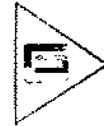




romania2019.eu

CONSILIUL  
CONCURENȚEI  
ROMÂNIA



ROMANIA		
CONSILIUL CONCURENȚEI		
REGISTRATURA GENERALĂ		
Nr. Ieșire .....	4321	
20 ... 19 Luna .....	05	Ziua ... 04

Doamnei Secretar de Stat Sirma CARAMAN

Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice

Bulevardul Libertății nr. 16, Latura Nord, sector 5, București, cod poștal 050706  
Telefon: 0372.111.409; Fax: 0372.111.621; E-mail: info@mdrap.ro

Subiect: adresa dumneavoastră nr. 44268/29.03.2019, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG/4321/04.04.2019

Stimată doamnă Secretar de Stat,

Referitor la adresa sus menționată, prin care a fost înaintat Consiliului Concurenței, spre consultare, proiectul de ordonanță de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane (denumit, în continuare, *Proiectul*), vă comunicăm următoarele:

Autoritatea de concurență își exprimă disponibilitatea de colaborare cu toate instituțiile statului în procesul de modificare a cadrului legislativ, care să permită funcționarea piețelor pe baze concurențiale. Astfel, deși *Proiectul* se află în consultare publică, existând probabilitatea ca acesta să fie modificat, varianta actuală a fost analizată și se consideră că sunt necesare anumite clarificări/modificări, pentru a se facilita dezvoltarea pieței serviciilor de transport rutier de persoane și a concurenței pe această piață, în vederea promovării intereselor beneficiarilor, după cum urmează:

Cu caracter general, dorim să precizăm faptul că, sub incidența *Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului* (denumit, în continuare, *Regulamentul nr. 1370/2007*) pot intra numai serviciile de transport public care au atașate obligații de serviciu<sup>1</sup> de interes economic general (SIEG), cărora li se acordă, totodată, un drept exclusiv și/sau o compensație. Prin urmare, nu se poate considera automat că toate serviciile de transport reglementate de *Legea nr. 92/2007*<sup>2</sup> intră sub incidența *Regulamentului nr. 1370/2007*, la fel cum este posibil ca alte tipuri de transport (județean sau interjudețean) să îndeplinească condițiile necesare (spre exemplu, dacă li se impune să deservească anumite trasee/curse care nu prezintă interes pentru operatori, întrucât nu sunt profitabile). Dacă autoritățile competente identifică o nevoie a comunității, ce nu poate fi suplinită de piață la nivelul dorit (nevoie

<sup>1</sup> Obligații stabilite de UAT/ADI pe baza unui studiu și a unei consultări publice, așa cum a precizat Comisia Europeană în răspunsurile sale.

<sup>2</sup> Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare.

identificată în urma elaborării unui studiu de piață și a unei consultări publice), pot să impună anumitor operatori județeni/interjudețeni să asigure transportul pe anumite trasee/curse/cu o anumită frecvență/la un anumit nivel de calitate etc. Astfel de servicii pot fi definite ca SIEG, iar operatorii respectivi pot primi compensație, în conformitate cu prevederile *Regulamentului nr. 1370/2007*.

În cazul în care se acordă diferențe de tarif pentru transportul anumitor categorii de călători, acestea reprezintă o compensație, care poate constitui ajutor de stat și poate intra sub incidența *Regulamentului nr. 1370/2007* dacă autoritățile competente, conform procedurii de mai sus, impun operatorilor obligația de a transporta respectivele categorii de pasageri, în mod gratuit sau la un tarif redus.

