

Propuneri pentru modificarea Anexei nr. 1 ”Norme privind autorizarea școlilor de conducători auto și a instructorilor auto” la Ordinul ministrului transporturilor nr. 733/2013 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea școlilor de conducători auto și a instructorilor auto, a Normelor privind atestarea profesorilor de legislație rutieră și a instructorilor de conducere auto, a Metodologiei de organizare și desfășurare a cursurilor de pregătire teoretică și practică a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, a Programei de școlarizare, precum și privind condițiile și obligațiile pentru pregătirea teoretică și practică a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, cu modificările și completările ulterioare

Textul proiectului	Amendament	Motivare
<p>Art. 5. (3) Se consideră îndeplinită condiția prevăzută la alin. (1) lit. b), dacă solicitantul face dovada că:</p> <p>a) Deține cu drept de proprietate, excluzând coproprietate, sau cu contract de leasing minim un vehicul pentru fiecare categorie solicitată; vehiculele utilizate la pregătirea practică pot fi folosite doar de o singură școală de conducători auto și trebuie să:</p> <p>i) îndeplinească cel puțin condițiile prevăzute în anexele nr. 1a) și nr. 1b) la prezentele Norme;</p> <p>ii) fie agreeate de către Regia Autonomă „Registrul Auto Român” conform reglementărilor în vigoare, cu excepția vehiculelor utilizate pentru categoria AM;</p> <p>iii) aibă inspecția tehnică periodică efectuată în condițiile legii;</p> <p>iiii) fie asigurate pentru daune cauzate terților, inclusiv persoanelor care se află în interiorul acestora sau pe motocicletă.</p> <p>iiiii) fie dotate pentru examinarea în vederea obținerii permisului de conducere, cu excepția vehiculelor utilizate la pregătirea practică pentru categoriile AM, A1, A2 și A, cu un sistem tehnic de monitorizare video și audio precum și cu un sistem de poziționare global - GPS; sistemul tehnic trebuie să conțină două camere de luat vederi montate în</p>	<p>Art. 5. (3) Se consideră îndeplinită condiția prevăzută la alin. (1) lit. b), dacă solicitantul face dovada că:</p> <p>a) Deține cu drept de proprietate, excluzând coproprietate, sau cu contract de leasing minim un vehicul pentru fiecare categorie solicitată; vehiculele utilizate la pregătirea practică pot fi folosite doar de o singură școală de conducători auto și trebuie să:</p> <p>i) îndeplinească, atunci când sunt utilizate în activitatea de instruire practică, cel puțin condițiile prevăzute în anexele nr. 1a) și nr. 1b) la prezentele Norme;</p> <p>ii) fie agreeate de către Regia Autonomă „Registrul Auto Român” conform reglementărilor în vigoare, cu excepția vehiculelor utilizate pentru categoria AM;</p> <p>iii) aibă inspecția tehnică periodică efectuată în condițiile legii;</p> <p>iiii) fie asigurate pentru daune cauzate terților, inclusiv persoanelor care se află în interiorul acestora sau pe motocicletă.</p> <p>iiiii) abrogat</p>	<p>Autovehiculele din categoria AM, A1, A2 și A sunt utilizate sezonier, maxim 5-6 luni/an.</p> <p>Mopedele (la școala de șoferi) nu circulă deloc pe drumul public ci numai în spații private.</p> <p>Ordinul în forma actuală solicită RCA și ITP pentru vehiculele cu 2 roți și pe timp de iarnă când acestea nu sunt folosite, și pentru perioada când sunt utilizate în afara drumului public, deși OUG 195/2002 impune obligativitatea acestora doar pentru perioada circulației pe drumurile publice.</p>

