în schimbul respectării anumitor condiții. (se aplică în cazul acordării reducerii de minimum 50%)

(a) *deconta* - A înapoia banii cheltuiți în contul unei persoane fizice sau juridice. (se aplică în cazul elevilor care fac naveta)

II. Implementarea prevederilor legale

1. Acordarea reducerii de minimum 50% pentru transportul local în comun, de suprafață, naval și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval, pe tot parcursul anului calendaristic

Încă de la apariția Legii Educației Naționale nr. 1/2011, există prevederea potrivit căreia elevii beneficiază de o reducere de (minimum) 50% pentru transportul local în comun, de suprafață, naval și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval, pe tot parcursul anului calendaristic (n.b. – inițial, era prevăzută o reducere de fix 50%, însă prin Legea 71/2018 s-a introdus cota de **minimum** 50%, dând libertate administrațiilor publice locale/administrației centrale să acorde reduceri mai mari de 50%, până la gratuitate).

Din cauza unor neclarități ale legii, responsabilitatea suportării costurilor cu acordarea facilității elevilor, pentru transportul rutier, era transferată între autoritățile județene și cele locale. Astfel, nici măcar până la acest moment, **în niciun județ din țară, elevii nu beneficiază de acordarea reducerii de minimum 50%** pentru transportul intrajudețean în comun. Totodată, în puține localități din țară se acordă această facilitate (reducere parțială sau totală).

Art. 19¹ și alin. (2), (3) și (4) ale art. 42 din Legea nr. 92/2007 au fost introduse sau modificate, după caz, prin Legea nr. 328/2018. Astfel, odată cu rezolvarea neclarităților, autoritățile județene și locale au obligația de a asigura subvenționarea pentru reducerea de minimum 50% acordată elevilor, în funcție de teritoriul pe care se prestează serviciul de transport. Totuși, suntem sceptici cu privire la implementarea acestor prevederi, având în vedere gradul scăzut de respectare a legii în teritoriu.

Considerăm că următoarea prevedere din Legea privind instituția prefectului nr. 340/2004 este fundamentală în aplicarea prevederilor legale privind facilitățile acordate elevilor:

Art. 24 – (1) În calitate de reprezentant al Guvernului, prefectul îndeplinește următoarele atribuții principale:

a) asigură, la nivelul județului sau, după caz, al municipiului București, realizarea intereselor naționale, aplicarea și respectarea Constituției, a legilor, a



ordonanțelor și hotărârilor Guvernului, a celorlalte acte normative, precum și a ordinii publice;

Astfel, lipsa de reacție a prefectilor în cazul neaplicării legii de către consiliile locale și județene are un impact puternic negativ în facilitarea frecventării orelor de curs pentru elevii care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu și în posibilitatea acestora de a călători cu costuri reduse în cadrul unităților administrativ-teritoriale ale României, așa cum au dreptul.

2. Decontarea cheltuielilor de transport pentru elevii care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu

Între anii 2011 și 2013, elevilor li se deconta, integral, suma plătită către operatorul de transport, care avea valoarea standard (n.b. - reducerea nu era aplicată) a unui abonament. În anul 2012, s-a constatat că suma necesară decontării navetei elevilor (aprox. 140 de milioane RON) era de 7 ori mai mare decât suma prevăzută în buget (aprox. 20 de milioane RON), presupunându-se că transportatorii au majorat prețurile abonamentelor pentru elevi, pentru a-și crește veniturile într-un mod fraudulos, profitând de finanțarea indirectă de la bugetul de stat.

În anul 2013, a fost adoptată OG nr. 29/2013, prin care s-a stabilit că elevilor li se va deconta o sumă fixă, în funcție de numărul de kilometri dintre domiciliu și unitatea de învățământ, indiferent de prețurile practicate de transportatori. Acest act normativ a avut niște efecte catastrofale pentru elevi și familiile lor, după cum urmează: numărul beneficiarilor decontării cheltuielilor de transport a scăzut de la 198.941 (în 2013) la 161.699 (în 2015), adică o scădere de 37.242 a numărului de beneficiari, ceea ce înseamnă că, prin această măsură, Guvernul a determinat aproximativ 30.000 de elevi să nu mai frecventeze cursurile unei unități de învățământ (diferența de la aprox. 30.000 la 37.242 poate fi atribuită scăderii demografice a populației școlare). *date extrase din *Analiza navetei elevilor – noiembrie 2015, Ministerul Educației*