Totodată, menționăm că acordarea diferențelor de tarif către operatorii de transport public (local, județean și interjudețean), pentru transportul anumitor categorii de persoane prevăzute în legislație<sup>3</sup>, poate fi făcută în conformitate cu art. 3 alin. (3) din *Regulamentul nr. 1370/2007*, care prevede că: "Fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 73, 86, 87 și 88 din *Tratat*, Statele Membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentului *Regulament* normele generale privind compensarea financiară pentru obligații de serviciu public care instituie tarife maxime pentru elevi, studenți, ucenici și persoane cu mobilitate redusă. Aceste norme generale sunt notificate în conformitate cu articolul 88 din *Tratat*. Orice astfel de notificare cuprinde informații complete privind măsura respectivă și, în special, detalii privind metoda de calcul." Prin urmare, pentru aceste diferențe de tarif acordate direct operatorilor de transport recomandăm elaborarea și transmiterea unei notificări către Comisia Europeană, de către autoritățile care au inițiat aceste prevederi, în cazul în care se dorește ca aceste diferențe să nu cadă sub incidența prevederilor *Regulamentului nr. 1370/2007*.

În ceea ce privește art. I punctul 9 din *Proiect*, prin care se intenționează modificarea art. 3 din *Legea nr. 92/2007*, semnalăm că, din formularea textului, nu rezultă în mod clar dacă legea reglementează toate serviciile publice de transport local, sau doar acelea care reprezintă SIEG. Așa cum se menționează la paragraful (5) din preambulul *Regulamentului CE nr. 1370/2007*, în prezent, multe dintre serviciile de transport terestru de călători care sunt necesare din punct de vedere al interesului economic general nu pot funcționa în regim comercial. Pentru a se asigura că aceste servicii sunt prestate, autoritățile competente din Statele Membre pot atribui drepturi exclusive operatorilor de servicii publice, pot acorda compensații financiare operatorilor de servicii publice și pot defini norme generale de exploatare a transportului public care se aplică tuturor operatorilor.

Astfel, în cazul în care situația descrisă mai sus este valabilă și pentru transportul public local din unitățile administrativ teritoriale din România, acest serviciu poate fi definit ca serviciu de interes economic general și trebuie să respecte condițiile prevăzute în *Regulamentul CE nr. 1370/2007*. Totuși, încadrarea/definirea ca SIEG și încredințarea serviciului către un operator trebuie făcută de către UAT/ADI. Prin urmare, dacă se intenționează ca *Legea nr. 92/2007* să reglementeze doar SIEG-urile, trebuie să se menționeze expres acest lucru și să se prevadă condițiile generale care trebuie îndeplinite în acest caz.

Referitor la art. I punctul 10 din *Proiect*, prin care se intenționează modificarea lit. b) a art. 4 alin. (1) din *Legea nr. 92/2007*, opinăm că teza finală a lit. b) trebuie eliminată întrucât mențiunea nu este clară și, mai mult, astfel de cazuri, dacă ar exista în fapt, ar trebui să respecte dispozițiile art.

<sup>3</sup> Legea nr. 1/2011 a educației naționale, cu modificările și completările ulterioare; Decretul-lege nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începerea de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, cu modificările și completările ulterioare; Legea nr. 341/2004 a recunoștinței față de eroii-martiri și luptătorii care au contribuit la victoria Revoluției române din decembrie 1989, cu modificările și completările ulterioare etc.

5 alin. (2) lit. b) din *Regulamentul nr. 1370/2007*, referitoare la liniile de ieșire. În astfel de situații, este necesară realizarea, de către autoritățile locale competente, a unor analize, de la caz la caz, pentru a verifica respectarea dispozițiilor cuprinse în *Regulamentul nr. 1370/2007* referitoare la liniile de ieșire, respectiv a prevederilor cuprinse la secțiunea 2.3.1 lit. v) din *Comunicarea Comisiei referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători*.

