



## ***Asociatia Scolilor de Soferi si a Instructorilor Independenti (A.S.S.I.I.)***

***str.Corbului, nr. 25B – Bacau Certf. Insciriere 484/19 febr 2004,  
CIF 16300810, tel:0745837948 iesiri documente nr. 88/01.08.2017***

Page | 1

### **Catre Ministerul Consultarii Publice si Dialogului Social**

#### **Domnului Ministru Gabriel Petrea**

Si reprezentantii formatorilor auto din judetul Bacau inscisi in Asociatia noastra au participat la protestul din capitala impotriva O.M.T. nr. 733/2013, iar reprezentantii nostri ne-au transmis ca ati avut o pozitie corecta, principiala si ca ati militat pentru identificarea unei solutii care sa nu fie partizana si care sa corespunda interesului national.

Deoarece acelasi scop il avem si noi, (dorim sa comunicam cu dumneavoastra ca reprezentanti ai formatorilor auto profesionisti, nu ca reprezentanti ai instructorilor PFA sau ai scolilor de soferi), dorim sa va aducem la cunostinta cateva aspecte care, consideram noi, va vor ajuta sa va faceti o imagine mai clara asupra acestei crize si sa identificati posibile cai de solutionare.

Problemele in cauza sunt numeroase si complexe, dar pentru a nu abuza de timpul dumneavoastra ne vom referi doar la asa-zisele argumente pe care, suntem convinsi, ca le va prezenta in fata dumneavoastra si Ministerul Transporturilor . Citatele de mai jos apar in documente oficiale, folosite de Ministerul Transporturilor pentru a justifica acest Ordin.

“Facem precizarea ca OMT nr. 733/2013 a parcurs tot procesul legislativ necesar, fiind dezbatut in cadrul Comisiei de Dialog Social sau Subcomisiilor tehnice premergatoare cu toti reprezentantii sindicatelor / patronatelor reprezentative din domeniu..”

Intr-adevar, in faza de proiect a Ordinului a existat o sedinta a C.D.S. de la nivelul ministerului. Desi concluziile CDS au doar rol consultativ, sa vedem ce inteleg reprezentantii M.T. prin dialog social: exista caseta audio cu inregistrarea sedintei, unde reprezentantii organizatiilor profesionale au venit cu numeroase propuneri si amendamente, ce au fost transmise in scris, in prealabil Ministerului. Dar reprezentantul MT in Comisia de Dialog Social nu si-a indeplinit nici macar indatorirea legala de a le asculta pe toate si a le supune dezbaterii si a replicat : “ Nu va convine, dati-ne in judecata !

Apoi, tot in faza de proiect a Ordinului, acesta a fost inaintat unor organe de specialitate ale statului. Va rugam sa studiat un document oficial si anume, concluziile **Consiliului Concurentei**, sub semnatura presedintelui acestuia Bogdan Chiritoiu care, pe baza unei analize detaliate si a unor calcule precise, a demonstrat ca Ordinul 733 va avea un impact negativ asupra societatii romanesti, generand costuri exorbitante pentru scolile mici si asupra instructorilor autorizati care lucreaza ca PFA, iar acestia vor disparea de pe piata. Prin urmare, dincolo de efectele de piata pe care le va genera, OMT 733 va fi un ordin discriminatoriu. Totodata, Consiliul Concurentei a facut o serie de recomandari MT-ului printre care si aceea de a permite asocierea instructorilor PFA in vederea folosirii in comun a unor spatii de invatamant si a unor lectori. ([http://www.consiliulconcurentei.ro/uploads/docs/items/id8259/pdv\\_sc\\_sof.pdf](http://www.consiliulconcurentei.ro/uploads/docs/items/id8259/pdv_sc_sof.pdf) )

Ministerul Transporturilor nu a tinut cont de argumentele Consiliului Concurentei bazate pe functionarea economiei de piata, nici de principiile democratiei care stipuleaza dreptul de asociere a persoanelor, limitandu-l.

