

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 *Titlul proiectului de act normativ*

Proiect de LEGE
privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului
pentru completarea art. 84 din Legea educației naționale nr. 1/2011 și a art.
45 din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007, precum și
pentru abrogarea art. 15 din Ordonanța Guvernului nr. 29/2013 privind
reglementarea unor măsuri bugetare

Secțiunea a 2-a *Motivul emiterii proiectului de act normativ*

1. Descrierea situației
actuale

În anul 2011 a intrat în vigoare Legea educației naționale nr. 1/2011, cu modificările și completările ulterioare, care a prevăzut decontarea integrală a costurilor cu naveta elevilor.

Guvernul României a adoptat Ordonanța Guvernului nr. 29/2013 privind reglementarea unor măsuri bugetare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.168/2014, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 550 din 30 august 2013. Ordonanța instituie un plafon de 26 lei/3 km + 2 lei/km pentru decontarea navetei elevilor. După reglementarea tarifelor, abonamentele au fost decontate lunar fără a se înregistra întârzieri.

În conformitate cu prevederile art. 23 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, tarifele practicate de operatorii de transport sunt reglate de piață liberă, prin cerere și ofertă dar, în realitate, unele licențe de traseu sunt acordate unui singur operator de transport. În aceste cazuri, prețurile abonamentelor variază foarte mult pentru aceeași distanță. Unele firme practică tarife de până la 8 ori mai mari decât altele, pentru aceeași distanță.

În acest sens, prezentăm mai jos, spre exemplificare, valorile maxime și minime ale tarifelor

abonamentelor de transport practicate de operatori de transport pe distanțe similare:

Valori minime/maxime ale abonamentelor auto per Km, luna noiembrie 2015, conform datelor furnizate de inspectoratele școlare

Nr. crt.	Distanța Km	Val. lei decontată prin OG	Val. lei minime	Val. maxime
1	3	26	15	200
2	5	30	26	190
3	10	40	29	228
4	15	50	45	240
5	20	60	35	270
6	25	70	64	336
7	30	80	43	360
8	35	90	90	430
9	40	100	100	440
10	45	110	100	368
11	50	120	102	470

Art. 15 din Ordonanța Guvernului nr. 29/2013, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.168/2014, reglementează tariful la care este decontată naveta elevilor, începând cu anul școlar 2013-2014, la nivelul practicat de o parte din operatorii de transport, dar nu rezolvă problema valorii ridicate a tarifelor abonamentelor practicate, diferența fiind achitată din banii părinților. În multe situații, din cauza acestor tarife ridicate, elevii sunt nevoiți să abandoneze școala.

În plan local, Consiliul Județean este autoritatea de reglementare și licențiere pentru transportul intrajudețean, în conformitate cu prevederile art. 16, alin (3) și art. 42 din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local, cu modificările și completările ulterioare.

Pentru transportul interjudețean, reglementarea și licențierea sunt în sarcina Autorității Rutiere Române din subordinea Ministerului Transporturilor. Dispozițiile alin. (1) ale art. 57 din O.M.T.I. nr. 980/2011 pentru aprobarea *Normelor*

metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere menționează ”Cursele de pe traseele cuprinse în programul de transport interjudețean se atribuie prin Sistemul informatic pentru atribuirea electronică a traseelor naționale, operat de instituția cu atribuții în acest sens conform prevederilor legale, în baza criteriilor de evaluare, solicitantului care întrunește cel mai mare punctaj”. Un traseu se atribuie unui singur operator de transport, neexistând concurență, deși la art. 23 din Ordonanța Guvernului nr.27/2011 este prevăzut: ”... cu respectarea principiilor liberei concurențe ...”. Totodată, printre criteriile de atribuire nu se regăsește tariful practicat.

Conform datelor primite de la unitățile de învățământ în luna noiembrie 2015, existau 125.536 elevi care efectuau naveta cu transportul rutier.