De asemenea, precizăm că, în cazul mijloacelor de transport puse la dispoziție de autoritatea locală competentă, operatorul trebuie să plătească pentru acestea o chirie/redevență, care poate fi inclusă în costurile serviciului de transport public local prestat și, implicit, în compensația pe care acesta o primește de la autoritatea care i-a încredințat prestarea serviciului, cu respectarea *Regulamentului nr. 1370/2007*. În contextul în care, prin contractul de delegare, se dau în exploatare operatorului de transport sau transportatorului autorizat bunuri din proprietatea publică sau privată a autorităților administrativ-teritoriale, fără încheierea unor contracte de concesiune distincte pentru acestea, trebuie instituită obligația autorității locale competente de a calcula, prin contractele încheiate, o redevență stabilită la prețul pieței, care să permită recuperarea investiției autorității (o posibilitate ar fi să fie stabilită similar costurilor de amortizare). În privința stabilirii redevenței, precizăm faptul că *Legea nr. 92/2007* ar trebui să includă și o formulă de calcul a acesteia pentru situațiile în care bunurile din proprietatea publică au fost amortizate (dacă există astfel de cazuri, când bunurile au fost amortizate, dar sunt încă în funcțiune).

În ceea ce privește art. II pct. 3 din *Proiect*, referitor la introducerea art. V<sup>1</sup> în *Legea nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007* (denumită, în continuare, *Legea nr. 328/2018*), așa cum v-a fost comunicat și anterior<sup>4</sup>, autoritatea de concurență consideră că prelungirea nejustificată a valabilității licențelor de traseu poate conduce la distorsionarea mediului concurențial, prin favorizarea operatorilor existenți pe piață și interzicerea accesului altor operatori care ar fi putut să efectueze acest serviciu în condiții economice și de calitate superioare. Prin urmare, în condițiile în care prelungirea valabilității Programelor de transport se face nejustificat, cu nerespectarea prevederilor referitoare la aplicarea principiului liberei concurențe în cadrul acestui domeniu de activitate, o astfel de acțiune poate conduce la denaturarea concurenței.

În cazul de față, este vorba despre o piață reglementată, în care concurența are loc doar la momentul atribuirii curselor, iar după încheierea procedurii de atribuire, fiecare cursă este operată, în general, de un singur operator, pe o anumită perioadă de timp și, astfel, se poate concluziona că pe durata respectivă piața este închisă, fără a mai exista posibilitatea manifestării concurenței. Fiind vorba, practic, despre drepturi exclusive acordate operatorilor, considerăm că durata de atribuire trebuie stabilită astfel încât piața să nu fie închisă mai mult decât este necesar.

Astfel, actualele Programe de transport nu trebuie să fie prelunșite mai mult decât este necesar pentru derularea procedurii de atribuire în condiții obiective, transparente și nediscriminatorii, aspecte deja cunoscute de autoritățile responsabile în acest sens, precum și de cei care urmează să solicite alocarea unor noi trasee. O eventuală prelungire cu mai mult de șase luni a acestora ar bloca în mod nejustificat accesul pe piață al potențialilor operatori în domeniu.

În plus, în ceea ce privește pct. 2 al art. III din *Proiect*, respectiv modificările aduse la art. 3, pct. 46 și 47 din *Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările*

---

<sup>4</sup> A se vedea adresa Consiliului Concurenței cu RG 2181/06.03.2019, transmisă către MDRAP în urma primirii *Proiectului de Ordonanță de Urgență a Guvernului pentru instituirea unor măsuri în domeniul transportului rutier, modificarea și completarea unor acte normative și adresa Consiliului Concurenței cu RG 3367/16.04.2019, transmisă către MDRAP în urma primirii *Proiectului de ordonanță de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Legii serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007 și a Legii nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007*.*