Extras din nota de fundamentare a OUG nr. 69/2016: Costurile cu naveta sunt ridicate în raport cu veniturile familiilor. Distanța medie națională pe care trebuie să o parcurgă un elev ce face naveta este de 18 km. Prețul mediu al unui abonament lunar pentru această distanță este de circa 150 de lei. Din această sumă, elevului i se decontează în prezent 56 de lei, astfel că aproape 100 de lei trebuie acoperiți lunar din bugetul familiei. Potrivit INS, veniturile medii ale unei gospodării sunt de 2.512 lei la nivel național și de 1.663 lei pentru regiunea Nord-Est. Având în vedere faptul că acest venit redus trebuie să acopere nevoile întregii familii, este foarte probabil ca alte cheltuieli să fie considerate mai importante și astfel să se ia decizia de a renunța la plata navetei și, implicit, la școală. (...) acestea demonstrează că familiile elevilor în situație de a face naveta spre școală se află într-o situație socio-economică precară, iar orice facilitare financiară are un impact decisiv asupra deciziei de a nu abandona școala, în cazul în care elevul este deja înscris sau de a continua studiile după finalizarea ciclului gimnazial.



(...)Principala cauză a abandonului școlar o reprezintă costurile aferente participării la cursuri. Dintre aceste costuri, cele cu naveta au ponderea cea mai însemnată, iar decontarea integrală a lor va determina o reducere semnificativă a abandonului școlar. Pe lângă efectele pozitive evidente la nivel de individ, această măsură are efecte la nivel național, reducând șomajul, excluziunea socială și sărăcia.

În anul 2016, au fost făcute niște modificări legislative (prin OUG 69/2016), cu intenția de a asigura decontarea integrală a costurilor de transport al elevilor navetiști: a fost introdus tariful maxim per kilometru aferent abonamentului de transport rutier prevăzut la art. 84, alin. (3) și (3¹) din Legea Educației Naționale nr. 1/2011, care se stabilește și se actualizează prin hotărâre a Guvernului. Acest tarif maxim coincide cu suma ce poate fi decontată elevilor de către unitatea de învățământ. Patronatele din transport au reacționat negativ la plafonarea tarifelor abonamentelor de transport al elevilor, declarând că acele sume nu sunt în concordanță cu costurile reale. Pentru metodologia de calcul a tarifului maxim s-au folosit datele oficiale, raportate de către instituții publice și transportatori, și este disponibilă accesând link-ul: <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/183889>.

Totuși, conform datelor Agenției Naționale de Administrare Fiscală cu privire la evaziunea fiscală din sectorul transport: „În perioada decembrie 2013 – decembrie 2014, inspectorii DGAF au desfășurat acțiuni de control la 862 de contribuabili, iar urmare abaterilor constatate de la legislația în vigoare, au dispus amenzi și confiscări în valoare totală de 3.619.151 de lei. De asemenea, inspectorii antifraudă au identificat prejudicii totale cauzate bugetului general consolidat al statului în sumă de 19.134.623 de lei (...). Referitor la rezultatele din anul 2015, (...) inspectorii DGAF au verificat 1.247 de operatori economici care își desfășoară activitatea în domeniul menționat și au aplicat sancțiuni contravenționale în valoare totală de 6.891.680 de lei. Totodată, inspectorii antifraudă au înaintat organelor de urmărire penală 15 acte de sesizare, pentru recuperarea prejudiciilor identificate, în valoare totală de 1.185.294.847 de lei. În anul 2016, inspectorii DGAF au efectuat acțiuni de control la 1.366 de contribuabili și au aplicat sancțiuni contravenționale în cuantum de 7.162.948 de lei, identificând prejudicii (...) de 45.250.793 de lei. În anul 2017, inspectorii antifraudă au verificat 1.815 de operatori economici. Urmare abaterilor constatate, inspectorii DGAF au dispus aplicarea de amenzi și confiscări în valoare de 5.568.982 de lei și au înaintat organelor de urmărire penală 16 acte de sesizare, pentru recuperarea prejudiciilor identificate, în cuantum de 22.663.944 de lei”. Deși pentru elaborarea metodologiei de calcul a tarifului maxim au fost folosite datele oficiale raportate de către operatori și instituții publice, sume importante de bani nu au fost luate în calcul din cauza evaziunii fiscale.

Totodată, conform datelor Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), oferite în urma unei solicitări cu subiectul sancțiunilor aplicate pentru nerespectarea tarifului maxim impus de Guvern, în perioada 2016-2018: „În anul 2018 au fost întocmite un număr de patru procese verbale pentru contravenția prevăzută la art. 45, alin. 7¹, lit. a) din



Legea 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, în valoare de 36.000 de lei. Operatorii de transport sancționați pentru nerespectarea Legii 92/2007 sunt din județul Vâlcea și Argeș”. Nu sunt menționate sancțiuni din anii 2016 și 2017.

Conform rezultatelor din Raportul privind implementarea Statutului Elevului la nivel național în anul școlar 2017-2018, realizat de către Consiliul Național al Elevilor, există nenumărate cazuri în care beneficiarilor primari ai educației nu li se decontează decât un procent din prețul real al abonamentului, după cum urmează:

- 41% beneficiază de decontarea a mai puțin de 30% din costul real al abonamentului;
- 39% primesc între 30-50% din suma plătită operatorului de transport;
- 4% beneficiază de decontarea a 50-70%;
- 3% primesc între 70-99% din costul real al abonamentului;
- 13% dintre elevii navetiști beneficiază de decontarea integrală a costurilor de transport.