Potrivit Institutului Național de Statistică (INS), în anul 2016, mai mult de jumătate (52,5%) dintre persoanele cu vârsta cuprinsă între 15 și 19 ani au domiciliul în mediul rural. Liceele și școlile profesionale sunt situate în general în zona urbană, astfel elevii sunt nevoiți să facă naveta pentru a ajunge la ore. Grupa de vârstă 15-19 ani este relevantă pentru prezenta exemplificare, deoarece în această categorie sunt majoritatea beneficiarilor navetei, elevii de liceu, de regulă din zone rurale, care studiază la o unitate de învățământ liceal din afara localității de domiciliu.

Cele mai multe persoane din segmentul de vârstă 15-19 ani se găsesc în nord-estul și centrul țării, zone cu nivel foarte redus al dezvoltării. O cincime (20,5%, potrivit INS) din totalul elevilor de liceu se găsesc în regiunea de Nord-Est. În această regiune, 65% din populația cu vârsta cuprinsă între 15-19 ani domiciliază în mediul rural. Prin urmare, nu este de mirare că un sfert dintre toți elevii care fac naveta în România locuiesc în această regiune.

Zonele cu cei mai mulți tineri sunt cele mai slab dezvoltate din țară. Potrivit Băncii Mondiale în zona Moldovei sunt localizate cele mai multe localități cu o sărăcie extremă (zone marginalizate). „În aceste zone

rurale cea mai mare parte a populației a absolvit cel mult gimnaziul, își câștigă existența în sectorul informal (mai ales din agricultură) și locuiește în condiții precare chiar și după standardele de obicei scăzute aplicate zonelor rurale, care în general nu dispun de foarte multă infrastructură de bază sau de utilități (cu alte cuvinte, oamenii trăiesc în locuințe supraaglomerate și/sau nu au acces la apă curentă sau la curent electric)”¹. O bună parte se mai găsesc și în centrul țării, o altă zonă cu un nivel scăzut al dezvoltării.

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.

Alocația pentru susținerea familiei reprezintă forma de sprijin pentru familiile cu venituri reduse care au în creștere și îngrijire copii în vârstă de până la 18 ani, conform art. 1 alin. (1) din Legea nr. 277/2010 privind alocația pentru susținerea familiei, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Din datele furnizate de Ministerul Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice reiese că în luna martie 2016, la nivel național, peste jumătate de milion de copii din România (540.677) beneficiau de această alocație. Aproape o treime dintre acești copii (157.480) se găsesc în regiunea Nord-Est.

Toate acestea demonstrează că familiile elevilor în situație de a face naveta spre școală se află într-o situație socio-economică precară, iar orice facilitare

¹ http://antisaracie.mmuncii.ro/downloads/PI_6_Atlas_lunie2016.pdf, accesat la data de 14.09.2016

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.

Necesitatea adoptării proiectului de act normativ este dată de următoarele aspecte:

1. România este a treia țară din Uniunea Europeană în privința părăsirii timpurii a școlii (19,1% din populația 18-24), la mică distanță de primele două locuri: Spania (20%) și Malta (19,8%). Această rată a crescut în ultimii doi ani de la 17,3% în 2013, în condițiile în care România s-a angajat să o reducă la 11,3% până în 2020².

2. Unul din 5 elevi din învățământul secundar superior face naveta pentru a ajunge la ore. Peste jumătate din populația cu vârstă cuprinsă între 15-19 ani locuiește în mediul rural. Liceele și școlile profesionale sunt situate în general în zona urbană, în consecință elevii sunt nevoiți să facă naveta pentru a ajunge la ore.

3. Costurile cu naveta sunt ridicate în raport cu veniturile familiilor, iar orice facilitare financiară are un impact decisiv asupra deciziei de a nu abandona școala. Cele mai multe persoane din segmentul de vârstă 15-19 ani locuiesc în regiunea Nord-Est (20,5%) și în centrul țării, zone care conțin cele mai sărace comunități. Aproape o treime dintre copiii care beneficiază de alocația pentru susținerea familiei se află în regiunea Nord-Est. Tot acolo, 65% din populația cu vârstă cuprinsă între 15-19 ani domiciliază în mediul rural.

