

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul Hotărârii Guvernului privind modificarea Hotărârii Guvernului nr 903/2014 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la transportarea elevilor

(număr unic 330/MEC/2026)

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul Hotărârii Guvernului privind modificarea Hotărârii Guvernului nr 903/2014 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la transportarea elevilor este elaborat de către Ministerul Educației și Cercetării.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul Hotărârii Guvernului privind modificarea Hotărârii Guvernului nr 903/2014 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la transportarea elevilor a fost elaborat în temeiul alin. (9) al art.145 ¹ din Codul educației al Republicii Moldova nr. 152/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 319-324, art. 634), care prevede că personalul de conducere, personalul didactic și personalul didactic auxiliar care se angajează sau se transferă în urma reorganizării instituțiilor conform alin. (2) al art.145 ¹ din Codul educației sau din inițiativa fondatorului beneficiază de transportarea gratuită cu transportul pentru elevi sau de compensarea cheltuielilor de transport către noul loc de muncă în condițiile și cuantumul stabilite de Guvern.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Modificările recente ale Codului educației nr. 152/2014 operate prin Legea nr. 21/2026 (MO108-111/06.03.26 art.85; în vigoare 01.01.27), inclusiv modificarea art. 145 ¹ , instituie cadrul legal pentru reorganizarea instituțiilor publice de învățământ general cu efective reduse de elevi și prevăd aplicarea unor măsuri de sprijin pentru personalul afectat, care va fi transferați în alte instituții de învățământ. Totodată, prin pct. 5 a Anexei nr.2 din HG 868/2014 privind finanțarea în bază de cost standard per elev a instituțiilor de învățământ primar și secundar (ciclul I și II) din subordinea autorităților publice locale de nivelul al doilea, din mijloacele financiare din componenta unității administrativ-teritoriale se pot direcționa resurse financiare pentru finanțarea cheltuielilor ce țin de transportarea elevilor la și de la școală, precum și compensarea cheltuielilor de transport ale cadrelor didactice pentru deplasarea în instituțiile de învățământ din altă localitate decât cea de reședință pe distanțe ce depășesc 2 km în scopul desfășurării activității didactice. Lipsa unor mecanisme obligatorii de informare publică afectează încrederea în procesul decizional. În consecință, implementarea reformei rețelei școlare devine mai dificilă, iar comunitățile rămân vulnerabile în fața schimbărilor demografice și educaționale. Pentru a depăși aceste blocaje, este necesară instituirea unor măsuri clare de sprijin și a unui proces de comunicare transparent, prevăzute direct în alin. (9) al art.145 ¹ din Codul educației. Obiectivul este menținerea personalului calificat în sistem și utilizarea eficientă a experienței profesionale existente. În același timp, încadrarea cadrelor didactice în instituțiile consolidate contribuie la normalizarea normelor didactice, reducerea cumulului artificial și stabilitatea resursei umane. Respectiv, modificările Hotărârii Guvernului nr 903/2014 vor asigura racordarea la noile prevederi ale Codului educației, modificat prin Legea nr. 21/2026, și vor permite personalului didactic afectat de reorganizarea instituțiilor de a beneficia de transport.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul modifică HG nr. 903/2014 pentru a extinde reglementările privind transportul școlar și asupra personalului didactic, în contextul reorganizării instituțiilor de învățământ.

Principalele prevederi și elemente noi se referă la:

- extinderea domeniului de aplicare al Regulamentului de la elevi la elevi și personal didactic (inclusiv cadre de conducere, didactice și auxiliare);
- includerea personalului didactic în toate prevederile privind organizarea și desfășurarea transportului;
- reglementarea transportului personalului didactic care se angajează sau se transferă în urma reorganizării;
- prevederea asigurării transportului pentru copiii cu dizabilități în funcție de necesități, indiferent de distanță;
- actualizarea responsabilităților actorilor implicați și a normelor de siguranță în transport;
- completarea Regulamentului cu proceduri în situații de urgență în timpul transportului.

O prevedere constă în excluderea subpunctului 5) din punctul 35 care prevede că în setul de documente obligatorii care trebuie să se afle la bordul mijlocului de transport este inclus extrasul din Registrul operatorilor de transport rutier care confirmă depunerea notificării la Agenția Națională Transport Auto. Potrivit art. 1, alin. (1), Codului Transporturilor Rutier nr. 150/2014 stabilește cadrul juridic general pentru organizarea, gestionarea și controlul activităților de transport rutier desfășurate pe teritoriul Republicii Moldova, în condiții de concurență și activitate economică cu respectarea principiilor liberei concurențe.

Totodată, art. 2 definește sfera de aplicare a Codului, indicând că acesta reglementează activitatea operatorilor de transport rutier care desfășoară activitate de întreprinzător în domeniul transportului de persoane sau mărfuri.

Prin urmare, din normele Codului rezultă, în principal, reglementarea activităților de transport desfășurate în regim economic, de către operatori care activează pe piață în scop comercial.