Punctul de vedere al Consiliului Concurentei a fost confirmat de o alta institutie reprezentativa a statului roman, **Consiliul National Pentru Combaterea Discriminarii**. Aceasta autoritate de stat, analizand continutul O.M.T. nr. 733/2013 a deschis Dosarul nr. 691/2013 si in temeiul art. 20, alin.4 din O.G. nr. 137/2000 privind prevenirea si sanctionarea tuturor formelor de discriminare, cu modificarile ulterioare(in continuare O.G. nr. 137/2000), a emis **Hotararea nr. 279 din 15/05/2014** prin care stipuleaza fara putinta de tagada ca Ordinul 733/2013 este **discriminatoriu** si recomanda Ministerului Transporturilor modificarea ordinului. Reproducem mai jos punctele 3 si 5 din aceasta Hotarare:

Pct. 3 **“Normele diferite privind persoanele fizice autorizate fata de societati comerciale in domeniul autorizarii si atestarii instructorilor auto reprezinta discriminare conform art.2, alin. 1, coroborat cu art 5. al O.G. nr. 137/2000.**

Pct. 5 **“Recomanda Ministerului Transporturilor modificarea ordinului care reprezinta obiectul cauzei in sensul eliminarii prevederilor discriminatorii”.**

**Departamentul pentru Pregatirea Personalului Didactic din cadrul Universitatii Al. I.Cuza din Iasi prin Adresa nr. 1105 din 10 octombrie 2013 evidentiaza faptul ca O.M.T. nr. 733/2013 contine prevederi anacronice, ca profesorii de legislatie si instructorii auto nu beneficiaza de o pregatire pedagogica adecvata, ca organizarea grupelor din cadrul scolilor de soferi cu un numar foarte mare de cursanti este contraproductiva, ca “procentajul de promovabilitate propus care conditioneaza mentinerea autorizatiei de functionare a scolilor de soferi, nu tine cont de legile statistice, de modul de dispunere a populatiei conform curbei lui Gauss, nefiind in corelatie cu reformele actuale din sistemele de educatie” Acelasi document conchide : “ Deficientele de formare ale formatorilor – din scolile de soferi – se vor repercuta negativ la nivelul calitatii formarii, inclusiv la nivelul pregatirii viitorilor soferi, al responsabilizarii lor, conducand la comportamente catastrofice in trafic...”**

Daca Ministerul Transporturilor, Ministrul de atunci Relu Fenechiu ar fi tinut cont de recomandarile acestor organe reprezentative ale statului si de parerilor specialistilor in legislatie rutiera, instruire auto, psiho-pedagogie, exprimate in faza de elaborare a Ordinului, urmarind satisfacerea

interesului national (un organ al statului nu poate formula o directie de actiune decat spre binele public !) si nu satisfacerea unor interese clientelare, nu am fi ajuns in aceasta situatie, s-ar fi evitat tulburarile sociale , numeroase actiuni judiciare nationale si posibil europene.

Page | 3 Se pare insa ca reprezentantii Ministerului Transporturilor nu cunosc semnificatia proverbului latin “Perseverare diabolicum!” si au continuat pe aceeasi linie; iata alt exemplu de asa-zisa argumentare:

“Prevederile OMT nr.733/2013 sunt de acord cu Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European si a Consiliului privind serviciile din cadrul pietei interne si care recunoaste dreptul autoritatii de a conditiona , **motivata**, (sublinierea noastra) accesul prestatorului la activitatea de servicii, de obligatia acestuia de a se constitui intr-o anumita forma juridica”.

Nu stim ce cunostinte juridice are persoana care a redactat acest text dar, cu siguranta, cunoaste niste tertipuri logice folosite in argumentare; el utilizeaza aici citarea partiala si scoaterea din context a unor elemente. Intr-adevar, acest citat exista in Directiva europeana amintita dar, daca respectivul ar fi fost onest, ar fi citat si un paragraf care apare putin mai jos care, **“recunoaste dreptul persoanei fizice sau juridice de a-si alege forma de organizare dorita”** Or, MT tocmai asta face, **impune** instructorilor PFA o anumita forma de organizare inventata de ei – scoala PFA care nu exista nicaieri in Europa si nici macar in Legea 31 de organizare a societatilor comerciale.