Caracterul urgent al proiectului de act normativ este dat de:

1. Amânarea măsurilor care să reducă abandonul școlar după momentul începerii noului an școlar reduce impactul pozitiv al acestor măsuri. Având în vedere că deschiderea anului școlar 2016-2017 s-a realizat la data de 12 septembrie a.c., considerăm stringentă intrarea în vigoare a

² http://antisaracie.mmuncii.ro/downloads/PI_6_Atlas_lunie2016.pdf, accesat la data de 14.09.2016

prevederilor proiectului de act normativ. Realizarea unei intervenții cât mai aproape de începutul anului școlar reduce semnificativ riscul abandonului școlar.

2. Imposibilitatea familiilor care nu au resurse financiare de a suporta cheltuielile de transport pentru naveta copilului. Înainte de începerea anului școlar, familiile își planifică cheltuielile cu manualele, caietele, rechizitele, îmbrăcămintea și alte bunuri necesare întreținerii elevului pe perioada anului. Familiile sărace vor analiza, posibilitatea/imposibilitatea acoperirii cheltuielilor de transport pentru naveta copilului. În condițiile în care familiile sărace realizează că decontarea parțială a navetei reprezintă un efort financiar pe care nu-l pot suporta pe durata întregului an școlar, vor lua decizia neînscrierii/abandonării școlii de către copil. Amânarea decontării integrale a navetei, după începerea anului școlar 2016-2017, conduce la creșterea abandonului școlar.

3. Necesitatea respectării principiilor garantate prin Legea educației naționale, precum principiul echității, principiul incluziunii sociale, principiul asigurării egalității de șanse care dau expresie dreptului la învățătură, drept garantat prin Constituția României, republicată. Neadoptarea măsurilor propuse prin proiectului de act normativ va genera efecte negative în rândul politicilor de combatere și diminuare a abandonului școlar, a excluziunii sociale a copiilor și a politicilor sociale în domeniul educației.

Având în vedere cele expuse, se propune decontarea integrală a abonamentelor de transport emise de operatorii de transport rutier pentru facilitățile de transport acordate elevilor prevăzute la alin. 3 al art. 84 din Legea nr.1/2011, cu modificările și completările ulterioare.

2. Schimbări preconizate	<p>Proiectul de act normativ reglementează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Având în vedere diferențele de preț practicate de operatorii de transport, care au drept consecință imposibilitate decontării integrale a cheltuielilor de transport pentru elevi, devine stringentă stabilirea și actualizarea prin hotărâre de guvern a tarifului maximal per kilometru aferent abonamentului. 2. Pentru a da eficiență noilor prevederi se impune completarea dispozițiilor din Legea nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare. Astfel, la art. 45, se introduc 3 noi alineate în care se prevăd sancțiunile pentru nerespectarea obligațiilor ce le revin operatorilor de transport și personalul împuternicit cu constatarea și aplicarea acestor sancțiuni. 3. Articolul 15 din Ordonanța Guvernului nr. 29/2013, cu modificările și completările ulterioare, se abrogă.
3. Alte informații	
<p>Secțiunea a 3-a Impactul socio-economic al proiectului de act normativ</p>	
1. Impactul macroeconomic	Se va stabili în hotărârea de guvern care va stabili tariful maxim per kilometru.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ are un impact redus spre nul asupra mediului concurențial având în vedere concurența slabă sau chiar absentă pe multe dintre traseele practicate de operatorii de transport public.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Se va stabili în hotărârea de guvern care va stabili tariful maxim per kilometru.
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	Se va stabili în hotărârea de guvern care va stabili tariful maxim per kilometru.
2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Se va stabili în hotărârea de guvern care va stabili tariful maxim per kilometru.
3. Impactul social	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.
4. Impactul asupra mediului	Nu este cazul.
5. Alte informații	Nu este cazul.

Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat,
atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -

Indicatori	Anul curen t	Următorii 4 ani				Medi a pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
	2016	2017	2018	2019	2020	
Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări	Se va stabili în hotărârea de guvern care va stabili tariful maxim per kilometru.					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii (iii) asistență socială b) bugete locale (inclusiv sume defalcate din TVA): (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii (iii) asistență socială	Se va stabili în hotărârea de guvern care va stabili tariful maxim per kilometru.					

c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii	
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat -sume defalcate din taxa pe valoare adăugată	Se va stabili în hotărârea de guvern care va stabili tariful maxim per kilometru.
b) bugete locale -cheltuieli cu transportul elevilor	
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Se va stabili în hotărârea de guvern care va stabili tariful maxim per kilometru.
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Se va stabili în hotărârea de guvern care va stabili tariful maxim per kilometru.
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Se va stabili în hotărârea de guvern care va stabili tariful maxim per kilometru.
7. Alte informații	
Secțiunea a 5-a Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare	
1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	a) 1. Se modifică art. art. 84 alin. (3) și se introduc 2 (două) noi alineate, alin. 3 ¹ și 3 ² , în Legea educației naționale nr. 1/2011, cu modificările și completările ulterioare. 2. La art. 45 alin. (8) din Legea nr. 92/2007 privind serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare se introduc 3 noi alineate. 3. Se abrogă art. 15 din Ordonanța Guvernului nr.29/2013, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.168/2014. b) În vederea implementării noilor dispoziții se elaborează o Hotărâre a Guvernului prin care se stabilește tariful

	per kilometru aferent abonamentului de transport prevăzut la art. 84 alin. (3) din Legea nr. 1/2011, cu modificările și completările ulterioare.
1 [^] 1. Compatibilitatea prezentului act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 6-a	
Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ	
1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ vine tocmai în rezolvarea unei solicitări a partenerilor de dialog social ai Ministerului Educației Naționale și Cercetării Științifice (MENCȘ), precum și a altor organizații neguvernamentale cu activitate relevantă în domeniul educației. Încă de anul trecut, Asociația Elevilor din Constanța și Consiliul Național al Elevilor, organizații reprezentative ale elevilor au solicitat Guvernului României și MENCȘ, în repetate rânduri, rezolvarea problemei nedecontării integrale ale costurilor de navetă ale elevilor care studiază în altă localitate decât în cea de domiciliu, care afectează peste 125,000 de elevi din

România. De asemenea, în luna iunie, cele două organizații reprezentative ale elevilor, alături de Organizația Salvați Copiii, au solicitat din nou Guvernului României rezolvarea problemei, iar în acest sens au depus și o petiție la Avocatul Poporului³. De asemenea, în data de 2 august, organizațiile reprezentative ale elevilor (Asociația Elevilor din Constanța, Asociația Elevilor din Bacău, Consiliul Național al Elevilor), Consiliul Tineretului din România, federațiile sindicale reprezentative din învățământ (Federația Sindicatelor din Educație, Federația Sindicatelor Libere din Învățământ) și Federația Asociațiilor de Părinți – Învățământ Preuniversitar au solicitat Guvernului emiterea unei Ordonanțe de urgență, în sensul decontării integrale a costurilor de navetă pentru elevi, până la începerea anului școlar 2016-2017⁴. De asemenea, ca urmare a efectelor pe care abandonul școlar, provocat de lipsa banilor pentru a ajunge la cursuri, îl are asupra întregii societăți, demersul tuturor actorilor implicați în învățământul preuniversitar din România este susținut și de Consorțiul Universitar⁵ și Coaliția Națională pentru Modernizarea României⁶.

Ca urmare a solicitării reprezentanților elevilor, la nivelul

³<https://www.asociatiaelevilor.ro/2016/o-noua-solicitare-adresata-guvernului-romaniei-decontarea-integrala-a-costurilor-de-transport-destinate-navetei-elevilor/>, accesat la data de 7 august 2016.

⁴<https://www.asociatiaelevilor.ro/2016/elevii-tinerii-cadrede-didactice-si-parintii-front-comun-pentru-scaderea-abandonului-scolar-solicitam-decontarea-integrala-a-navetei-elevilor/>, accesat la data de 7 august 2016.

⁵<http://timisplus.ro/?p=23903>, consultat la 7 august 2016.

⁶<http://www.aid-romania.org/cnmr-solicita-guvernului-aprobarea-de-urgenta-a-decontarii-integrale-a-navetei-elevilor-si-evitarea-astfel-a-abandonului-scolar-si-a-saraciei-din-mediul-rural/>, accesat la data de 6 august 2016.

