

Poziția ANOSR privind metodologia de repartizare pe universități a alocațiilor bugetare destinate cheltuielilor de transport pentru studenți

Introducere	2
Scurt istoric	3
Cadrul legislativ	6
Situația actuală.....	8
Implicarea autorităților locale	14
Impedimente întâlnite de studenți în exercitarea acestui drept.....	16
Propuneri	18

ANOSR este membru în:

European
Students'
Union



Consiliul
Tineretului din
România



Alianța pentru o
România
Curată



facebook.com/anosr.ro



office@anosr.ro



www.anosr.ro



Calea Plevnei nr. 61,
camera 12-13, sector 1,
București, 010223

Introducere

Alianța Națională a Organizațiilor Studentești (ANOSR) a militat și va continua să militeze pentru o **finanțare adecvată a învățământului superior românesc**. În context, subvențiile acordate studenților pentru **transportul în comun** reprezintă unul dintre principalele puncte pe care **Ministerul Educației Naționale și Cercetării Științifice a eșuat să îl implementeze într-un mod adecvat de-a lungul timpului**.

În prezent, sumele alocate către universități sunt mult **subdimensionate** în raport cu necesitățile sistemice. Având în vedere faptul că **Guvernul României continuă să nu aloce un procent adecvat din bugetul de stat** pentru cheltuielile cu transportul în comun al studenților, ne vedem nevoiți să propunem corectarea *Metodologiei de repartizare pe universități a alocațiilor bugetare destinate cheltuielilor de transport pentru studenți*, propusă de **Consiliul Național pentru Finanțarea Învățământului Superior (CNFIS)** și a legislației referitoare la acest domeniu.

Această metodologie necesită o serie de **lămuriri și modificări**, dat fiind faptul că la nivel național există **dificultăți serioase** în respectarea art. 205, alin. (2), din Legea Educației Naționale, cu modificările și completările ulterioare, care prevede că „*în timpul anului universitar, studenții înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență, în instituțiile de învățământ superior acreditate, în vârstă de până la 26 de ani, beneficiază de tarif redus cu minimum 50% pe mijloacele de transport local în comun, transportul intern auto, feroviar și naval. Studenții orfani sau proveniți din casele de copii beneficiază de gratuitate pentru aceste categorii de transport*”.

Modul în care aceste fonduri sunt distribuite generează **discriminări între studenții din diferite centre universitare**. Desigur, cea mai simplă soluție a acestei probleme ar fi **alocarea unui buget corespunzător pentru asigurarea acestui drept al studenților**, însă, în lipsa unei finanțări adecvate, metodologia de față trebuie să încerce să asigure un **cadru unitar** pentru studenții din România.

ANOSR este membru în:

European
Students'
Union



Consiliul
Tineretului din
România



Alianța pentru o
România
Curată



facebook.com/anosr.ro



office@anosr.ro



www.anosr.ro



Calea Plevnei nr. 61,
camera 12-13, sector 1,
București, 010223

Scurt istoric

Finanțarea facilităților privind transportul în comun pentru studenți se realizează de către Ministerul Educației Naționale și Cercetării Științifice printr-un anumit fond alocat fiecărei universități în parte, în baza contractului instituțional semnat între universitate și MENCȘ.

La începutul anilor 2000, distribuirea fondurilor pentru transportul urban al studenților se realiza în funcție de anumiți **coeficienți de diferențiere pe zone a universităților**¹. S-a ținut cont și de **aria centrului universitar**, de **aglomerarea** acestuia, respectiv de **diversitatea rețelelor de transport urban**, astfel încât acești coeficienți să repartizeze cât mai „echilibrat” fondurile alocate în acest sens. În anul 2002, lista coeficienților de diferențiere pe zone pentru transport, asemănătoare cu cea din anul anterior², a fost următoarea:

Zona	Centrele universitare	Coeficient
I	București	2,00
II	Cluj-Napoca, Iași, Timișoara, Craiova, Constanța, Oradea, Bacău, Arad, Galați, Brașov, Ploiești	1,50
III	Târgu Mureș, Baia Mare, Pitești, Sibiu, Suceava, Târgoviște	1,00
IV	Alba Iulia, Petroșani, Reșița, Târgu Jiu	0,50

Fig. 1: Lista coeficienților de diferențiere pe zone pentru transport propusă de CNFIS în anul 2002
 (Sursa: Raport anual CNFIS pe anul 2002)

În plus, metodologia de alocare a fondurilor pentru transportul în comun al studenților propusă de CNFIS în anul 2002 prevedea faptul că „de facilitățile de transport urban **nu beneficiază studenții care studiază în afara localității de reședință a universității** (filiale, colegii, extensii universitare)”³.

În anul 2004 semnalăm **noi modificări referitoare la coeficienții de diferențiere pe zone a universităților de stat** în alocarea subvențiilor pentru transportul în comun al studenților. Din nou se are în vedere aria centrului universitar, aglomerarea acestuia, diversitatea rețelelor de transport urban, precum și existența campusului universitar, criteriul din urmă fiind recent introdus. De remarcat este faptul că **există discriminări între studenții**

¹ Raport anual CNFIS pe anul 2002, p. 9, disponibil la adresa <http://vechi.cnfis.ro/documente/raportCNFIS2002.pdf>

² Propuneri privind repartizarea pe instituții de învățământ superior a fondurilor aprobate prin Legea Bugetului pe anul 2001, mai 2001, p. 2, document disponibil la adresa web <http://vechi.cnfis.ro/fb99-02/FComplementara-2001.pdf>

³ Ibidem, p. 19

din cadrul aceluiași centru universitar, pornindu-se probabil de la problema existenței campusului universitar⁴.