Desi Legea 44 permite instructorilor sa functioneze pe baza unei optiuni liber-consimtite ca PFA – iar aceasta forma de organizare s-a dovedit eficienta, MT impune o alta forma de organizare, inexistentă in momentul de fata si a carei eficienta nu poate fi anticipata.

Revenind la citatul anterior, la “dreptul autoritatii de autorizare de a conditiona MOTIVAT accesul prestatorului de servicii de obligatia acestuia de a se constitui intr-o anumita forma juridical”, ne-am putea intreba **care este motivatia Ministerului Transporturilor de a institui aceasta noua forma de organizare, in conditiile in care;**

- Institutia instructorului autorizat PFA exista si in alte state;
- In toate tarile Europei instruirea viitorilor conducatori auto se face in unitati mici si foarte mici;
- Datele statistice ale DRPCIV demonstreaza ca cele mai mari procentaje de promovabilitate sunt in dreptul instructorilor PFA si nu in dreptul scolilor organizate ca S.R.L.
- In pedagogie este o axioma faptul ca instruirea frontala este superioara altor forme de instruire.

Sa revenim la “parcurea procesului legislativ necesar”. MT afirma ca “OMT 733 a fost repus in circuitul civil definitiv si irevocabil prin Decizia nr. 2040 pronuntata de I.C.C.J. prin care se precizeaza ca nefondata **ultima** actiune avand ca obiect anularea OMT nr. 733/2013”. La inceputul lunii iunie MT a

publicat pe site-ul sau acest lucru, anuntind ca Ordinul 733 se va aplica incepand de la 1 septembrie, iar proiectul acestui ordin impreuna cu doua precizari privind intrarea sa in vigoare este publicat pe rubrica Transparenta Decizionala a Ministerului, solicitand totodata propuneri din partea celor interesati si a organizatiilor profesionale. Si intr-adevar, au venit propuneri din toata tara, inclusiv de la Bacau si cereri de convocare a CDS a Ministerului, in care sa fie discutate aceste propuneri. (Institutia Prefectul din Iasi a sesizat ca este o problema sociala si a pus-o pe ordinea de zi a Comisiei de Dialog Social a Prefecturii si chiar va rugam sa consultati opinia reprezentantului Inspectoratului Teritorial de Munca din aceasta Comisie, d-l Albulescu Andrei George, care este unul din cei mai buni specialist in Legislatia Muncii din tara).Dar, stupoare! In data de 6 iulie MT a publicat in Monitorul Oficial. OMT 733,fara sa mai convoace C.D.S. ! Ne intrebam: de ce au mai solicitat propuneri de la specialisti si ce s-a intamplat cu aceste propuneri???!!!

O alta incalcare a legii si totodata o gafa, care noua ni se pare impardonabila; MT a motivat publicarea in M.O. a OMT 733 si intrarea sa in vigoare de la 1 Septembrie prin faptul ca ICCJ a respins ca nefondata ultima actiune avand ca obiect anularea OMT 733/2013. Iata insa ca pe rolul instantei ICCJ mai este in procedura de filtru dosarul nr. 647/26/2013 inregistrat in 17.07.2013 – obiect suspendarea executarii OMT 733/2013 de la C.A. Constanta. De asemenea, exista Decizia nr. 1798/2015 prin care ICCJ a respins recursul inaintat de MT impotriva Sentintei nr. 461/2013 a C.A. Timisoara prin care S.C. Mini Company Irimia s.r.l. a obtinut suspendarea OMT 733/2013 si nu s-a judecat pe fond posibilitatea anularii in tot sau in parte a dispozitiilor acestui act normativ.

Alt asa-zis argument folosit de Ministerul Transporturilor: “Asumarea integrala a pregatirii unui cursant de catre o unitate autorizata, in sensul in care atat pregatirea teoretica cat si pregatirea practica se desfasoara in cadrul aceleiasi unitati autorizate si anume in cadrul scolii de cond. auto”.

Nu exista niciun act normativ in care sa se precizeze faptul ca pregatirea teoretica si cea practica trebuie sa se desfasoare in cadrul aceleiasi unitati. Dimpotriva, OUG nr. 27 privind transporturile rutiere face referire la 2 entitati distincte: scoala ca SRL si instructorul autorizat ca PFA. Asta ar inseamna ca Registrul Comertului a gresit acordand in baza Legii 44 dreptul instructorului atestat de a exercita o activitate individuala privind pregatirea practica a cursantilor ??!!