	<p>Guvernului s-a realizat un grup interministerial de lucru, coordonat de Cancelaria Prim-Ministrului, unde, în sesiunea din 15 iunie 2016 a participat și un reprezentant delegat de Asociația Elevilor din Constanța și Consiliul Național al Elevilor.</p> <p>Totodată, această problemă a fost adusă în discuție și în cadrul Conferinței naționale “Rolul autorităților locale în reformarea învățământului românesc”, organizată de Asociația Elevilor din Constanța și Universitatea “Ovidius” din Constanța, la care au participat reprezentanți ai Guvernului, Administrației Prezidențiale, Parlamentului, autorităților locale, mediului academic, societății civile și experți în educație.</p>
<p>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</p>	<p>Propunerea acestui proiect de act normativ vine ca urmare a solicitărilor mai multor factori relevanți din sistemul educațional românesc, incluzând toți actorii din învățământul preuniversitar (elevi, părinți, profesori). Pe lângă asociațiile reprezentative ale elevilor și Consiliul Național al Elevilor, acest demers a fost promovat și de cele două federații sindicale reprezentative din învățământ, federația care reunește asociațiile de părinți din România, Consiliul Tineretului din România (federație națională care reprezintă drepturile și interesele tinerilor din România, afiliată la European Youth Forum și World Assembly of Youth), Organizația Salvați Copiii (organizație cu peste 26 de ani experiență în apărarea drepturilor copilului, afiliată Save the Children International), Consorțiul Universitaria (consorțiu care reunește cele mai importante cinci universități de stat din România: Universitatea din</p>

	<p>București, Academia de Studii Economice București, Universitatea de Vest Timișoara, Universitatea Babeș-Bolyai din Cluj și Universitatea "Alexandru Ioan Cuza" Iași) și Coaliția Națională pentru Modernizarea României (rețea națională ce cuprinde peste 40 de importante ONG-uri, sindicate, patronate, reprezentanți ai Autorităților Publice Locale, mediului academic și mediului de afaceri).</p>
<p>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</p>	<p>Referitor la decontarea navei elevilor de către autoritățile locale (consiliile județene), având în vedere impactul asupra bugetelor autorităților locale și ținând cont că activitatea autorităților administrației publice locale este guvernată de principiile constituționale ale autonomiei locale și descentralizării serviciilor publice, reiterate și de Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, iar responsabilitatea adoptării unor măsuri în privința desfășurării în bune condiții a serviciului de transport public județean de persoane revine în exclusivitate acestora, în cadrul dezbaterilor preliminare interinstituționale, în cadrul Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice sunt cooptați reprezentanții structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale.</p> <p>Au fost consultate structurile asociative ale autorităților administrației publice locale la data de 29.09.2016, iar UNCJR a răspuns în termenul legal prin adresa nr. 629/03.10.2016.</p>
<p>4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind</p>	<p>În data de 15 iunie 2016 a fost constituit un grup interministerial de lucru, coordonat de Cancelaria Prim-Ministrului, la care a participat și un</p>

constituirea consiliilor interministeriale permanente	reprezentant delegat de Asociația Elevilor din Constanța și Consiliul Național al Elevilor.
5. Informații privind avizarea către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Tarii c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr.977/2016. Proiectul de act normativ fost transmis spre avizare către Consiliul Economic și Social cu adresa de înaintare nr. 2342SG/12.10.2016.
6. Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ	
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Pentru transparență decizională și acces la informațiile de interes public, proiectul de act normativ a fost publicat pe pagina de internet a Ministerul Educației Naționale și Cercetării Științifice la secțiunea “Proiecte de acte normative”, în data de 26.08.2016.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
1. Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 8-a Măsurile de implementare	
1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
2. Alte informații	Nu este cazul.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru completarea art. 84 din Legea educației naționale nr. 1/2011 și a art. 45 din Legea serviciilor de transport public local nr.92/2007, precum și pentru abrogarea art. 15 din Ordonanța Guvernului nr. 29/2013 privind reglementarea unor măsuri bugetare, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU



DACIAN JULIEN CIOLOȘ