*ulterioare* (denumită, în continuare, *Ordonanța nr. 27/2011*), trebuie să se aibă în vedere, în primul rând, faptul că legislația în domeniul concurenței vizează promovarea intereselor consumatorilor. Astfel, interdicții potrivit cărora nu poate exista decât o singură stație de îmbarcare/debarcare a persoanelor în fiecare localitate (în cazul transportului județean) sau nu poate exista decât o singură oprire în fiecare municipiu pentru îmbarcarea/debarcarea persoanelor, fără a fi permisă oprirea în comune/sate (în cazul transportului interjudețean), nu pot fi considerate nici în beneficiul consumatorului și nici în beneficiul concurenței. Astfel de interdicții, cu atât mai mult cu cât sunt introduse prin lege, restrâng concurența între operatorii de transport ce operează trasee județene și/sau interjudețene ce se suprapun parțial, în detrimentul consumatorilor. Practic, modificările ce se doresc aduse la art. 3, pct. 46 și 47 din *Ordonanța nr. 27/2011* contrazic chiar prevederile pct. 3 al art. III din *Proiect*, la art. 8<sup>1</sup> fiind prevăzute atribuțiile Consiliilor județene care, în urma unor evaluări ale fluxurilor de transport, trebuie să stabilească stațiile de îmbarcare/debarcare a persoanelor.

De asemenea, considerăm necesară completarea dispozițiilor *Ordonanței nr. 27/2011* referitoare la transportul de călători județean, respectiv interjudețean, prin precizarea faptului că, în anumite condiții, aceste categorii de servicii pot fi subiect al *Regulamentului nr. 1370/2007*, respectiv dacă autoritatea competentă impune unui operator obligații de SIEG, ca urmare a unor necesități rezultate în urma unui studiu/consultări.

Tot referitor la definiția transportului rutier interjudețean, considerăm necesară eliminarea sintagmei "[...] *cu excepția transportului dintre municipiul București și localitățile județului Ilfov, care este considerat transport local*" întrucât aria teritorială pe care intenționați să o excepați excede teritoriului Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov. În prezent, poate fi considerat transport public local doar cel efectuat în interiorul/pe teritoriul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov.

În lumina celor prezentate anterior, considerăm necesară completarea atribuțiilor consiliilor județene, prevăzute în *Proiect* la art. III, pct. 3, art. 8<sup>1</sup> alin. (1), astfel:

- la art. 8<sup>1</sup> alin. (1) lit. c) să se completeze cu sintagma "*și impunerea de obligații de serviciu public, atunci când este necesar*",
- la art. 8<sup>1</sup> alin. (1) să fie introdusă o nouă literă, în care să se prevadă: „*elaborarea/contractarea de studii și demararea de consultări publice în cazul în care consideră că anumite servicii nu sunt asigurate de piață conform interesului public, în vederea definirii unor servicii ca servicii de interes economic general și a determinării obligațiilor de serviciu public necesare a fi impuse operatorilor*".

De asemenea, având în vedere că *Legea nr. 51/2006* a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare<sup>5</sup> este în curs de modificare, ar trebui să se asigure că prevederile *Proiectului* sunt corelate<sup>6</sup> cu forma finală a *Proiectului de modificare a Legii nr. 51/2006*. Totodată, dacă există prevederi care derogă de la *Legea nr. 51/2006*, acestea trebuie să fie menționate expres. Din aceste considerente, recomandăm ca acest *Proiect* să fie supus adoptării ulterior adoptării *Proiectului de modificare a Legii nr. 51/2006*.

<sup>5</sup> Denumită, în continuare, *Legea nr. 51/2006*.

<sup>6</sup> A se vedea art. 22 din *Legea nr. 92/2007* versus propunerea de modificare a art. 28 din *Legea nr. 51/2006*.

În plus față de prevederile *Proiectului*, facem și următoarele precizări:

În ceea ce privește art. 22 alin. (5) din forma actuală a *Legii nr. 92/2007*, evidențiem că atât *Legea nr. 51/2006*, cât și *Regulamentul nr. 1370/2007* permit subcontractarea în anumite condiții, motiv pentru care recomandăm modificarea prevederilor art. 22 alin. (5) din actul normativ menționat.