Zona	Centrele universitare	Coeficient
I	București (excepție USAMV București, SNSPA București)	4,50
	USAMV București, SNSPA București	4,00
II	Cluj-Napoca (excepție Universitatea Tehnică Cluj-Napoca, USAMV Cluj-Napoca, UMF Cluj-Napoca)	2,50
	Universitatea Tehnică Cluj, USAMV Cluj-Napoca, UMF Cluj-Napoca	2,00
III	Oradea, Ploiești	2,00
IV	Brașov, Constanța, Craiova, Galați, Iași, Reșița, Sibiu, Târgu-Mureș (excepție UMF Târgu-Mureș), Timișoara (excepție: Universitatea Politehnică Timișoara, UMF Timișoara)	1,50
V	UMF Târgu-Mureș, Universitatea Politehnică Timișoara, UMF Timișoara	1,00
	Alba Iulia, Arad, Bacău, Baia Mare, Petroșani, Pitești, Suceava, Târgoviște, Târgu Jiu	1,00

Fig. 2: Lista coeficienților de diferențiere pe zone pentru transport propusă de CNFIS în anul 2004 (Sursa: Metodologia de repartizare pe instituții de învățământ superior a alocațiilor bugetare aprobate prin Legea Bugetului pe anul 2004)

Metodologia propusă de CNFIS în 2004 ridică **semne serioase de întrebare prin distribuirea fondurilor**, aparent inechitabilă, între centrele universitare. În plus, metodologia prevedea în continuare faptul că „de facilitățile de transport urban nu beneficiază studenții care studiază în afara localității de reședință a universității (filiale, colegii, extensii universitare)”⁵.

Remarcabile sunt concluziile analizei CNFIS din anul **2006**, intitulată *Principii pentru repartizarea la universități a alocațiilor bugetare destinate acoperirii cheltuielilor de transport local în comun, conform reglementărilor legale în vigoare*, dar care însă nu este disponibilă online. Totuși, printre concluziile acesteia se numără și faptul că „**datele de natură geografică** (suprafață, arie, distanță) **sunt mai puțin relevante decât costurile specifice diferite cu care operează sistemul de transport local**, principala modalitate de diferențiere

⁴ Metodologia de repartizare pe instituții de învățământ superior a alocațiilor bugetare aprobate prin Legea Bugetului pe anul 2004, CNFIS, p. 22, document disponibil la adresa web <http://vechi.cnfis.ro/fb2004/Metodologie2004.pdf>

⁵ *Ibidem*, p. 23

fiind costul abonamentului dintr-o localitate oarecare, raportat la o referință sau prin comparație cu cele din alte orașe”⁶.

Propunerea făcută de CNFIS a fost, însă, ca alocarea acestor fonduri de către MEdC să se realizeze „în ipoteza că **numai un anumit procent dintre studenții** de la învățământul de stat, cursuri de zi, **solicită, cumpără și decontează abonamente** și în scenariul că **nu se ține seama de reducerile acordate de regiile de transport**” și că „repartizarea pe universități a alocației stabilite pe centrul universitar se face în funcție de numărul de studenți fizici, în **care toți studenții din același centru universitar sunt considerați cu drepturi egale**”. Aceste două principii au stat la baza metodologiilor ulterioare de finanțare a transportului în comun pentru studenți. Soluția propusă de CNFIS a fost introducerea unui coeficient agregat ce are în vedere dimensiunea centrului universitar și valoarea cheltuielilor de transport.

În plus, studiul a propus și „**redimensionarea fondurilor alocate pentru transportul local care să permită eliminarea «regulilor intermediare», prin transferul sumelor destinate transportului studenților (care au legitimații de transport vizate semestrial) direct la regiile de transport locale, care eliberează abonamente reduse la tarife reduse cu 50% în toate centrele universitare, indiferent de costul acestora**”⁷.

Până în anul **2007**, această repartizare sumelor s-a făcut în baza unor „**particularități globale**” ale centrului universitar, și, într-o anumită măsură, ale fiecărei universități din centrul respectiv, utilizându-se anumiți **coeficienți de ponderare**, cunoscuți și sub denumirea de **coeficienți de diferențiere pe grupe a universităților**, elaborați de CNFIS în colaborare cu Direcția Generală pentru Învățământ Superior din cadrul MEdC⁸.

Elaborarea acelor coeficienți s-a realizat „**pe bază istorică și cu corecții anuale**” în coroborare cu „**nivelul execuției bugetare corespunzătoare acestui capitol de cheltuieli**”, fiind măsurați și indicatori precum **aria centrului universitar, aglomerarea acestora, diversitatea rețelelor de transport urban sau existența campusului universitar**⁹.

În anul **2010** s-a adoptat o nouă metodologie, foarte asemănătoare cu cea din prezent. Aceasta utilizează un **coeficient agregat** care are în vedere realizarea unei diferențieri între centrele universitare în funcție de **dimensiunea acestora, respectiv valoarea unitară a cheltuielilor de transport**.

În prezent, CNFIS repartizează subvenția pentru transportul în comun al studenților conform unei metodologii care se bazează pe numărul de **studenți fizici, coeficientul agregat de transport**, care diferențiază cheltuielile de transport în centrele universitare, respectiv **alocația totală la nivel național** pentru această destinație. Deși indicatorii care au stat la baza calculării coeficienților agregați de transport sunt menționați, nu se explică cum au fost obținuți acești coeficienți, în baza a cărei formule de calcul.

⁶ Raport de activitate al CNFIS pentru anul 2006, ianuarie 2007, p. 26, document disponibil la adresa web <http://vechi.cnfis.ro/documente/raportCNFIS2006.pdf>,

⁷ Ibidem, p. 27

⁸ Metodologia de repartizarea pe universități a alocațiilor bugetare destinate cheltuielilor de transport pentru studenți, pentru anul 2015, CNFIS p. 1

⁹ Ibidem

Cadrul legislativ

Primul act legislativ la care vom face referire este **Legea Învățământului nr. 84 din 24 iulie 1995**, care prevedea la **art. 176, alin. (1)** că „*elevii și studenții beneficiază de tarif redus cu 50% pentru transportul local în comun, de suprafața și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval, în tot timpul anului calendaristic*”. În plus, **alin. (2)** al aceluiași articol prevedea că „*elevii și studenții orfani sau proveniți din casele de copii beneficiază de gratuitate pentru categoriile de transport prevăzute la alin. (1)*”.