Apoi, ce inseamna “asumarea integrala a responsabilitatii” ?

Ceea ce se intampla intr-o scoala de soferi reprezinta transpunerea in practica a unui proiect didactic; faza finala a oricarui proiect o reprezinta evaluarea. In alte tari instructorul (sau chiar unul din parintii elevului ) isi asuma responsabilitatea pregatirii acestuia si elevul poate iesi in trafic pe baza unui permis temporar. Deci, instructorul parcurge toate etapele proiectului didactic, inclusiv evaluarea; in Romania cum poate sa-si asume un instructor sau o scoala **intreaga** responsabilitate a proiectului in conditiile in care evaluarea se face de catre alt organ ???!!! Daca Ministerul Transporturilor doreste asumarea integrala a responsabilitatii de catre instructor sau de catre scoala n-are decat sa introduca sistemul gradual de obtinere a permisului de conducere. Suntem intru totul de acord cu acest sistem,

practicat si in alte tari, care s-a dovedit eficient ! Nu putem fi in sa de acord cu experimente facute pe spinarea noastra, a familiilor noastre si, in ultima instanta, a societatii romanesti !!

Page | 5 Alt asa-zis argument folosit de Ministerul Transporturilor pentru a justifica OMT nr. 733/2013 il reprezinta " Necesitatea crearii unui spatiu de **libera si corecta** concurenta intre furnizorii de servicii de pregatire in vederea obtinerii permisului de conducere "

A se vedea concluziile Consiliului Concurentei. Sa intelegem oare ca in tarile unde exista instructori PFA si scoli de soferi nu exista concurenta libera si corecta ?

Ministerul Transporturilor face in permanenta referire la Hotararea ICCJ iar singurul sau sustinator, C.O.T.A.R. acuza instructorii autorizati(PFA) ca nu vor sa respecte aceasta hotarare.

Intai de toate o observatie: Ordinul 733/2013 a fost contestat si declarat necorespunzator si anacronic nu numai de instructorii PFA, ci si de scolile de soferi (organizate ca S.R.L.), de organizatiile profesionale ale formatorilor auto, de specialisti de inalta clasa, inclusiv din mediul universitar.

Apoi, acuzatia respectiva este falsa : o hotarare judecatoreasca trebuie respectata, chiar daca nu suntem de acord cu ea si o consideram nedreapta; asta nu ne impiedica sa luptam prin toate mijloacele legale impotriva ei; suntem convinsi ca la C.E.D.O. vom obtine dreptate deoarece:

- exista un mare numar de Curti de Apel din intreaga tara, unde am obtinut rezolutii favorabile;
- organisme ale statului (Consiliul Concurentei, C.N.C.D. Universitatea Al.I. Cuza), dar si specialisti de inalta clasa din domeniul pedagogiei, legislatiei muncii si statisticii s-au pronuntat impotriva Ordinului;
- in Occident se pune un mare accent pe drepturile omului si este sanctionata orice forma de discriminare;
- nicio instanta europeana nu va admite interventia intr-un proces a unui tert care se afla intr- o relatie financiara cu una din parti (va rugam sa accesati declaratia de avere a d-lui Mircea Grigore, reprezentantul C.O.T.A.R.);
- si apoi, hotararea Tribunalului Bucuresti 2 FED/18.01.2013, obtinuta de COTAR, **fara ca la dosar sa existe documentele solicitate de Lege**, prin care acesta isi aroga dreptul de a reprezenta sectorul nostru de activitate, speram ca Inspectia Judiciara si CSM-ul sa intervina ferm pentru restabilirea dreptului si a legalitatii.