Referitor la art. 23<sup>1</sup> alin. (4) din forma actuală a *Legii nr. 92/2007*, considerăm necesară reformularea acestuia, astfel încât criteriul privind „experiența similară” să nu fie limitat la „contracte similare de servicii publice de transport călători” sau la „licența de traseu”, întrucât acesta constituie o limitare a concurenței, în sensul că este împiedicată intrarea pe piață a noilor operatori. Astfel, se poate considera „experiență similară” și experiența dobândită de operator în efectuarea altor tipuri de transport. Mai mult, considerăm că operatorii fără experiență similară ar trebui să aibă dreptul de a invoca îndeplinirea acestui criteriu prin intermediul unui/unor terți susținători, în sensul art. 182 din *Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare*. Aceleași considerente trebuie avute în vedere și în ceea ce privește transportul județean și interjudețean, reglementat de *Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare*, întrucât un astfel de criteriu conduce la închiderea pieței și, implicit, la afectarea concurenței.

În ceea ce privește dispozițiile art. 28 alin. (1) din *Legea nr. 92/2007*, potrivit cărora durata contractelor “trebuie să fie corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului”, precizăm faptul că în legislația europeană de ajutor de stat se prevede o astfel de obligație doar în cazul serviciilor care depășesc durata maximă prevăzută la art. 4 alin. (3) din *Regulamentul CE nr. 1370/2007*. Astfel, există, spre exemplu, contracte de SIEG potrivit cărora operatorul nu face investiții, acestea fiind asumate doar de autoritatea publică, caz în care nu poate fi stabilită nicio durată contractuală dacă este păstrată prevederea legală care obligă corelarea duratei cu valoarea investițiilor realizate de operator. Din aceste considerente, apreciem că ar trebui adusă mai multă claritate acestei prevederi legale.

Referitor la art. 36 alin. (2) din forma actuală a *Legii nr. 92/2007*, considerăm că este necesară detalierea criteriilor de acordare a autorizațiilor de transport, precum și corelarea acestora cu criteriile prevăzute la art. 23<sup>1</sup> din același act normativ.

Totodată, în ceea ce privește dispozițiile art. II al formei actuale al *Legii nr. 328/2018*, care stabilește cadrul legal european și național aplicabil ajutoarelor de stat acordate pentru prestarea SIEG de transport public local, apreciem că referirea la *Comunicarea Comisiei Europene privind Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (Comunicarea Cadru pentru SIEG)* nu este adecvată. Menționăm că în sectorul transporturilor nu se aplică *Comunicarea Cadru pentru SIEG*, ci *Regulamentul nr. 1370/2007*.

Subliniem faptul că, deosebit de important în stimularea concurenței și a unui mediu concurențial normal pe piața transportului județean și interjudețean de persoane, în vederea promovării intereselor consumatorilor, este modul în care se face atribuirea efectivă a traseelor/curselor. Autoritatea de concurență s-a pronunțat, anterior, în repetate rânduri, atât prin adrese transmise către MDRAP, cât și către Ministerul Transporturilor<sup>7</sup>, asupra faptului că toate criteriile de calificare și selecție trebuie să fie clare, obiective, nediscriminatorii și proporționale, fără să se depășească ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivului urmărit prin atribuire. În caz contrar, se creează premisele restrângerii, împiedicării sau denaturării concurenței prin constituirea unor bariere artificiale la intrarea ofertanților pe piață/favorizarea anumitor operatori. Astfel, pe lângă necesitatea unor mijloace de transport care respectă normele de poluare, trebuie

<sup>7</sup> A se vedea, spre exemplu, adresele Consiliului Concurenței cu nr. RG 12887/08.10.2018, nr. RG 2181/06.03.2019 și nr. RG 3367/16.04.2019.

avute în vedere și alte criterii de atribuire, precum: nivelul de siguranță în trafic, gradul de confort al autovehiculelor, dotarea cu instalație de aer condiționat, asigurarea cerințelor de accesibilitate la nevoile persoanelor cu dizabilități și, mai ales, nivelul tarifului de călătorie practicat pe traseu/km sau grupa de trasee/km. Prin urmare, Consiliul Concurenței consideră că este necesar ca *Ordonanța nr. 27/2011* să conțină, explicit, criteriile de calificare și selecție prevăzute în legislația în domeniul achizițiilor. Astfel, deși potrivit prevederilor *Ordonanței nr. 27/2011*, modul de atribuire este stabilit de autoritatea competentă prin norme, în considerarea celor expuse anterior, propunem introducerea unui nou articol, având următorul cuprins: „*Normele privind modul de atribuire a traseelor/curselor cuprinse în programele de transport trebuie să fie elaborate în concordanță cu prevederile Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale sau ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, după caz.*”