Hotărârea de Guvern nr. 309 din 6 mai 1996 privind acordarea de reduceri cu 50% ale tarifelor pentru transportul local în comun, de suprafața și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval, de care beneficiază elevii și studenții din învățământul de stat și din învățământul particular acreditat vine în completarea Legii Învățământului nr. 84/1996. Aceasta prevedea la art. 1 că „*Elevii și studenții din învățământul de stat și din învățământul particular acreditat beneficiază de tarif redus cu 50% pentru transportul local în comun, de suprafața și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval, în tot timpul anului calendaristic. Elevii și studenții orfani sau proveniți din casele de copii beneficiază de gratuitate pentru aceste categorii de transport*”.

Ulterior, **Ordinul Ministerului Învățământului nr. 4055 din 14 iunie 1996** pentru stabilirea Normelor privind acordarea de reduceri cu 50% ale tarifelor pentru transportul local în comun, de suprafață și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval de care beneficiază elevii și studenții din învățământul de stat a adus o serie de completări. Apare pentru prima dată o **limitare în ceea ce privește reducerea de 50% pentru transportul urban** pentru studenți.

Astfel, **art. 1** prevede că beneficiază de acest drept doar „*studenții din învățământul de stat, cursuri de zi, și elevii și studenții bursieri ai statului român, care studiază în România*”, fiind **omiși studenții din cadrul învățământului privat, respectiv cei care nu se află la cursuri de zi**. Important de menționat și că în cadrul normelor care însoțesc acest OM se prevede că studenții beneficiază de aceste reduceri „*în tot anul calendaristic*”, conform **art. 1**.

Aceleași norme prevăd la **art. 8** că studenții „*plătesc integral costul abonamentelor lunare, urmând ca diferența de 50% din costul acestora să fie decontată de către instituția de învățământ, în baza abonamentelor nominale*”. Totuși, **art. 9** statua faptul că studenții care beneficiau de gratuitate pentru transportul local în comun **se puteau adresa instituțiilor de învățământ superior pentru a primi în avans sumele necesare** pentru a cumpăra abonamentul lunar. **Foarte important de subliniat este faptul că Ordinul Ministerului Învățământului nr. 4055 din 14 iunie 1996 este încă în vigoare și nu a indus sau suferit nicio acțiune.**

Legea Învățământului nr. 84/1995 a fost completată cu **Legea nr. 428 din 22 noiembrie 2006**, care prevedea ca „*elevii și studenții cetățeni români din afara granițelor țării, bursieri ai statului român* beneficiază [...] de tarif redus cu 50% pentru transportul

ANOSR este membru în:

European
Students'
Union




Consiliul
Tineretului din
România



Alianța pentru o
România
Curată



 facebook.com/anosr.ro
 office@anosr.ro
 www.anosr.ro

 Calea Plevnei nr. 61,
camera 12-13, sector 1,
București, 010223

local în comun, de suprafață și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval, în tot timpul anului calendaristic”.

Legea Educației Naționale nr. 1 din 5 ianuarie 2011 prevedea la **art. 205, alin. (2)** că „**în timpul anului școlar, studenții beneficiază de tarif redus cu minimum 50% pe mijloacele de transport local în comun, transportul intern auto, feroviar și naval. Studenții orfani sau proveniți din casele de copii beneficiază de gratuitate pentru categoriile de transport stabilite prin ordin al ministrului educației, cercetării, tineretului și sportului.**”. Apărea astfel **limitarea temporală**, dreptul studenților fiind restricționat de la durata unui an calendaristic la cea a unui an școlar.

Mai mult decât atât, acest drept a fost limitat suplimentar prin **punctul 31 al art. 1** din **Ordonanța de Urgență a Guvernului României nr. 117 din 23 decembrie 2013**, care modifica alineatul mai sus menționat astfel încât să beneficieze de o reducere de minimum 50% doar studenții înmatriculați la o **formă de învățământ cu frecvență** în instituțiile de învățământ superior acreditate, **până în vârstă de 26 de ani**.

În prezent, față de prevederile inițiale ale Legii Învățământului nr. 84/1995, cadrul legislativ a limitat semnificativ dreptul studenților la o reducere de minimum 50% în ceea ce privește transportul urban în comun. Dacă Legea Învățământului nr. 84/1995 acorda această reducere tuturor studenților, indiferent de ciclu sau formă de studiu, OMÎ nr. 4055/1996 păstra aceste drepturi doar pentru studenți de la universitățile de stat, în condițiile în care aceștia își procurau abonamentul plătind costurile acestuia integral, după care urma să fie decontat. LEN nr. 1/2011 limita temporal acest drept, la durata anului universitar, pentru ca ulterior, prin OUG nr. 117/2013, să beneficieze de acest drept doar studenții care urmau o formă de învățământ cu frecvență, cu vârsta de maxim 26 de ani. De asemenea, **studenții doctoranzi nu beneficiază de această reducere.**

De remarcat că există **prevederi contradictorii între OMÎ nr. 4055/1996 și LEN nr. 1/2011** în ceea ce privește categoriile de studenți care beneficiază de această reducere, fapt care atestă degringolada legislativă în acest domeniu. **Ordinul de ministru prevede o reducere pentru toți studenții de la învățământul de stat, pe tot parcursul anului universitar**, spre deosebire de Legea Educației Naționale, care prevede că de acest drept beneficiază doar studenții de la forma de învățământ cu frecvență, doar în timpul anului universitar, dacă au vârsta sub 26 de ani, nefiind incluși și studenții doctoranzi. **Ambele acte normative sunt în vigoare. Se impune, prin urmare, o regândire a actelor legislative, prin amendare LEN nr. 1/2011 și anularea OMÎ nr. 4055/1996.**

ANOSR este membru în:

European
Students'
Union







Consiliul
Tineretului din
România



Alianța pentru o
România
Curată



 facebook.com/anosr.ro
 office@anosr.ro
 www.anosr.ro

 Calea Plevnei nr. 61,
camera 12-13, sector 1,
București, 010223

Situația actuală

În prezent, asistăm la o **variație anuală ne semnificativă** din punct de vedere al **alocării bugetare anuale/student bugetat**. Dacă în anul **2008** aceasta era de **96 lei**, suma acordată fiecărui student în cauză a atins pragul de **107,69 lei** în **2014**, pentru a scădea din nou sub pragul de 100 lei, ajungând la suma de **98,19 lei**, după cum este proiectată în Bugetul MENCȘ din anul 2016.