Totodată, punctul 13, subpunctul 1) a fost modificat prin extinderea razei de transportare, la solicitarea organelor locale de specialitate în domeniul învățământului. Acestea au semnalat că, în cazul localităților/comunelor de mari dimensiuni ale căror teritorii depășesc raza de 2 km, prevederile normative în vigoare le restrângeau capacitatea de intervenție.

De asemenea, prin completarea punctului 13, cu un subpunct nou, se oferă posibilitatea organului local de specialitate în domeniul învățământului, sau instituției de învățământ, conform competenței să transporte elevii și personalul din cadrul instituțiilor de învățământ către instituțiile de învățământ din subordine din localitățile din alte unități administrativ-teritoriale, în urma reorganizării instituțiilor de învățământ primar, gimnazial și liceal conform alin. (2) art. 145¹ din Codul educației sau din inițiativa fondatorului în condițiile alin. (13) al aceluiași articol. Anterior, APL putea asigura transport gratuit doar în limitele propriei unități administrativ-teritoriale, pentru instituțiile din teritoriul administrat. Dacă în urma reorganizării elevii sau personalul trebuiau să meargă la o școală dintr-o altă unitate administrativ-teritorială, nu exista temei legal clar pentru ca APL sau instituția să suporte costurile de transport dincolo de limita administrativă. Această completare creează temeiul juridic explicit pentru transportul între diferite unități administrativ-teritoriale.

Proiectul extinde astfel cadrul existent de transport școlar, adaptându-l la noile necesități generate de reorganizarea sistemului educațional.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
Nu au fost
4. Analiza impactului de reglementare
4.1. Impactul asupra sectorului public
<p>Proiectul clarifică și extinde responsabilitățile autorităților publice în organizarea transportului, incluzând nu doar elevii, ci și personalul didactic. Astfel, Ministerul Educației și Cercetării și autoritățile locale vor avea un cadru mai coerent pentru gestionarea mobilității generate de reorganizarea rețelei școlare.</p> <p>Măsurile propuse sprijină funcționarea eficientă a instituțiilor de învățământ, facilitând deplasarea cadrelor didactice către locul de muncă și contribuind la acoperirea necesarului de personal în teritoriu.</p> <p>În ansamblu, impactul asupra sectorului public este pozitiv, prin creșterea eficienței și capacității de implementare a politicilor educaționale.</p>
4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
<p>Conform datelor din SIME, actualizate la 1 octombrie 2025, aplicarea prevederilor legale va avea următorul impact: 73 de școli vor fi impactate de reorganizare în anul 2026. Dintre acestea 10 urmează să-și sisteze activitatea, iar 63 se vor reorganiza. Dintre acestea 47 vor deveni școli primare, iar 16 școli primare grădiniță.</p> <p>Procesul de reorganizare va elibera și va redirecționa resurse din contul componentei B, pentru cele 10 instituții care se transformă în grădinițe, se vor elibera anual aproximativ 10 milioane MDL, dintre care 75% vor fi centralizate la MEC, iar 25% se vor regăsi în suma transferurilor categoricale pentru unitățile administrativ-teritoriale de nivelul al doilea.</p> <p>Totodată, migrarea elevilor către alte instituții de învățământ va reorienta aproximativ 30 de milioane de lei anual în direcția acestor instituții, contribuind la reducerea eventualului lor deficit și/sau asigurând resurse suplimentare pentru investiții.</p> <p>Per total, reorganizările vor elibera în 2026 aproximativ 40 de milioane de lei care vor fi orientate înspre instituțiile unde vor merge cei 1328 de elevi transportați, în componenta raională și în centralizatorul MEC. Suma a fost estimată pornind de la un normativ „per elev” de 20 de mii lei și componenta fixă de aproximativ 1 milion de lei per fiecare instituție care se reorganizează în grădiniță.</p> <p>Odată cu reorganizările, urmează să fie transportați elevii în instituții de învățământ din apropiere. În total în instituțiile vizate își fac studiile 2754 elevi, iar din aceștia după reorganizare 1328 urmează a fi transportați. Distanțele pe care urmează să le parcurgă elevii nu depășesc 20 de km. 25% din elevi vor parcurge mai puțin de 5 km până la noua instituție de învățământ, iar 76% vor parcurge mai puțin de 10 km. În același timp doar 65 de elevi vor parcurge mai mult de 15 km.</p> <p>Cu referire la asigurarea cu unități de transport suplimentar, pentru anul 2026, din centralizatorul MEC au fost planificate 60 mil. de lei pentru achiziționarea a circa 50 de autobuze școlare. În urma achiziției, contractul a fost extins la 57 unități. În acest context, necesarul financiar pentru procurarea unităților de transport necesare va fi acoperit din mijloacele financiare centralizate în bugetul Ministerului Educației și Cercetării, fie din bugetele prevăzute instituțiilor de învățământ, fără a necesita alocarea unor cheltuieli suplimentare de la bugetul de stat.</p> <p>Pe termen mediu, aceste cheltuieli sunt justificate de necesitatea asigurării mobilității personalului didactic și de eficientizarea rețelei școlare, contribuind la utilizarea mai rațională a resurselor educaționale.</p>
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Nu este.