Astfel, se poate observa că un procent alarmant de 80% din totalul respondenților navetiști beneficiază de decontarea a mai puțin de jumătate din costurile reale de transport, în contextul în care unui procent de 100% dintre elevii care fac naveta ar trebui să i se deconteze costurile în mod integral.

Situațiile prezentate mai sus relevă faptul că autoritățile publice (ISCTR, CJ, CL, Prefectul) nu se asigură de o bună aplicare a legii în interesul superior al elevului, ceea ce îngreunează accesul la educație, sporind drastic efectele abandonului școlar și părăsirii timpurii a școlii, precum șomajul și sărăcia. La momentul actual, rata de părăsire timpurie a școlii este de peste 18%, iar România și-a asumat să o reducă la 11,3% până în 2020 (adică în cel mult 10 luni). Din păcate, deși forma OUG 69/2016 pusă în dezbatere publică stipula decontarea integrală a navetei elevilor suportată atât de către autoritatea județeană (consiliile județene), prin subvenționarea reducerii de minimum 50%, cât și de către Guvern, prin unitățile de învățământ, acoperind suma plătită de către elev, prin forma aprobată a acestei ordonanțe a fost introdus tariful maximal care este aplicabil și eficient doar la nivel teoretic.



III. Solicitățile Consiliului Național al Elevilor

1. Modificarea Legii Educației Naționale nr. 1/2011 și abrogarea HG 863/2016;

Articol	Forma actuală	Forma propusă
Art. 84	<p>(3²) Prin derogare de la prevederile art. 43 lit. b) din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, tariful maxim per kilometru aferent abonamentului de transport rutier prevăzut la alin. (3) și (3¹) se stabilește și se actualizează prin hotărâre a Guvernului.</p> <p>(3³) Metodologia de calcul al tarifului maxim prevăzut la alin. (3²) și valorile aferente se aprobă prin hotărâre a Guvernului.</p> <p>(3⁴) Operatorul de transport rutier are obligația să emită abonamente pentru transportul elevilor și să asigure transportul rutier al elevilor potrivit prevederilor alin. (3²).</p>	<p>(3²) se abrogă.</p> <p>(3³) se abrogă.</p> <p>(3⁴) Operatorul de transport rutier are obligația să emită abonamente pentru transportul elevilor și să asigure transportul rutier al elevilor potrivit prevederilor alin. (1) și alin. (2).</p>

Menționăm că intervenția Statului în economia de piață creează dezechilibre importante, iar absența unei monitorizări foarte atente a implementării normelor conduce la defavorizarea beneficiarilor primari ai educației și a familiilor acestora. Inaplicabilitatea unui tarif maxim stabilit prin hotărâre de Guvern este evidentă, iar efectele au un impact negativ puternic asupra elevilor.

Totodată, pentru ca operatorii de transport să beneficieze de subvenționarea reducerii de minimum 50% din bugetul autorității competente teritorial, vor trebui să raporteze datele financiare reale, ceea ce va avea ca efect diminuarea evaziunii fiscale din sectorul transport rutier de persoane.

2. **Destituirea tuturor prefectilor** în ale căror teritorii nu se respectă prevederile alineatelor (1) și (2) ale articolului 84 din Legea Educației Naționale nr. 1/2011, privind tariful redus cu minimum 50%/gratuitatea pentru transportul local în comun, de suprafață, naval și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval, pe tot parcursul anului



calendaristic, având în vedere efectele negative majore pe care inacțiunea acestora o are atât asupra elevilor și familiilor acestora, cât și asupra societății în ansamblu;

3. Respectarea legii de către administrațiile publice ale unităților administrativ-teritoriale din România, în sensul aplicării prevederilor privind reducerea de minimum 50%;

4. Respectarea legii de către operatorii de transport, atât a celei privind raportarea fiscală, cât și a celei privind siguranța călătorilor;

5. Modificarea, când este cazul, cu bună-credință a tarifelor de către transportatori, astfel încât bugetul de stat și bugetele locale să nu fie prejudiciate.

În urma consultării cu structuri partenere, următoarele organizații ne-au oferit susținerea în solicitările enunțate:

- Alianța Națională a Organizațiilor Studențești din România (ANOSR);
- Consiliul Tineretului din România (CTR);
- Federația Națională a Asociațiilor de Părinți – Învățământ Preuniversitar (FNAP-IP);
- Federația Sindicatelor din Educație „Spiru Haret” (FSE SH);
- Federația Sindicatelor Libere din Învățământ (FSLI);
- Uniunea Liceenilor Maghiari (MAKOSZ).