Prognoza pe care o întâlnim în propunerea de buget nu este nici ea încurajatoare, urmând ca **subvenția să rămână ancorată în jurul sumei de 98 lei**. În mod evident, această alocare este insuficientă, după cum urmează să demonstrăm în paginile de mai jos.

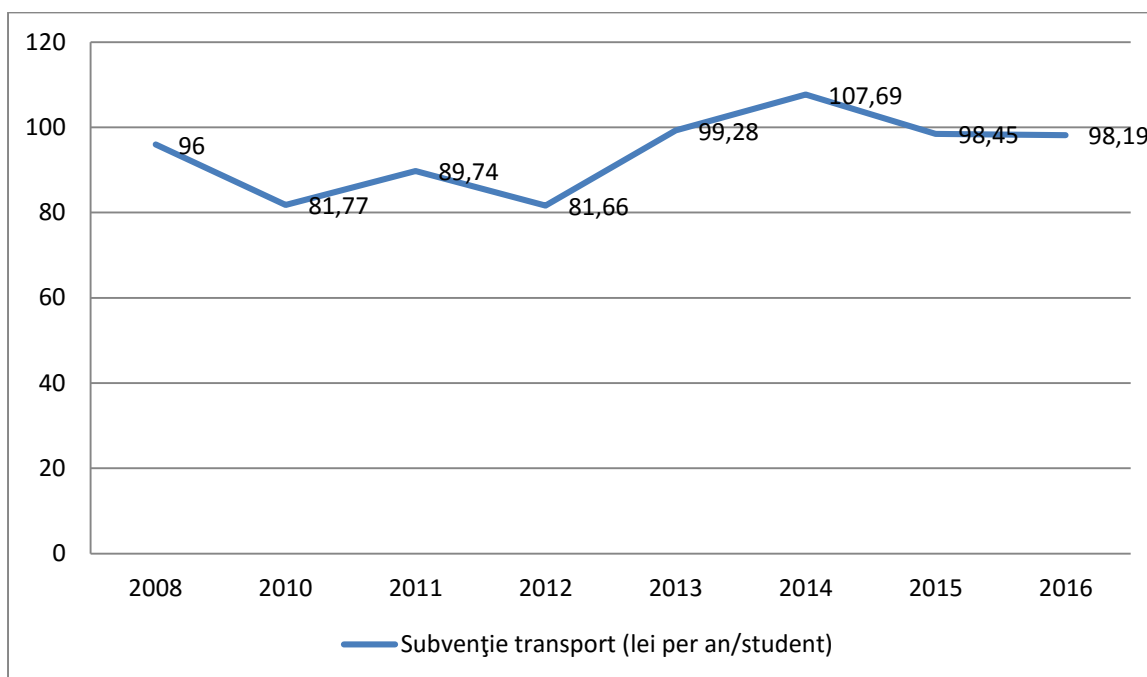


Fig. 3 Evoluția subvenției bugetare pentru transportul urban

(Sursa: Raport public anual – 2013. Starea finanțării învățământului superior și măsurile de optimizare ce se impun și Proiectul de buget pentru MENCȘ pentru anul 2016)

Pentru a avea o imagine de ansamblu, am calculat sumele unitare/student bugetat alocate pentru transportul în comun în anul **2016** pentru fiecare centru universitar, pornind de la alocarea bugetară din acest an și coeficienții agregați pe transport conveniți în metodologia din 2015, așa cum sunt prezentați mai jos. Am considerat, de asemenea, că un an universitar are **10 luni** în care studenții desfășoară efectiv o activitate didactică sau de practică, în ciuda faptului că, **în realitate, activitățile acestora se pot extinde până la 12 luni/an** dacă luăm în considerare și activitățile de voluntariat și internship, perioadă oricum prevăzută în OMÎ nr. 4055/1996.

În anul **2016**, în proiectul de buget pentru Ministerul Educației Naționale și Cercetării Științifice estima un cost mediu per student fizic bugetat de **98,19 lei/an**, în condițiile în care această sumă este în scădere față de anii precedenți (**98,45 lei – 2015, 107,69 - 2014**).

ANOSR este membru în:

European
Students'
Union



Consiliul
Tineretului din
România



Alianța pentru o
România
Curată



facebook.com/anosr.ro



office@anosr.ro



www.anosr.ro



Calea Plevnei nr. 61,
camera 12-13, sector 1,
București, 010223

Având datele din octombrie 2015 în ceea ce privește numărul de studenți, bugetul estimat ar fi de **26.610.928,96 lei**.

Nr. Crt.	Centru universitar	Coefficient agregat transport
1.	București, Cluj Napoca	3,00
2.	Iași, Timișoara	2,50
3.	Brașov, Galați	2,00
4.	Constanța, Craiova, Oradea, Târgu Mureș	1,50
5.	Alba Iulia, Arad, Bacău, Baia Mare, Pitești, Ploiești, Reșița, Sibiu, Suceava, Târgoviște, Târgu Jiu	1,00
6.	Petroșani	0,00

*Fig. 4 Lista coeficienților de diferențiere pe centre universitare propusă de CNFIS în anul 2015
 (Sursa: Metodologia de repartizarea pe universități a alocațiilor bugetare destinate cheltuielilor de transport pentru studenți, pentru anul 2015)*

În analiza de față, am calculat numărul de studenți echivalenți pentru fiecare centru universitar în funcție de coeficientul aplicat pentru fiecare dintre acestea, după cum rezultă din *fig. 4*, pentru ca apoi să calculăm suma alocată pentru fiecare din ele. Astfel, centrul universitar **București** are o alocare proiectată de aproximativ **9.695.015,4 lei**, aproape **dublu** față de următorul centru universitar, **Cluj Napoca**, căruia i se alocă aproximativ **5.607.125,2 lei**. De menționat că ambele centre universitar au un coeficient CNFIS identic (3). Cele mai mici sume sunt alocate unor centre universitare precum **Arad** (93.672,2 lei), **Târgu Jiu** (65.425,1 lei) sau **Reșița** (51.550,8 lei). Toate acestea din urmă au coeficientul CNFIS egal cu 1 (unu).

