

Parlamentul României  
Camera Deputaților

Nr. 938 A din 06.10.1999

București

**ÎNTREBARE SCRISĂ** - CU ALEXE -

adresată **Guvernului**,  
cu privire la politicile Ministerului Transporturilor

Domnului Prim-ministru **Radu Vasile**

Stimate domnule Prim-ministru,

În teritoriu, există luări pertinente de poziție față de "politica totalitară și discreționară a Ministerului Transporturilor". Anexez un memoriu al reprezentantului ACR Prahova, semnalul de alarmă necesitând o atență analiză și luarea de urgență a unor măsuri pentru îmbunătățirea situației.

În esență, se atrage atenția asupra faptului că Ministerul Transporturilor:

- își constituie un sistem propriu exagerat de colectare a taxelor;
- își dezvoltă un sistem paralel de nuanță "polițienească";
- prin organisme precum RAR își creează instrumente de constrângere a automobiliștilor;
- desfășoară anumite activități comerciale prin instituții, cum ar fi RAR, care nu ar avea în mod normal astfel de competențe;
- ar utiliza fondul special pentru dezvoltarea și modernizarea drumurilor (Legea nr.118/1996) și în alte scopuri decât cele prevăzute;
- duce o politică investițională costisitoare (import), neadaptată cerințelor reale și posibilităților de achiziție a aparaturii din producția internă;
- prin RAR dezinformează opinia publică cu privire la procentul real de evenimente rutiere provenite din cauze tehnice, în încercarea de a-și justifica strategia păguboasă;
- prin RAR desfășoară o activitate de monopol (de exemplu, inspecțiile tehnice periodice), situație ce nu mai este întâlnită în nici o altă țară europeană și care ar trebui să facă obiectul analizei inclusiv în cadrul Consiliului Concurenței.

Date fiind acestea, vă rog - în baza prevederilor constituționale, ale Regulamentului Camerei Deputaților (art.148, 152 și 153) și ale Legii nr.115/1999 privind responsabilitatea ministerială, completată prin OUG nr.130/1999 - să aveți amabilitatea să dispuneți să fiu informat, **în scris, în termenul legal**, asupra măsurilor luate pentru revenirea la normalitate a politicii Ministerului Transporturilor sub aspectele menționate (a se vedea și propunerile nr.1-8 din memoriul anexat) și concluziilor rezultate (cu menționarea **concretă** a punctelor de vedere pentru **fiecare** din cele opt propuneri).

30.09.1999

Cu deosebită considerație,

*Adrian Tudor Moroianu-Geamăn*

**Adrian Tudor Moroianu-Geamăn**  
Deputat independent de Prahova aparținând ApR

Se solicită răspuns scris.

## Domnului Prim-ministru Radu Vasile

Stimate domnule Prim-ministru,

Dacă în prezent actuala putere este interesată și preocupată numai de retrocedarea fostelor averi, indiferent dacă acestea sunt terenuri, păduri sau case, juristii Min. Transporturilor, plini de elan, au profitat de nebăgarea de seamă și vacanța parlamentară, promovând "cu snopul", și în acest an ca în cel precedent, **Ordonanțe cu scopul votării acestora în Parlament și de a deveni legi. Ordonanțele îndreptate împotriva automobilismului și rutierismului sunt semnate cu consecvență de ministrul transporturilor și ministrul finanțelor.**

Ordonanța nr.110/1999 pentru modificarea și completarea Legii nr.118/1996 privind constituirea și utilizarea Fondului Special al drumurilor publice, prin completările sale, ne conturează imaginea unui Minister al Transporturilor care devine Stat în Stat deoarece își constituie un sistem propriu de încasare a taxelor și a celor mai mari amenzi din legislația rutieră ( de 10 ori valoarea taxei) pe simplul motiv că nu-i mai place activitatea de colectare a C.E.C.-ului. ( Fapt ce implică spații, salariați, sefi și supersefi, sistem informatic etc.; Oare din ce fonduri ?)

Dacă până acum controlul respectării prevederilor Legii nr.118/1996, respectiv constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se făcea de către organele de poliție în baza acestei Ordonanțe aceste atribuții se transferă organelor de specialitate ale Min. Transporturilor, Autoritatea Rutieră Română (A.R.R.) și Regia Autonomă "Administrația Națională a Drumurilor" ( A.N.D.) pentru că d-l ministru nu este multumit de prestația organelor de poliție așa după cum a declarat-o și în presă. Dacă avem în vedere alte prevederi legislative prin care personalul A.R.R. va fi îmbrăcat în uniforme (tot pe banii noștri) și va fi investit cu cele de mai sus vom realiza că M.T. își creează propria Poliție.