<p>interiorul vehiculului, orientate una spre interiorul acestuia astfel încât să se poată vizualiza cursantul și examinatorul autorității de examinare și una orientată paralel cu axul drumului astfel încât să se poată vizualiza traseul urmat de vehiculul respectiv. Informațiile înregistrate prin acest sistem tehnic se stochează pe suport electronic și se pot păstra de către școlile de conducători auto pentru o perioadă de 6 luni. Sistemul tehnic trebuie să poată atât stoca cât și descărca, pentru fiecare cursant în parte, informațiile înregistrate. Rezultatul înregistrării este criptat și constă în redarea simultană a imaginilor și sunetului din interiorul vehiculului, a imaginilor din exteriorul vehiculului, a traseului parcurs stabilit prin sistemul GPS precum și durata înregistrării.</p>		
<p>Art. 9. (3) Anual, Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier la solicitarea Autorității Rutiere Române – A.R.R. certifică printr-o notă menținerea valabilității autorizației fiecărei școli de conducători auto în funcție de menținerea condițiilor de autorizare, precum și de realizarea gradului minim de promovabilitate/categorie de 40% care reprezintă raportul dintre numărul de cursanți care au promovat primul examen în vederea obținerii permisului de conducere și numărul cursanților care s-au prezentat pentru prima dată la examen pentru categoria respectivă, în această perioadă.</p> <p>(4) Datele privind gradul de promovabilitate al candidaților fiecărei școli de conducători auto, la primul examen susținut, pentru anul anterior întocmirii notei de certificare sunt asigurate de către Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne.</p>	<p>Art. 9. (3) Anual, Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier la solicitarea Autorității Rutiere Române – A.R.R. certifică printr-o notă menținerea valabilității autorizației fiecărei școli de conducători auto în funcție de menținerea condițiilor de autorizare.</p> <p>(4) abrogat</p>	<p>În forma propusă de MT nu este clar ce se întâmplă dacă școala nu realizează procentul minim impus. Se anulează/retrage autorizația școlii de șoferi? Pentru cât timp? Se retrage autorizația doar pentru categoria pentru care nu s-a realizat procentul minim? Pentru cât timp? Managerul școlii căreia i s-a retras autorizația poate deschide o altă școală? Instructorul care nu a realizat procentul minim poate să profeseze la o altă școală sau să-și deschidă o școală proprie? Este firesc să se interzică pregătirea practică chiar dacă procentul nu a fost realizat din cauza deficiențelor la pregătirea teoretică și invers?</p>

		<p>În baza principiului prevenției și prevenirii, cum va fi o școală avertizată că este în pericol să nu realizeze procentul minim și să ia măsuri de corectare în timp util astfel încât să evite retragerea autorizației? Nu ar fi mai firesc să se suspende atestatele instructorilor/profesorilor care nu realizează procentul minim? Acest ordin ar trebui să aibă răspuns la toate aceste întrebări dacă se dorește introducerea acestui procent minim de promovabilitate.</p>
--	--	--

Considerăm că măsura anulării/retragerii autorizației și închiderea unei întregi societăți comerciale având ca obiect de activitate Școli de conducere(pilotaj) – în actuala formă propusă de MT și în contextul legislativ actual - este una insuficient pregătită, adoptată pripit, disproporționată, nejustă, care va crea inechități și care ar putea avea efecte negative incommensurabile în sensul creșterii nivelului de sensibilitate la acte de corupție pentru toți cei implicați în această activitate din următoarele motive:

1. Școala de șoferi nu are acces în timp real la procentul de promovabilitate al cursanților săi și se regăsește în situația de a nu putea lua măsuri de corectare a deficiențelor în timp util dacă rezultatele la examen sunt nesatisfăcătoare. Odată înmănat Certificatul de absolvire cursantului, potrivit legislației în vigoare, acesta poate susține examenul dacă și când vrea, cu orice autovehicul/școală/instructor dorește, poate comunica sau nu rezultatul examenului său către școală. Școala nu are niciun control asupra cursantului.
2. Școala nu are pârghii legale prin care poate obliga cursantul insuficient pregătit să facă pregătire suplimentară (prin procedura transferului cursantul se poate muta de la școala care refuză eliberarea certificatului de absolvire) și este injust să i se impute școlii eșecul cursantului care nu vrea să facă pregătire suplimentară și nici nu poate fi obligat să o facă.
3. Școala nu examinează, nu eliberează permise de conducere, nu participă în niciun fel la actul de examinare și este injust să fie trasă la răspundere pentru rezultatele unui proces la care nu este parte.
4. Datorită problemelor cronice cu lipsa de personal de la serviciile de examinare, este o perioadă de așteptare de 2-3-4 luni de la momentul finalizării cursurilor până când cursantul susține prima probă practică iar în acest răstimp pierde din cunoștințe și îndemănare și nu poate fi obligat să efectueze pregătire suplimentară. Un cursant poate fi bine pregătit la momentul eliberării Certificatului de absolvire și deloc pregătit după 3 luni de așteptare în care nu a făcut pregătire. Conducerea automobilului înseamnă în primul rând îndemănare, îndemănarea se dobândește prin exercițiu, lipsa acestuia duce la pierderea îndemănării.
5. Statisticile DRPCIV arată diferențe uriașe de promovabilitate între județe (80% Hunedoara, 79% Brăila, 76% Botoșani și Vâlcea, 74% Dolj, 25% Iași,

- 36% Sibiu, 38% Vrancea, etc) ceea ce indică o îngrijorătoare lipsă de uniformitate în procesul de examinare la nivel național.
6. Tot statisticile DRPCIV arată diferențe majore de promovabilitate între examinatorii din cadrul aceluiași serviciu de examinare ceea ce denotă gradul înalt de subiectivism care caracterizează acest examen.
 7. Aceleași statistici ale DRPCIV arată diferențe enorme de promovabilitate în 2 ani consecutivi pentru aceeași școală de șoferi, deși nu s-a produs niciun eveniment notabil (aceiași instructori, aceleași autovehicule, același cadru normativ, etc) care să justifice schimbarea radicală în afară de schimbarea de paradigmă în actul de examinare.
 8. Procentul minim (40% la prima examinare în primul an și 50% în al doilea an) stabilit - nu este clar pe ce criterii - este enorm pentru o țară ca România care se află pe ultimul loc în UE la siguranța rutieră și unde nivelul de educație formală a populației este scăzut iar nivelul de educație rutieră este ca și inexistent. Prin comparație, în UK (țară cu un nivel foarte înalt de siguranță rutieră) la data prezentei procentul de promovabilitate la prima examinare abia atinge 45% și se menține constant în ultimii 10 ani.
 9. Nicio unitate de învățământ nu s-a închis ca urmare a rezultatelor dezastruoase de la examenele de bacalaureat/capacitate.

În acest context, înaintea introducerii unui criteriu de performanță pentru școlile de șoferi, pentru rezultate optime este necesară construirea un cadru legislativ suport pentru ca o astfel de măsură să aibă efectul scontat: instructorul în dreapta la examen și examinatorul pe bancheta din spate, efectuarea pregătirii practice după promovarea probei teoretice, rezolvarea deficitului de personal la instituția de examinare, flexibilizarea planului de învățământ și posibilitatea adaptării lui la nevoile specifice ale fiecărui cursant.

Art. 10. (1) În vederea creșterii calității actului de pregătire al cursanților în vederea obținerii permisului de conducere, la un an de la data prevăzută la art.19, procentul minim de promovabilitate al școlilor de conducători auto va fi de 50%, corelat cu o scdere cu 30% a numărului minim obligatoriu de ore de pregătire; scăderea cu 30% a numărului minim obligatoriu de ore de pregătire nu se aplică cursanților care efectuează pregătirea în vederea obținerii permisului de conducere pentru categoria B.

(2) De la data menționată la alin.(1) școlile de conducători auto vor avea posibilitatea să efectueze cu cursanții un număr suplimentar de ore de pregătire practică peste numărul minim obligatoriu, în funcție de competențele dovedite de cursant.