ANOSR este membru în:

European
Students'
Union



Consiliul
Tineretului din
România



Alianța pentru o
România
Curată



facebook.com/anosr.ro



office@anosr.ro



www.anosr.ro



Calea Plevnei nr. 61,
camera 12-13, sector 1,
București, 010223

Centru universitar	Număr de studenți fizici bugetați la ciclurile de licență și master	Coeficient propus CNFIS	Studenți echivalenți transport	Sumă alocată 2016 (lei) [simulare]	Sumă/lună/ student bugetat alocată 2016 (lei) [simulare]
București	77.797	3	233.391	9.695.015,4	12,46
Cluj-Napoca	44.994	3	134.982	5.607.125,2	12,46
Iași	34.793	2,5	86.982,5	3.613.235,6	10,38
Timișoara	24.863	2,5	62.157,5	2.582.010,1	10,38
Brașov	12.187	2	24.374	1.012.491	8,30
Galați	7.673	2	15.346	637.469,7	8,30
Constanța	6.663	1,5	9.994,5	415.169,5	6,23
Craiova	14.160	1,5	21.240	882.305,3	6,23
Oradea	7.497	1,5	11.245,5	467.135,8	6,23
Târgu Mureș	4.999	1,5	7.498,5	311.486,1	6,23
Alba Iulia	2.490	1	2490	103.434,1	4,15
Arad	2.255	1	2255	93.672,2	4,15
Bacău	2.624	1	2624	109.000,4	4,15
Pitești	3.526	1	3526	146.469,3	4,15
Ploiești	3.549	1	3549	147.424,7	4,15
Reșița	1.241	1	1241	51.550,8	4,15
Sibiu	7.625	1	7625	316.740,9	4,15
Suceava	4.570	1	4570	189.836,8	4,15
Târgoviște	3.946	1	3946	163.916	4,15
Târgu Jiu	1.575	1	1575	65.425,1	4,15
Petroșani	2.181	0	0	0	0

Fig. 5: Simularea sumei acordate per student bugetat per lună în 2016, pornind de la numărul de studenți din octombrie 2015

(Sursa: Prelucrare proprie pornind de la date provenite de la Ministerul Educației Naționale și Cercetării Științifice în baza Legii nr. 544/2001)

Suma alocată în medie, pentru fiecare student din aceste centre universitare variază de la **12,46 lei/student/lună** (București și Cluj Napoca), la **4,15 lei/student/lună**, în cazul orașelor cu cel mai mic coeficient. Media națională este de **6,435 lei/student/lună**, calculând că anul universitar are **10 luni**.

Oraș	Coeficient propus CNFIS	Sumă/lună/student bugetat alocată 2016 [simulare] (lei)	Cost abonament general lunar (lei)	50% cost abonament general lunar (lei)	% sumă alocată/lună/student raportată la 50% din costul abonament general lunar (lei)
București	3	12,46	50 ¹⁰	25	50%
Cluj-Napoca	3	12,46	125 ¹¹	62,5	20%
Iași	2,5	10,38	65 ¹²	32,5	32%
Timișoara	2,5	10,38	93 ¹³	46,5	22%
Brașov	2	8,30	70 ¹⁴	35	24%
Galați	2	8,30	80 ¹⁵	40	21%
Constanța	1,5	6,23	110 ¹⁶	55	11%
Craiova	1,5	6,23	65 ¹⁷	32,5	19%
Oradea	1,5	6,23	75 ¹⁸	37,5	17%
Târgu Mureș	1,5	6,23	80 ¹⁹	40	16%
Alba Iulia	1	4,15	75 ²⁰	37,5	11%
Arad	1	4,15	65 ²¹	32,5	13%
Bacău	1	4,15	115 ²²	57,5	7%
Pitești	1	4,15	140 ²³	70	6%
Ploiești	1	4,15	63 ²⁴	31,5	13%
Reșița	1	4,15	150	75	6%
Sibiu	1	4,15	50 ²⁵	25	17%
Suceava	1	4,15	66 ²⁶	33	13%

¹⁰ Am luat în considerare un abonament RATB pe toate liniile, <http://www.ratb.ro/abonamente.php>

¹¹ Abonament cu preț întreg, nominalizat, toate liniile 1 lună, <http://ctpcj.ro/index.php/ro/tarife/transport-urban/abonamente-cu-pret-intreg/227>

¹² Abonament specific studenților, valabil pentru toate liniile, <http://www.ratp-iasi.ro/tarife.html>

¹³ Abonament valabil pe toate liniile, <http://www.ratt.ro/taxare/preturi.html>

¹⁴ Abonament valabil pe toate liniile cu excepția liniei 20 (Livada Poștei – Poiana Brașov), și doar pentru studenții de la Universitatea „Transilvania” din Brașov, <http://www.ratbv.ro/tarife-bilete-si-abonamente/>

¹⁵ Abonament valabil pe toate liniile, <http://transurbgalati.ro/tarife.php>

¹⁶ Abonament valabil pe toate liniile, <http://www.ratc.ro/tarife/#Bilete>

¹⁷ Abonament valabil pe toate liniile, <http://www.rat-craiova.ro/tarife/>

¹⁸ Abonament valabil pe toate liniile, <http://www.otlra.ro/bileteabonamente/tarife>