**Se observă foarte ușor crearea de structuri paralele cu instituțiile statului ceea ce dezvăluie politica totalitară a Min. Transporturilor cu scopul de a deveni STAT în STAT.**

În aceeași Ordonanță se prevede ca unitățile subordonate M.T. să condiționeze eliberarea unor documente cu prezentarea dovezii achitării taxei pe anul în curs. Astfel eliberarea "Cărtii de Identitate a Vehiculului" de către **REGISTRUL AUTO ROMÂN** este condiționată de plata taxei de drum.

R.A.R.-ul a devenit un alt instrument al Min. Transporturilor de constrângere al automobiliștilor.

R.A.R.-ul pe lângă multe condiționări impuse automobiliștilor prestează contrar actului de constituire și obiectului de activitate "Inspecții Tehnice Periodice" (I.T.P.) în loc să desfășoare o activitate specifică de REGISTRU.

Ordinul M.T. 353/1998 încălcând legi și hotărâri de guvern transformă o prestare de serviciu în monopolul R.A.R. Acest fapt a fost posibil și prin contribuția Oficiului de Stat pentru Invenții și Mărci care înregistrează I.T.P.-ul ca marcă a R.A.R. INCREDIBIL dar astfel o prestare de serviciu ca I.T.P.-ul devine proprietatea R.A.R.

Parafrazând punem întrebarea, **ați considera normal ca Registrul Comerțului să desfășoare activități comerciale?**

În aceste condiții începe transferarea dreptului de utilizare a mărcii pe baza unui "Contract de franciză" care înseamnă o stoarcere cu forme legale, dar fără nici un efort, a unor mari sume de bani de la unitățile service care și-au cumpărat linii de I.T.P. la preț de 50-70 mii DM, care plătesc salariile personalului de deservire și toate impozitele și taxele către stat. Dacă se are în vedere că în România există cca.3,5 milioane autoturisme că tariful unui I.T.P. a ajuns 140.000 lei (indexabil la coeficient de inflație de 5%, care se atinge aproape lunar) și din care în prezent 24.000 lei este "birul" către R.A.R., rezultă sume de cca. 50 miliarde lei smulse din buzunarul automobiliștilor amatori și încă niște miliarde de la transportul greu și autobuze. Lipsa de transparență în utilizarea acestor fonduri ne permite cel puțin bănuiala finanțării unor partide politice.

Sigur ca efectuarea ITP are ca scop reducerea accidentelor care au fost generate de cauze tehnice, dar de aici si pina la a da o importanta nejustificat de mare acestei aparaturi foarte scumpe din import (50.000 de DM/ linie I.T.P. /fiecare service) care risca ca peste 2 ani sa nu mai aiba decit valoare de "fier vechi" din cauza neconformitatii cu noile reglementari impuse tot de R.A.R. deoarece autorizarea stațiilor ITP (în prezent cca.460 autorizate) se face pe 2 ani, dovedeste o politica foarte paguboasa ( $50.000 \text{ DM} \times 460 = \underline{23.000.000 \text{ DM}}$ ). R.A.R. – ul deși are ca obiect de activitate proiectarea de aparatură pentru I.T.P. nu proiectează nici un aparat însă impune service-urilor achiziționarea anumitor aparate din import în defavoarea aparaturii de productie românească sensibil egală ca performanță.

**Acesta a fost motivul pentru care multe service-uri din țară au avut retineri la achiziționarea unei noi aparaturii pentru I.T.P. in anul 1999, mai ales ca nici un producator sau importator nu detine aprobare metrologică de model decit maximum pina in anul 2002, cînd exista nesansa scoaterii acesteia in afara legii prin schimbarea normelor metrologice.**

În acest sens dăm exemplul Fumetrului F4 (aparat pentru verificarea emisiilor poluante ale motoarelor Diesel), aparat de de fabricatie romaneasca, produs de FAST-ECO, cu Aprobare de Model Metrologic nr. 038/1995, caruia dupa 1 an, adica in 1996, i se interzice utilizarea. Astfel unitatile care l-au cumparat pot sa-l arunce inainte de a-l fi amortizat !

Stam sa ne intrebam in cite alte actiuni sau programe îndreptate asupra cauzelor reale ale accidentelor rutiere s-ar putea folosi aceasta suma enorma de 23.000.000 DM, decit sa fie aruncata pe apa simbetei pentru ifosele si mofturile unor persoane care si-au pierdut simtul masurii.