In al treilea rand, I.C.C.J. S-a pronuntat asupra **legalitatii** acestui Ordin si nu asupra **oportunitati sale**. Aspectele negative semnalate vizeaza nu numai viitorul statut al instructorilor autorizati ci si denaturarile produse procesului de invatamant, modul de autorizare si reautorizare al instructorilor si profesorilor, modul de examinare al formatorilor si al cursantilor preconizat, lipsa de competenta a examinerilor din Ministerul Transporturilor, repercusiunile sociale ale masurilor propuse, etc. Toate aceste aspecte nu au fost examinate de justitie, tocmai pentru ca tin de oportunitate. Dar asta inseamna ca nu trebuie luate in considerare atunci cand se lanseaza un Ordin cu

implicatii atat de serioase asupra societatii ??!! Tocmai asupra acestui lucru va rugam sa meditati si sa faceti o analiza serioasa, luand in considerare argumentele tuturor.

Page | 6

Pentru a justifica aparitia si sustinerea O.M.T. nr. 733/2013, Ministerul Transporturilor si C.O.T.A.R. invoca “siguranta rutiera” si “interesul general”. Va rugam, sa analizati, prin prisma celor de mai sus, daca activitatea scolilor de soferi, asa cum este gandita acum de Ministerul Transporturilor, se inscrie pe linia “interesului general” si contribuie intr-adevar la “siguranta rutiera”.

Chiar in cuprinsul O.M.T. nr. 733 se afirma ca “pregatirea viitorilor conducatori auto se face in **scoli**, care functioneaza ca societati comerciale”. **Deci, inainte de a fi societate comerciala, o asemenea unitate este scoala, cu toate consecintele ce decurg de aici. Or, prevederile O.M.T. nr. 733/2013 inverseaza acest raport, incurajand goana dupa profit a patronilor din aceste unitati, in detrimentul procesului didactic, fapt cu consecinte catastrofale asupra sigurantei rutiere si, in ultima instanta, asupra sigurantei nationale.** Aceasta este principala cauza a randamentului necorespunzator inregistrat de scolile de soferi ! Iar Ministerul Transporturilor in loc sa initieze reforme interne, structurale, recurge la experimente si legifereaza in favoarea unor grupuri interesate doar de eliminarea concurentei si obtinerea de profituri.

O.M.T. nr. 733/2013 criticat si dezavuat de organisme reprezentative ale statului roman, de organizatii profesionale, de specialisti de inalta clasa din diferite domenii are si un sustinator; C.O.T.A.R. care se autointituleaza “principalul reprezentant al scolilor de conducatori auto”. In realitate, aceasta este o organizatie in care, pe langa transportatori auto si taximetristi, activeaza si cativa patroni ai Centrelor de Pregatire si Perfectionare si al unor mari scoli de soferi care, desi nu sunt majoritari, detin si presedentia organizatiei. (Si vom demonstra acest lucru pe baza unor documente ce nu pot fi contestate; de exemplu in Iasi sunt 41 de scoli de soferi din care doar una este reprezentata de C.O.T.A.R. din 59 de instructori autorizati , niciunul din ei nefiind reprezentat de aceasta organizatie, in Bacau strangem acum semnaturi de sustinere ale demersurilor intreprinse de F.N.F.A.R. si pana acum nicio scoala de soferi si nici macar un singur instructor auto nu s-a pronuntat ca ar sustine COTAR-ul, ci, din contra, au semnat pentru a le fi reprezentate interesele de catre Federatia Nationala a Formatorilor Auto din Romania, iar situatia se prezinta la fel si in celelalte judete). Dar, sa nu uitam nicio clipa ca interesele patronilor din scolile de soferi nu sunt identice cu cele ale instructorilor si profesorilor care constituie majoritatea personalului din aceste unitati si, ca si in alte domenii, interesele patronilor nu se inscriu pe linia “ interesului general” Atunci cand acesti patroni se afla si in relatii financiare cu reprezentantii ministerului de resort care au putere de legiferare, actele normative emise de acest minister trebuie analizate minutiozitate, cu circumspectie si verificate (nu numai din punct de vedere al legalitatii) daca se inscriu pe linia “interesului general” Tocmai acest lucru vi-l solicitam !

Ne exprimam speranta ca veti analiza aspectele semnalate de noi pe baza logicii si a obiectivitatii si veti identifica solutiile cele mai bune, care sa duca la deblocarea crizei, la evitarea altor tulburari sociale si actiuni in justitie, care sa corespunda interesului real al tuturor romanilor.

Cu consideratie,

Presedinte A.S.S.I.I.

Petru Bordeianu

