

Biroul permanent al Camerei Deputaților  
Inițiative legislative



CAMERA DEPUTAȚILOR  
Propunere Legislativă  
pl-x/ 200/10.06.2013

Nr. 377 din 07.06.2013 LAMENTUL ROMÂNIEI

Către:

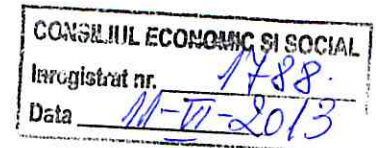
CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL  
Înregistrat nr. 1788  
Data 11-11-2013

### Biroul Permanent al Camerei Deputaților

În temeiul prevederilor art. 74 alin. (1) din Constituția României, republicată, vă înaintăm spre dezbatere și aprobare, propunerea legislativă „**LEGE pentru modificarea și completarea Legii Educației Naționale nr. 1/2011**”.

**Inițiatori:** Inițiatori: Deputat PSD Vlad Alexandru Cosma

Deputat PSD Andrei Bobineaschi  
Deputat PSD Căpuș Tamara  
Deputat PSD Gheorghiu Catalina Elena



## EXPUNERE DE MOTIVE

### Secțiunea 1

#### Titlul proiectului de act normativ

Propunere legislativă pentru pentru modificarea și completarea Legii Educației Naționale nr. 1/2011

### Secțiunea a 2-a

#### Motivul emiterii actului normativ

#### 1. Descrierea situației actuale

În prezent, conform Legii Educației Naționale nr. 1/2011, elevii care în localitatea de domiciliu nu au posibilitatea de a învăța într-o unitate de învățământ sunt sprijiniți prin decontarea cheltuielilor de transport la cea mai apropiată unitate de învățământ sau primesc cazare și masă gratuite în internatele școlare, cu excepția celor înscriși în învățământul postliceal.

Fondurile pentru decontarea cheltuielilor de transport ale elevilor sunt estimate de Ministerul Educației Naționale în funcție de execuția bugetară a anului precedent, numărul de elevi și ținând cont de restanțele aferente anului precedent.

Date fiind aceste facilități, anumiți transportatori încearcă să speculeze situația de cvasi-monopol pe care o dețin pe anumite rute pe care operează fără niciun alt competitor, ca urmare a faptului că la licitațiile organizate de Ministerul Transportului sau de Consiliul Județean nu s-a prezentat decât un singur ofertant. În multe din aceste cazuri, transportatorii respectivi practică tarife mult mai mari decât pe rutele unde există mai mulți operatori de transport.

Aceasta este una din principalele cauze pentru epuizarea fondurilor prevăzute de Ministerul Educației la acest capitol bugetar.

În prezent există mai multe județe unde decontarea cheltuielilor de transport pentru elevii care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu nu s-a mai realizat din luna septembrie 2012.

De asemenea, familiile cu venituri mici nu pot asigura plata abonamentelor de călătorie pentru elevi. Drept urmare, în aceste județe, se manifestă o creștere a ratei abandonului școlar în rândul elevilor care domiciliază în altă localitate decât cea în care sunt școlarizați.

Apare astfel o situație de discriminare în raport cu prevederile constituționale privind accesul la educație.



## 2. Schimbări preconizate

Având în vedere că licențele de transport public de persoane reprezintă un monopol de stat și că transportul elevilor din localitatea de domiciliu către localitatea în care se află unitatea de învățământ reprezintă o activitate de interes public, finanțată din bugetul de stat, este justificat și imperios necesar ca autoritățile publice să intervină pentru stabilirea unui plafon maxim care poate fi aplicat strict în cazul elevilor pentru care se decontează astfel de călătorii.

Acest plafon maxim nu trebuie însă să afecteze capacitatea transportatorului privat de a opera pe anumite rute de transport. Drept urmare, propunerea legislativă prevede ca Ministerul Transporturilor, împreună cu autoritățile publice locale, să centralizeze toate tarifele practicate de operatorii rutieri care realizează transport public de persoane interurban și să calculeze tariful mediului național pe kilometru practicat pentru acest tip de activitate.

Acest tarif mediu național va deveni plafonul maxim care va fi permis operatorilor pentru transportul elevilor, fără ca această impunere să se reflecte și în cazul tarifelor stabilite pentru celelalte categorii de călători.

Astfel, pentru operatorii care practică tarife mai mici sau egale cu tariful mediului național, va exista un singur tarif atât pentru elevi, cât și pentru ceilalți călători. În schimb, operatorii care practică tarife mai mari decât media națională vor fi obligați ca în cazul elevilor să stabilească un tarif egal cu tariful mediu național.

În acest fel se protejează atât interesele comerciale legitime ale operatorilor privați de transport public de persoane, cât și interesul public privind asigurarea accesului la educație pentru elevii care au domiciliul în altă localitate decât cea în care pot fi școlarizați.

Adoptarea prezentei propuneri legislative va produce următoarele schimbări benefice:

Ministerul Educației Naționale va putea estima corect fondurile pentru decontarea cheltuielilor de transport ale elevilor.

Vor fi prevenite disfuncțiile care există în prezent în decontarea călătoriilor pentru elevi.

Va fi combătut eficient abandonul școlar cauzat de lipsa resurselor materiale pentru transportul elevului.

Va fi asigurat accesul egal la educație pentru toate categoriile de școlari.

Autoritățile publice vor putea evita efectele negative ale situației de monopol rezultate în situațiile în care la licitațiile pentru acordarea licențelor de transport se prezintă un singur operator.