¹⁹ Abonament valabil pe toate liniile, http://www.transportlocal.ro/?page_id=15

²⁰ Abonament valabil pe toate liniile, <http://www.stpalba.ro/tarife.php>

²¹ Abonament valabil pe toate liniile, <http://www.ctparad.ro/index.php/tarife-servicii>

²² Abonament valabil pe toate liniile, <http://transportpublicbc.ro/tarife-bilete-si-abonamente>

²³ Abonament valabil pe toate liniile, <http://www.publitrans2000.ro/>

²⁴ Abonament valabil pe toate liniile, <http://www.ratph.ro/>

²⁵ Abonament valabil pe toate liniile, http://www.tursib.ro/page/tarife_intern

ANOSR este membru în:

European Students' Union



Consiliul Tineretului din România



Alianța pentru o Românie Curată



facebook.com/anosr.ro



office@anosr.ro



www.anosr.ro



Calea Plevnei nr. 61,
camera 12-13, sector 1,
București, 010223

Oraș	Coeficient propus CNFIS	Sumă/lună/student bugetat alocată 2016 [simulare] (lei)	Cost abonament general lunar (lei)	50% cost abonament general lunar (lei)	% sumă alocată/lună/student raportată la 50% din costul abonament general lunar (lei)
Târgoviște	1	4,15	100 ²⁷	50	8%
Târgu Jiu	1	4,15	115 ²⁸	57,5	7%

Fig. 6: Raportarea simularea sumei acordate per student bugetat per lună în 2016 în raport cu prețurile pentru un abonament valabil general pe toate liniile în centrele universitare prevăzute în metodologia din 2015 (Sursa: Prelucrare proprie)

În analiza de față am colectat prețurile pentru un abonament general, valabil pentru toate liniile, în cazul fiecărui oraș universitar. Considerăm că legislația în vigoare nu lasă loc unor interpretări care să conducă la cazuri precum cele în care studenții beneficiază de gratuitate ori de reducere doar pentru 1-2 linii de transport local în comun, cum se întâmplă în anumite centre universitare. Prețurile diferă semnificativ, în funcție de mărimea orașului, de gradul de dezvoltare al acestora, precum și de numărul de utilizatori ai serviciului de transport public în comun. Astfel, în orașe precum **Reșița** (150 lei), **Pitești** (140 lei), **Constanța** sau **Bacău** (115 lei), prețul acestor abonamente este unul ridicat. La polul opus, în orașe precum **Sibiu** (50 lei), **Ploiești** (63 lei), **Suceava** (66 lei) sau **Oradea** (70 lei), prețurile sunt simțitor mai mici.

Oraș	% sumă alocată/lună/student raportată la 50% din costul abonament general lunar (lei) (ce procent acoperă subvenția lunară primită de universități de la MENCS din suma totală pe care ar trebui să o acopere)
București	50%
Iași	32%
Brașov	24%
Timișoara	22%
Galați	21%
Cluj Napoca	20%
Craiova	19%

²⁶ Abonament valabil pe toate liniile, <http://www.tpl-sv.ro/bilete-si-abonamente-tpl-suceava/tarife-pentru-bilete-si-abonamente-tpl-suceava>

²⁷ Studenții nu beneficiază de nicio reducere începând cu luna octombrie 2015, conform unui articol din *Gazeta Dâmboviței*, disponibil la adresa web <http://www.gazetadambovitei.ro/actual/aitt-nu-mai-acorda-reduceri-pentru-transportul-in-comun-studentilor-universitatii-valahia/>. Tariful prezentat este pentru un abonament valabil pe toate liniile, <http://www.aitt.ro/tarife.html>

²⁸ Abonament valabil pe toate liniile, <http://www.transloc.ro/diverse.html>

Oradea	17%
Sibiu	17%
Târgu Mureș	16%
Ploiești	13%
Arad	13%
Suceava	13%
Constanța	11%
Alba Iulia	11%
Târgoviște	8%
Bacău	7%
Târgu Jiu	7%
Pitești	6%
Reșița	6%

Fig. 7: Procentul studenților bugetați, la forma de învățământ zi din cadrul ciclurilor de studiu licență și master care ar beneficia teoretic de subvenția de 50% în raport cu prețurile fiecărei regii de transport urban în parte (Sursa: Prelucrare proprie)

Fig. 7 ilustrează cel mai bine **eșecul înregistrat de MENCȘ în a transforma dreptul studenților la o reducere de 50% pentru transportul local într-o formă de sprijin cu caracter social**. Este evident că în lipsa unei alocări bugetare corespunzătoare, acest drept a fost **restricționat suplimentar** față de limitările adăugate de legislația în domeniul educațional, raportat la prevederile inițiale ale Legii Învățământului nr. 84/1995.

Situația cea mai fericită din țară se regăsește la **București**, unde aproximativ **50%** dintre studenții bugetați la forma de învățământ zi, pot beneficia, teoretic, de transport în comun subvenționat. În continuare, **Iași** (32%), **Brașov** (24%) sau **Timișoara** (22%) sunt centrele universitare care pot oferi cel mai mare număr teoretic de abonamente cu 50% reducere pentru studenți. La polul opus, studenții din **Bacău** (7%), **Târgu Jiu** (7%), **Pitești** (6%) sau **Reșița** (6%) sunt cei mai privați de acest drept, în contextul în care doar o mică parte din aceștia ar putea beneficia de subvenția pentru transport.

Implicarea autorităților locale

Având în vedere **situația dezastruoasă a finanțării transportului public local** pentru studenți de la nivelul MENCȘ, **autoritățile locale din mai multe centre universitare au venit în sprijinul studenților** și au acordat sumele necesare pentru ca un număr considerabil mai mare de studenți să beneficieze de aceste beneficii.