Având în vedere considerentele expuse în paragraful anterior, Consiliul Concurenței consideră necesară și abrogarea art. 82<sup>8</sup> din varianta actuală a *Ordonanței nr. 27/2011*, din următoarele considerente:

Regula generală este aceea că libera concurență este cea mai în măsură să asigure satisfacerea nevoilor consumatorilor. Însă, este recunoscut unanim și faptul că mecanismul liberei concurențe are limitele sale, iar potențialele sale beneficii pot să nu acopere întreaga populație. În astfel de situații, trebuie să intervină statul, pentru a se asigura că interesul public general este bine asigurat. Prin urmare, legiuitorul este cel mai în măsură să aprecieze necesitatea reglementării unui anumit tip de serviciu, punând în balanță interesul economic general, pe de o parte, și libera concurență pe de altă parte.

Având în vedere că după încheierea procedurii de atribuire, fiecare traseu va fi operat, în general, de un singur operator, pe un termen destul de lung, se poate concluziona că pe durata existenței licenței de traseu piața este închisă, fără să se manifeste concurența. Astfel, piața serviciilor de transport rutier de persoane județean/interjudețean este o piață reglementată, în care concurența are loc doar la momentul atribuirii licențelor.

Prin urmare, din moment ce piața nu este liberă, nefiind supusă jocului dintre cerere și ofertă, ci este închisă pe perioada de derulare a programului de transport, putând opera serviciul doar cei către care a fost atribuit traseul, este necesar ca interesul consumatorului să fie protejat. Astfel, criteriile generale, care se au în vedere în conformitate cu legislația în domeniul achizițiilor publice și a concesiunilor, sunt valabile în orice situație în care o atribuire a unui serviciu (traseu sau cursă, în cazul de față) duce la închiderea pieței pentru o perioadă mare de timp. Astfel, nivelul tarifului trebuie să fie unul din criteriile de selecție în vederea atribuirii traseului/cursei, modificarea acestuia putându-se efectua doar dacă apar elemente ce nu puteau fi prevăzute la momentul încheierii contractului de transport.

Din moment ce, odată ce i-a fost atribuit un traseu, operatorul beneficiază de exclusivitate o perioadă mare de timp, tarifele nu se pot stabili „pe bază de cerere și ofertă”, întrucât cererea este mare (călătorii), iar oferta este unică (operatorul care a primit licența). Astfel, prin lăsarea la latitudinea transportatorului căruia i-a fost acordat un drept exclusiv să stabilească tariful, fără niciun control și fără nicio presiune din partea concurenței, se creează premisele încălcării legislației în domeniul concurenței printr-un posibil abuz de poziție dominantă<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> „Art. 82. Tarifele aferente transportului rutier contra cost se stabilesc liber, pe bază de cerere și ofertă.”

<sup>9</sup> Art. 6 alin.(1) din Legea concurenței prevede faptul că: „Este interzisă folosirea în mod abuziv de către una sau mai multe întreprinderi a unei poziții dominante deținute pe piața românească sau pe o parte substanțială a acesteia. Aceste practici abuzive pot consta în special în: a) impunerea, direct sau indirect, a prețurilor de vânzare sau de cumpărare sau a altor condiții de tranzacționare inechitabile; [...]”.

În contextul propunerilor de modificare enunțate mai sus, vă informăm că autoritatea de concurență își va exprima un punct de vedere pe forma finală a *Proiectului*, ce urmează a fi retransmisă de către inițiator.

Cu deosebită considerație,

Bogdan M. CHERTOIU

Președinte