Se protejează interesul comercial privat al operatorului de transport prin impunerea unui plafon rezonabil care permite realizarea unei marje de profit (fapt demonstrat de ceilalți operatori care obțin profit în condițiile în care oferă aceleași servicii sub tariful mediu național).





<b>Secțiunea a 3-a</b> <b>Impactul socio-economic al proiectului de act normativ</b>
<b>1. Impact macro-economic</b> Ministerul Educației Naționale va putea să stabilească suma anuală pentru decontarea cheltuielilor de transport ale elevilor în funcție de prețul mediu național pe km pe care îl va comunica Ministerul Transporturilor. Nu vor mai exista situații în care să se depășească sumele alocate pentru transportul elevilor care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu și să se întârzie decontarea abonamentelor, întrucât în fiecare an execuția bugetară pentru acest capitol va fi calculată în funcție de prețul mediu național pe km pe care îl va stabili Ministerul Transporturilor.
<b>2. Impact asupra mediului de afaceri</b> Este limitată specularea poziției de monopol în cazul operatorilor de transport care operează singuri pe anumite rute și aplică tarife semnificativ mai mari decât cele practicate pe rutele cu mai mulți competitori. Limitarea se aplică doar în cazul elevilor, pentru care operatorii vor fi obligați să nu depășească tariful mediului național, calculat periodic de Ministerul Transporturilor.
<b>3. Impact social</b> Reducerea ratei de abandon școlar pentru elevii care provin din familii cu venituri mici care nu pot acoperi cheltuielile de transport ale acestora. Asigurarea accesului egal la educație pentru toate categoriile sociale.
<b>4. Impact asupra mediului</b> Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>5. Alte informații</b> Nu este cazul.
<b>Secțiunea a 4-a</b> <b>Impactul financiar asupra bugetului general consolidat,</b> <b>atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)</b> Diminuarea cheltuielilor bugetare suportate de către Ministerul Educației Naționale pentru



decontarea călătoriilor elevilor care domiciliază în altă localitate decât cea în care sunt școlarizați.

#### **Secțiunea a 5-a**

#### **Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare**

##### **1. Proiecte de acte normative suplimentare**

Este necesar ca Ministerul Transporturilor să stabilească procedura de centralizare a datelor privind tarifele practicate de operatorii rutieri de transport public de persoane pe rute interurbane, astfel încât să poată calcula periodic tariful mediu național. Periodicitatea actualizării tarifului mediu național va fi stabilită de Ministerul Transporturilor în funcție de capacitatea administrativă de centralizare a datelor și de negocierile cu transportatorii vizați de această măsură.

##### **2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie**

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

##### **3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente**

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

##### **4. Evaluarea conformității:**

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

##### **5. Alte acte normative și sau documente internaționale din care decurg angajamente**

Nu e cazul.

##### **6. Alte informații**

Nu e cazul

#### **Secțiunea a 6-a**

#### **Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**



**1. Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate**

Nu e cazul.

**2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ**

Nu e cazul.

**3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr.521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative.**

Nu e cazul.

**4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente**

Deputatul PSD, Ana Birchal, a adresat Ministerului Educației Naționale o interpelare pe această temă. În răspunsul Ministerului se subliniază că „pe rutele de transport pe care există concurență între transportatorii auto, sau există și transport feroviar, prețurile practicate pentru abonamente sunt rezonabile. Această situație nu se regăsește acolo unde se află un singur operator de transport rutier, întrucât în urma licitației organizate de Ministerul Transporturilor sau de Consiliul Județean, a fost adjudecat un singur câștigător. Operatorii de transport auto, știind că prețul abonamentelor se decontează de la bugetul de stat, practică tarife care nu pot fi suportate de familia elevului, având ca efect grav abandonul școlar”.

Luând în considerare această sesizare a Ministerului Educației și mai ales cauzele care produc această situație, propunerea legislativă prevede o soluție rezonabilă pentru transportatorii auto care însă va asigura accesul egal la educație pentru toate categoriile sociale

**5. Informații privind avizarea de către:**

a) Consiliul Legislativ

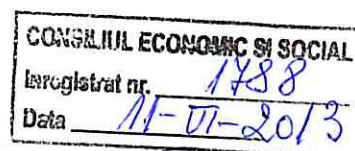
b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării

c) Consiliul Economic și Social





PROIECT



**PARLAMENTUL ROMÂNIEI**

**CAMERA DEPUTAȚILOR**

**SENATUL**

**LEGE**

**pentru modificarea și completarea Legii Educației Naționale nr. 1/2011**

**Parlamentul României** adoptă prezenta lege.

**Articol unic:** Legea Educației Naționale nr. 1/2011, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 18, din 10 ianuarie 2011, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

După articolului 84, se introduce un nou articol, articolul (84<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:

„Art. 84<sup>1</sup> Pentru elevii care domiciliază în altă localitate decât cea în care sunt școlarizați, operatorii de transport/transportatorii autorizați să efectueze serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate vor practica aceleași tarife stabilite pe ruta respectivă, dar nu mai mari decât tariful mediu național pe km, calculat periodic de către Ministerul Transporturilor.”

*Această lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor art. 75 și ale art. 76 alin. (1) din Constituția României, republicată.*

**PREȘEDINTELE CAMEREI**

**DEPUTAȚILOR**

Valeriu - Ștefan Zgonea

**PREȘEDINTELE SENATULUI**

George - Crin Laurențiu Antonescu