În **Timișoara**, în baza unui *Protocol de acordare a facilităților la transportul în comun unor categorii de cetățeni ai Municipiului Timișoara și operatorului de transport*, primăria subvenționează **50%** din costul unui abonament pentru studenții la forma de învățământ cu frecvență. **Reducerea se acordă inclusiv în perioada de vacanță școlară.** Această subvenție se adaugă celei oferite de MENCȘ, fapt care determină ca **studenții timișoreni să beneficieze de gratuitate în condițiile legii.** Totuși, municipalitatea **condiționează acordarea subvenției de posesia unuia din următoarele carduri studentești:** StudCard, Euro<26 Student, Omnipass sau PRO Timișoara (ISIC).

În **Cluj Napoca**, Consiliul Local a decis prin **Hotărârea nr. 97 din 9 martie 2015** să acorde suma de **6.832.000 lei**, cu **21,84%** mai mult față de cele **5.607.125 lei** alocate de MENCȘ conform simulării noastre, în vederea acordării subvenției pe mijloacele de transport în comun pentru studenți. De această prevedere beneficiază **studenții, masteranzii, dar și doctoranzii de la cursurile de zi ale universității acreditate din Cluj Napoca.** Subvenția este însă de doar **30 lei**, acoperind costurile pentru un **abonament valabil doar pentru două linii de circulație.** Și în acest caz, municipalitatea **condiționează acordarea subvenției de posesia unuia din următoarele carduri studentești:** StudCard, ISIC Student, Euro<26 Student, OMNIPASS sau „A Card/A kártya”.

Primăria Municipiului Oradea asigură, prin **Hotărârea de Consiliul Local nr. 356/2013** și modificările subsecvente, **respectarea cuantumului de 50% din reducerea acordată studenților**, în condițiile legii, **cu excepția perioadei de vacanță considerată a fi între 1 iulie – 30 septembrie.** De asemenea, studenții orfani sau proveniți din casele de copii beneficiază de gratuitate, din nou, exceptând perioada vacanței. În plus, în funcție de valoarea alocațiilor bugetare stabilite anual în acest sens, un anumit procent de studenți beneficiază, în baza performanțelor academice, de gratuitate.

În situația de față, trebuie să **remarcăm implicarea autorităților locale în soluționarea acestei probleme.** În centrul universitar **Galați**, Primăria acordă o alocație bugetară suplimentară față de cea de la MENCȘ pentru a acorda abonamente gratuite pentru o linie de circulație, atât pentru elevi, cât și pentru și studenții din învățământul de stat și particular acreditat în municipiul Galați, valabil exclusiv pe perioada vacanței (iulie și august).

În martie 2016, Consiliul local al municipiului **Iași** a aprobat o hotărâre prin care **prețurile билетelor și abonamentelor pentru studenți vor fi reduse la jumătate de preț**, față de prețul întreg al acestora, în baza carnetului de student sau a legitimației de călătorie, indiferent de forma de studii urmată sau de tipul de instituție de învățământ superior, fie că este de stat sau privată. De aceleași avantaje se bucură și elevii.

ANOSR este membru în:

European
Students'
Union



Consiliul
Tineretului din
România



Alianța pentru o
România
Curată



facebook.com/anosr.ro



office@anosr.ro



www.anosr.ro



Calea Plevnei nr. 61,
camera 12-13, sector 1,
București, 010223

De asemenea, Consiliul Local al municipiului **Iași**, prin **HCL nr. 197 din 21 aprilie 2008**, a promovat existența unui abonament de tip studentesc lunar, în valoare de **65** de lei, valabil pe toate mijloacele de transport în comun. **50%** din valoarea acestuia este acoperită de **MENCȘ**, în condițiile Legii Educației Naționale, **30%** de către **Primăria Municipiului Iași** respectiv **20%** de către **studenți**. Astfel, studenții bugetați, de la instituțiile de învățământ de stat acreditate plătesc în prezent **10 lei/abonament**, după ultima reducere.

De asemenea, este important ca în centrele universitare să nu există discriminări între studenți. Spre exemplu, în **Brașov**, studenții **Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” nu beneficiază de reduceri**, spre deosebire de colegii de la Universitatea „Transilvania”, deși ambele categorii de studenți sunt înscriși în cadrul unei instituții de învățământ superior de stat acreditată. În **Suceava** de reducere **beneficiază doar studenții care au domiciliul stabil în localitate**, fiind **discriminați cei care au viză de flotant sau fac naveta între Suceava și localitatea de reședință**.

ANOSR este membru în:

European
Students'
Union



Consiliul
Tineretului din
România



Alianța pentru o
România
Curată



facebook.com/anosr.ro



office@anosr.ro



www.anosr.ro



Calea Plevnei nr. 61,
camera 12-13, sector 1,
București, 010223

Impedimente întâlnite de studenți în exercitarea acestui drept

Există mai multe motive pentru care studenții nu pot să își exercite acest drept în condițiile legale. O primă cauză ar fi **condiționarea acordării reducerii la transportul în comun de achiziționarea sau preluarea diferitelor carduri studentești**. Este cazul întâlnit în cel puțin două centre universitare importante, Timișoara și Cluj Napoca.

Achiziționarea unui card **Omnipass/StudCard** în Cluj Napoca costă **20 de lei**, în timp ce **ISIC Student** valorează **30 de lei**. Doar **Euro<26 Student** și „**A Card/A kártya**” sunt gratuite. În **Timișoara**, situația este asemănătoare, **ISIC Student** costă **30 de lei**, în timp ce **Euro<26 Student** și **Omnipass/StudCard** sunt gratuite.

Chiar dacă studenții au posibilitatea achiziționării abonamentului pentru transport în comun prin intermediul unor carduri pentru studenți gratuite, aceștia sunt constrânși de preluarea respectivului card, fapt ilegal. Dreptul acestora la reducere pentru transportul în comun este, așadar, restricționat prin Hotărâri ale Consiliilor Locale, a căror putere legislativă este net inferioară Legii Educației Naționale.