Nu suntem impotriva introducerii tehnicii noi, de aparate noi, performante, dar aceasta trebuie facuta in masura in care parcul existent de autovehicule o impune! Oarc de ce, in contextul in care Romania are aproape 2 milioane de autoturisme Dacia fara catalizator, se impune la toate SITP-urile analizor pt. 4 gaze, specific pentru verificarea motoarelor pe benzina prevazute cu catalizator, cind singura norma actuala

RNTR-1 ce se aplica la auto Dacia este concentratia unui singur gaz si anume "3,5% CO", fara a se impune in primul rind fabricantului sa se alinie normelor europene si sa detina aparatura cea mai moderna de verificare tehnica. Comentariile pot continua si pentru standul de probat frine si pentru aparatul de reglat faruri. Aberatiile nu se opresc aici. Deoarece pentru adincimea profilului minim al anvelopei care se masoara in milimetri cel mai facil de utilizat este sublerul de adincime, R.A.R. a impus si verificarea metrologica a sublerului care are precizie de sutimi de milimetru. Dar la ce foloseste aceasta precizie?

## Oare de ce trebuie sa cintarim un kilogram de mere cu balanta de bijutier ?

Pentru a se putea pune în aplicare noile reglementări, R.A.R. a căutat să inducă în rândul opiniei publice că în baza propriilor verificări în trafic 90% din parcul auto prezintă defecțiuni tehnice, și deci se impunea elaborarea unui act normativ dur. Acesta este un **fetiș**, deoarece aceste date **sunt contrazise de statisticile publicate de către Direcția Poliției Rutiere** în lucrările "Dinamica accidentelor de circulație" pe an calendaristic care precizează 1.5%-2% accidente grave și morți ce provin din accidente cu cauze tehnice. În acest sens cităm:

1998 total 8457 acc.grave (165 cu cauze tehnice=**1,95%**) ;

total morți 2778 (59 revin cauzelor th = **2,12%**)

19.08.1999. total 4187 acc.grave (59 cu cauze tehnice=**1,5%**)

total morți 1336 (17 revin cauzelor tehnice = **1,27%**)

Deci se observă cu ușurință că restul de cca. **98%** din accidentele grave și morți **provin din alte cauze decât tehnice**. Sigur ca fiecare viata salvata conteaza, dar cu siguranta se poate face afirmatia ca aceste victime provin **din accidente care sunt urmare a ignorarii si a neefectuării verificării tehnice**.

De aceea pentru o apreciere corecta ar fi trebuit sa se stabileasca numarul de accidente ce puteau fi evitate numai printr-o verificare cu această aparatura mai performanta (valoare ce se apropie de " zero" !!! )

Multe nemulțumiri se produc deoarece autovehicule in buna stare tehnica sint respinse de R.A.R. din cauza unei aparaturi ultraperformante dar decalibrate si ca urmare a nerespectării condițiilor de masurare impuse prin RNTR-1 (pe care omul de rind nu le cunoaste), pentru a se mari numarul de respingeri (pentru care se incasează noi taxe) si a se demonstra o falsa exigenta. Ne punem firesc intrebarea, acesti automobilisti jecmaniti, DE CINE POT FI APARATI ?, deoarece, dupa cum se vede, R.A.R.-ul **centreaza, suteaza, marcheaza si,culmea aberantei,si ARBITREAZA (!) verificând si monitorizând toate service-urile ce efectuează inspectii tehnice periodice**..

Aceasta institutie devine un **organ de oprinare** in Romania din momentul in care unor consilieri judeteni,polițiști,ziariști, conducători de

service-uri le este frica sa formuleze in scris sau in mass-media nemulțumirea lor fata de prestatiile R.A.R.

Trebuie aratat si faptul ca R.A.R.-ul, stiindu-se in neregula fata de "Legea concurentei", prin monopolul instituit pe aceasta prestare de serviciu care este I.T.P.-ul, impune semnarea de catre fiecare service ce solicita autorizarea a unei "Imputerniciri" prin care R.A.R.-ul devine reprezentant al intereselor service-urilor în raport cu Oficiul Concurenței. Aceasta este inca o mostra a aberatiei. Oare n-ar trebui ca O.P.C.-ul sa se autosesizeze și să transforme R.A.R.-ul din acuzator in acuzat !