4.4. Impactul social
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
<p>Proiectul presupune prelucrarea unor date cu caracter personal ale elevilor și ale personalului didactic, în special date de identificare și informații privind domiciliul și locul de studii sau de muncă, necesare pentru organizarea transportului sau acordarea compensațiilor.</p> <p>Aceste date vor fi utilizate exclusiv în scopul implementării prevederilor Regulamentului, respectiv pentru stabilirea eligibilității, planificarea rutelor de transport și gestionarea plăților de compensare .</p> <p>Proiectul nu introduce categorii noi de date și nu extinde semnificativ mecanismele existente de prelucrare, acestea fiind similare celor deja utilizate în organizarea transportului școlar.</p> <p>Impactul este limitat și proporțional, iar prelucrarea datelor se va realiza cu respectarea legislației privind protecția datelor cu caracter personal.</p>
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
<p>Proiectul nu generează efecte negative asupra egalității de gen și contribuie la reducerea inegalităților de acces în sistemul educațional. Măsurile privind transportul și compensarea cheltuielilor se aplică în mod egal tuturor beneficiarilor, fără diferențiere pe criterii de sex.</p>
4.5. Impactul asupra mediului
<p>Implementarea proiectului nu implică riscuri sau consecințe negative asupra mediului.</p>
4.6. Alte impacturi și informații relevante
<p>Nu sunt.</p>
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
<p>Proiectul nu intră în categoria actelor normative care necesită transpunere cu legislația Uniunii Europene.</p>
5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
<p>Proiectul nu intră în categoria actelor normative care necesită expertiza de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene.</p>
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
<p>În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, pe pagina web oficială a Ministerului Educației și Cercetării, compartimentul Transparența decizională, a fost plasat anunțul despre inițierea elaborării, precum și proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la măsurile de sprijin pentru personalul afectat de reorganizarea instituțiilor publice de învățământ general https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16406</p> <p>În procesul de avizare Direcția Învățământ Hîncești a solicitat extinderea razei de transportare, semnalând că, în cazul localităților/comunelor de mari dimensiuni ale căror teritorii depășesc raza de 2 km, prevederile normative în vigoare le restrângeau capacitatea de intervenție. Această sugestie a fost acceptată.</p> <p>Totodată, proiectul a fost avizat de Ministerul Finanțelor și Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și consultat cu Congresul Autorităților Locale din Moldova, fiind formulate în total 7 recomandări.</p> <p>Ministerul Finanțelor a formulat 6 propuneri, dintre care 4 au fost acceptate și 1 neacceptată, iar pentru 2 s-a luat act prin detalierea Notei de fundamentare. Propunerile acceptate au vizat:</p>

extinderea categoriilor de personal beneficiar prin reformularea în „personalul din cadrul instituțiilor de învățământ”, excluderea unui punct care depășea temeiul legal al proiectului, precum și uniformizarea terminologiei prin substituirea cuvântului „călătorilor” cu „persoanelor transportate”. Referitor la impactul financiar, s-a luat act de observațiile privind necesitatea descrierii costurilor estimate și a surselor de acoperire, Nota de fundamentare fiind detaliată în consecință. Propunerea privind uniformizarea termenilor „copii” și „elevi” pe întreg parcursul textului nu a fost acceptată, întrucât Hotărârea reglementează situații distincte care justifică utilizarea ambilor termeni.

După ajustarea proiectului Hotărârii, Ministerul Finanțelor a avizat pozitiv proiectul, fără a expune careva obiecții sau sugestii.

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a formulat o propunere privind corelarea terminologiei cu domeniul transportului rutier de persoane, acceptată și operată în proiect prin substituirea termenului „pasagerilor” cu „persoanelor transportate”.

Congresul Autorităților Locale din Moldova a formulat o propunere privind extinderea sintagmei „personalul didactic auxiliar” și în alte norme ale proiectului referitoare la transportare, acceptată și operată prin revizuirea și reformularea textului relevant.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul a fost supus expertizei anticorupție la Centrul Național Anticorupție și expertizei juridice la Ministerul Justiției.

Ministerul Justiției a formulat o serie de propuneri cu caracter tehnic-legislativ și de redactare, care au fost acceptate integral de MEC.

Centrul Național Anticorupție a emis un Raport de expertiză anticorupție în care a concluzionat: nu au fost identificate norme contradictorii sau conflicte între prevederile proiectului și reglementările altor acte normative în vigoare; în procesul de elaborare, au fost respectate prevederile legale cu privire la transparența în procesul decizional; proiectul corespunde normelor de tehnică legislativă.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Proiectul se încorporează în sistemul actelor normative și nu necesită modificarea cadrului normativ sau elaborarea unor acte normative noi.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Intrarea în vigoare a prezentei hotărâri se va face la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova este necesară pentru a permite aplicarea imediată a noilor prevederi.

Ministru

Dan PERCIUN