De-a lungul timpului au existat **mai multe voci care au contestat aceste practici**. Spre exemplu, **StudCard și Omnipass din Cluj Napoca au reprezentat proiecte contestate în mod public de studenți**²⁹, tocmai datorită faptului că inițial, erau singurele carduri prin intermediul cărora studenții beneficiau de reducerea la transportul în comun, iar studenții erau obligați să le achiziționeze ca să beneficieze de acest drept. Chiar dacă aceștia beneficiau prin intermediul cardului respectiv și de alte reduceri la o gamă de servicii, studenții nu ar trebui să fie constrânși astfel să își exercite dreptul la reducerea privind transportul în comun.

Studenții întâmpină dificultăți și în ceea ce privește modul de acordare al reducerii. În anumite centre universitare, **studenții achiziționează abonamentele la preț întreg, după care li se decontează suma de către universități**, studenții fiind nevoiți să facă drumuri suplimentare la diverse birouri ale universității pentru a depune diverse documente (chitanța de achiziție a abonamentului, copie după cartea de identitate, copie după carnetul de student, extras de cont etc.), iar **banii le sunt rambursați de multe ori cu săptămâni sau chiar luni întârziere**. Considerăm că astfel de situații ar putea fi evitate ușor prin intermediul unor **acorduri între instituțiile de învățământ superior și regia de transport local**.

²⁹ Raisa Iosif, *Bătăie de joc sau necesitate? Gratuitatea nu mai e gratuită!!!*, CampusCluj.ro, din 30 ianuarie 2014, articol disponibil la pagina web <http://www.campuscluj.ro/stiri/743-bataie-de-joc-sau-necesitate-gratuitatea-nu-mai-e-gratuita.html>, Gabriela Dragotă, *30.000 de STUDENȚI clujeni, JECMĂNIȚI de organizațiile studentești pentru a beneficia de transport gratuit*, monitorulcj.ro, din 30 ianuarie 2014, <http://www.monitorulcj.ro/actualitate/32722-studentii-clujeni-se-simt-jecmaniti-de-organizațiile-studentesti-pentru-a-beneficia-de-transport-gratuit#sthash.a9i17kuF.wM60fADI.dpuf>, Andra Camelia Cordoș, *Toamna se numără afacerile: stop cartelurilor de carduri studentești*, Universitaticurate.ro, 28 august 2012, articol disponibil la pagina web <http://universitaticurate.ro/integritate/toamna-se-numara-afacerile-stop-cartelurilor-de-carduri-studentesti/>

ANOSR este membru în:

European
Students'
Union



Consiliul
Tineretului din
România



Alianța pentru o
România
Curată



facebook.com/anosr.ro



office@anosr.ro



www.anosr.ro



Calea Plevnei nr. 61,
camera 12-13, sector 1,
București, 010223

De asemenea, există situații în care studenții ajung cu dificultate să **achiziționeze legitimațiile de transport cu reducere, întrucât numărul de chioșcuri arondat pentru eliberarea abonamentelor specifice studenților este redus și au un program de funcționare insuficient de extins** astfel încât studenții să poată achiziționa aceste abonamente într-un mod cât mai flexibil.

ANOSR este membru în:

European
Students'
Union







Consiliul
Tineretului din
România



Alianța pentru o
România
Curată



 facebook.com/anosr.ro
 office@anosr.ro
 www.anosr.ro

 Calea Plevnei nr. 61,
camera 12-13, sector 1,
București, 010223

Propuneri

În baza celor menționate mai sus și a analizei modului în care se realizează repartizarea pe universități a alocațiilor bugetare destinate cheltuielilor de transport pentru studenți, **ANOSR face următoarele propuneri:**

1. Este necesară **creșterea fondului alocat cheltuielilor de transport pentru studenți** astfel încât măcar toți studenții bugetați, la forma de învățământ zi, să poată beneficia teoretic de această subvenție.
2. CNFIS trebuie să ia în considerare și **situația studenților din orașele care nu sunt considerate centre universitare, dar în care își desfășoară activitatea studenți** care se încadrează în prevederile art. 205, alin (2) din LEN, la facultăți sau programe de studii „**extensie**” **ale unor universități din alte orașe**, considerate a fi centre universitare (ex. Baia Mare, Hunedoara ș. a.).
3. **Metodologia trebuie să condiționeze acordarea subvențiilor pentru transportul în comun al studenților de lipsa oricărui intermediar.** Aceștia ar trebui să beneficieze automat de reducerea de 50% atunci când achiziționează abonamentul de la punctele de vânzare ale regiilor de transport local, fără să fie nevoiți să deconteze ulterior suma de la instituțiile de învățământ superior sau să achiziționeze abonamentul cu tarif redus pe baza unor carduri ale unor agenți economici sau organizații neguvernamentale, precum Omnipass sau Euro26.
4. În condițiile subfinanțării învățământului superior și a alocării unui fond insuficient pentru respectarea prevederilor legale, este necesară introducerea unui **coeficient suplimentar, ponderator**, astfel ca **un procent aproximativ egal din studenții din fiecare centru universitar să beneficieze de aceleași prevederi.**

Referitor la legislația în vigoare referitoare la reducerile acordate studenților pentru transportul în comun, solicităm modificarea **art. 205, alin. (2) din Legea Educației Naționale nr. 1/2011** și a **Ordinului Ministrului Învățământului nr. 4055 din 14 iunie 1996**, astfel încât să se revină la prevederile **art. 176, alin. (1) din Legea Învățământului nr. 84 din 24 iulie 1995**, care stipula că studenții beneficiază de tarif redus cu minimum 50% pe mijloacele de transport local în comun:

- **indiferent de tipul de instituție de învățământ superior acreditată, de stat sau privată;**
- **indiferent de forma de studii urmată;**
- **indiferent de vârsta acestora;**
- **indiferent de ciclul de studii urmat, inclusiv cel de doctorat**
- **pe toată perioada anului calendaristic.**

ANOSR este membru în:

European
Students'
Union





Consiliul
Tineretului din
România



Alianța pentru o
România
Curată



 facebook.com/anosr.ro
 office@anosr.ro
 www.anosr.ro

 Calea Plevnei nr. 61,
camera 12-13, sector 1,
București, 010223