Art. 10. abrogat

Art. 20. Condițiile privind îndeplinirea procentului minim de promovabilitate și a menținerii condițiilor anuale de

Art. 20. abrogat

<p>autorizare, prevăzute la art.9 alin.3 din prezentele Norme, precum și privind dotarea cu sistemul tehnic prevăzut la art.5 alin.(3) pct. iiii) respectiv art. 6 alin.(3) pct. iiii) intră în vigoare în termen de 6 luni de la data publicării prezentului Ordin.</p>		
<p>Anexa nr. 1b) la Normele privind autorizarea școlilor de conducători auto</p> <p>DOTAREA MINIMĂ a autovehiculelor și vehiculelor destinate instruirii practice în conducerea auto</p> <p>c) Autocamioane și tractoare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispozitiv cu dublă comandă minim pentru ambreiaj și frână de serviciu; - două oglinzi retrovizoare exterioare; - centuri de siguranță, în cazul autocamioanelor; - o casetă cu inscripția ȘCOALĂ, de culoare galbenă portocalie, cu posibilități de iluminare din interior, fixată transversal pe acoperiș, care este prezentată mai jos, având dimensiunile $L*I*h = 840*760*240$ [mm]; - o placă cu inscripția ȘCOALĂ, de culoare galbenă portocalie, având dimensiunile $L*I = 840*240$ [mm], aplicată pe partea din spate. 	<p>Anexa nr. 1b) la Normele privind autorizarea școlilor de conducători auto</p> <p>DOTAREA MINIMĂ a autovehiculelor și vehiculelor destinate instruirii practice în conducerea auto</p> <p>c) Autocamioane și tractoare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispozitiv cu dublă comandă minim pentru frână de serviciu și, după caz, ambreiaj; - două oglinzi retrovizoare exterioare; - centuri de siguranță, în cazul autocamioanelor; - o casetă cu inscripția ȘCOALĂ, de culoare galbenă portocalie, cu posibilități de iluminare din interior, fixată transversal pe acoperiș, care este prezentată mai jos, având dimensiunile $L*I*h = 840*760*240$ [mm]; - o placă cu inscripția ȘCOALĂ, de culoare galbenă portocalie, având dimensiunile $L*I = 840*240$ [mm], aplicată pe partea din spate. 	<p>Potrivit punctului 5.1 din Anexa III a Directivei 126/2006 privind permisele de conducere, proba practică de obținere a permisului de conducere se poate susține și cu autovehicule cu transmisie automată, caz în care se menționează pe permis codul de restricție corespunzător.</p> <p>Totuși, se introduce o excepție la punctul 5.1.3: statele membre pot decide să nu înregistreze această restricție pe permisul pentru categoriile C,CE,D,DE dacă aplicantul deja deține un permis obținut cu un vehicul cu transmisie manuală pentru o altă categorie. Această flexibilitate a fost introdusă prin Directiva 2014/85/EU din 01.07.2014 pentru a ține pasul cu progresul tehnic, în particular datorită dezvoltării sporite și utilizării pe scară tot mai largă în industria transporturilor a unor vehicule mai moderne, sigure și puțin poluante care sunt echipate cu o gamă largă de transmisii semi-automate, automate și hibride.</p>

		<p>România a transpus întocmai textul directivei în OMAI 268/2010 privind examinarea persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere.</p> <p>Pe cale de consecință, DRPCIV susține proba practică de obținere a permisului de conducere cat C cu autocamioane fără pedală de ambreiaj dar școlile de șoferi nu pot face pregătire cu astfel de autovehicule deoarece RAR refuză să elibereze certificate de agreare din pricina acestui OMT 733/2013.</p>
--	--	--

14.08.2018

**Cu stimă,
ing. Mihaela Țurlică
Profesor de legislație rutieră**