In acest sens va mai aducem argumente particulare pentru R.A.R. Prahova unde în aceeași incinta convietuiesc:

- **R.A.R. Prahova** condus de d-l ing. Dumitrescu Dumitru si
- **S.C. Profesional Auto Service S.A.**, autorizat pentru efectuarea ITP si reparatii auto, la care acelasi dn. Dumitrescu D. detine un mare numar de actiuni si este **presedinte al consiliului de administratie** (situatie de notorietate care este cauza in justitie), unde autovehiculele respinse de R.A.R. sunt trimise pentru "remedieri ireproșabile" si care "asigura" apoi atestarea de catre R.A.R.

Aceasta "pasare" are loc si cu autovehiculele care sunt in buna stare tehnica si sunt scoase necorespunzatoare prin nerespectarea conditiilor de masurare impuse prin RNTR-1 (pe care omul de rind nu le cunoaste) pentru a mari numărul de respingeri si a demonstra o falsa exigenta.

Pentru obtinerea vizei de inspectie tehnica R.A.R.-ul impune in mod abuziv triunghiul reflectorizant cu banda fluorescanta desi in Art.78 al Regulamentului, modificat prin H.G. nr.890/1998, pentru aplicarea Decr.328/ 1966 republicat nu se prevede obligativitatea ca triunghiul reflectorizant sa aiba banda fluorescanta. Dar daca se are in vedere ca acestea se comercializeaza la preturi "piparate" la poarta R.A.R.-Ploiesti prin S.C. MIRO-M S.R.L. administrata de d-na Dumitrescu Adina Maria, reiese din nou interesul spre un cit mai mare volum de vnzare.

Toate aceste aspecte de notorietate au fost aduse la cunostinta d-lui ing. TIGANAS IOAN, director general al R.A.R. la o intrunire la care a participat si d-l ministru Basescu Traian. Ele au constituit si subiect de dezbatere intr-o emisiune televizata a postului ANTENA-1 Ploiesti la care a fost prezent si d-l ing. Constantinescu Adrian, director general adjunct al R.A.R. (inregistrarea poate fi pusa la dispozitie), fără a se lua nici o măsură împotriva acestui conflict de interese și abuzuri.

In nici o alta tara europeana nu se presteaza acest serviciu de I.T.P. la autoturisme (!) de catre Registrul Auto sau Inspectoratul pentru Autovehicule din tara respectiva, fapt pe care R.A.R.-ul a fost nevoit sa-l recunoasca.

Față de cele de mai sus propunem :

1. să se respingă de către Parlament **Ordonanța nr.110/1999** ;
2. să fie verificată destinația sumelor colectate din rutierism pentru a fi investite în același sector; ( nu pentru calea ferată, aducerea în țară a marinarilor români din străinătate etc. după cum s-a vehiculat pe posturile naționale T.V.)
3. să fie dată publicității conform Legii nr.118/1996 și Normelor pentru aplicare, a Min. Finanțelor, **execuția anuală a contului legii mai sus amintite**, deoarece o mare sumă de bani este aferentă cheltuielilor curente respectiv altor cheltuieli; considerăm absolut necesară o verificare a Curții de Conturi deoarece drumurile beneficiază și de mai multe surse de finanțare dintre care multe externe ,
4. să se **desființeze monopolul R.A.R. instituit pe efectuarea I.T.P.-urilor și trecerea controlului acestei operațiuni de la o falsă regie cu practici monopoliste la o unitate a statului;**
5. să se transforme Registrului Auto Român în **societate comercială** conform prevederilor **Legii nr.30/1997**;
6. să se apeleze în primul rând la mijloacele existente mai puțin costisitoare cum ar fi aplicarea și actualizarea **Ordinului nr.2/1983** al Min. Transporturilor referitor la **operațiunile de întreținerea preventivă a parcului auto** (ce lua de bază parcursul și nu perioada de timp) în prezent fiind scăpat de sub control transportul greu timp de 1 an iar cel de călători timp de 6 luni ,peroadă în care nu se prevede obligativitatea nici unei operațiuni specializate de verificare-întreținere !
7. să se reia discuțiile pentru definitivarea formulării "**Codului Rutier** ", cu toate părțile interesate, inclusiv organizații neguvernamentale ale automobiliștilor și experților tehnici auto;
8. transformarea Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră în **Cosiliul Național pentru Siguranță Rutieră** care să funcționeze permanent prin consultarea tuturor instituțiilor și organismelor implicate în rutierism.

Septembrie 1999

Consilier județean , Consiliul Județean Prahova

Nicolae Nan  
