

EXPUNERE DE MOTIVE

După 1990, o mare parte din prevederile juridice ale Statutului personalului din învățământul auto românesc, nu au mai putut fi aplicate datorită schimbărilor survenite în cadrul legislativ intern. De-a lungul timpului, legislația din domeniu a suferit schimbări radicale, într-un ritm accelerat, fapt care nu a făcut altceva decât să prejudicieze și să diminueze atribuțiile și responsabilitățile celor care doreau să practice activitatea de instructor auto independent.

Primul pas a fost făcut în cursul anului 1990 când, prin Ordinul nr. 146163 privind atestarea profesională a persoanelor care doreau să practice activitatea de instructor auto independent, s-a dat startul liberalizării acestui domeniu, acest moment fiind catalogat drept "începutul unei noi viziuni".

Mai apoi, în 1991, a apărut Regulamentul nr. 96.521 privind organizarea și funcționarea școlilor particulare ce pregătesc conducători auto, emis de Departamentul Poliției din cadrul Ministerului de Interne. În același an a apărut Ordinul nr. 146 al Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Normelor de autorizare a școlilor de conducători auto și Normele de autorizare a funcționării centrelor de pregătire a personalului din domeniul transporturilor rutiere, ordin ce a fost valabil până în 2006, când a apărut un alt ordin al Ministrului Transporturilor, care a fost valabil până în 2009. Imediat după acesta a mai fost dat un al treilea ordin, tot al Ministrului Transporturilor, care a fost valabil până în 2011, când a fost abrogat odată cu apariția OUG nr. 109/2005, actualizată. După această perioadă și până în luna aprilie a acestui an, a fost înregistrat un al doilea vid legislativ în domeniul învățământul auto românesc, primul fiind din 2006 până în 2009. Lovitura cea mai grea dată acestui domeniu a venit la începutul acestui an, când, în luna aprilie, a apărut Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 733, un ordin plin de erori și de decizii care nu făceau altceva decât să decimeze ce a mai rămas din această activitate. Drept urmare, și din fericire, acesta a fost suspendat de către instanțele de judecată, pe rolul Curților de Apel din România, din iulie 2013 și până în prezent, fiind înregistrate peste 250 acțiuni de judecată având ca obiect suspendarea sau anularea acestui ordin.

Astăzi putem spune că din 1999, odată cu trecerea de la Ministerul Internelor la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, a activităților de autorizare a școlilor de conducători auto privind organizarea și desfășurarea cursurilor de pregătire teoretică și

practică în vederea obținerii permisului de conducere, a activității privind atestarea instructorilor de pregătire practică și a profesorilor de legislație rutieră precum și a activității privind autorizarea instructorilor de pregătire practică, acest domeniu de învățământ auto a intrat în cădere liberă.

Schimbările legislative repetate, regimul juridic al personalului din învățământul auto românesc, drepturile și obligațiile acestuia, așa cum au fost ele stabilite ultima dată de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin Ordinul nr. 1019/2009, nu au făcut altceva decât să distrugă în proporție de 90 la sută învățământul auto românesc. Pe lângă aceste modificări, specialiștii din domeniu explică și faptul că s-a ajuns în această situație întrucât acest minister, nici până în prezent, nu a pus la punct și nu a prezentat o strategie legislativă europeană de îndrumare, coordonare și control. De cele mai multe ori, normele date prin aceste ordine de ministru au fost în defavoarea celor mulți care activează în acest sistem și în favoarea câtorva care au știut să profite de pe urma unor interpretări sau viduri legislative, așa cum s-a observat extrem de clar în cazul fenomenelor din județele Argeș și Gorj, unde modul în care au fost dobândite permisele auto susțin necesitatea unei legislații corecte, puse la punct. Argumentația necesară pentru o astfel de legislație este întărită și de numărul mare de accidente rutiere mortale. Numai în 2012, conform IML, au fost înregistrate 2.163 de decese în accidente rutiere tragice.

Esența acestei legi este că, în trafic, conducătorul auto va avea un comportament strâns legat de educația rutieră primită doar în cadrul unei unități de învățământ, prin participarea activă a viitorului conducător auto la cursurile de pregătire.

Pregătirea teoretică pentru viitorii conducători auto în unitățile de învățământ este la fel de importantă ca și educația dată copiilor în cei 7 ani de acasă. De aceea, prin prezenta lege, prin unitate de învățământ se înțelege școala de conducători auto, unde cursanții au parte de pregătire teoretică și practică : cabinetele de legislație vor face doar pregătirea teoretică iar instructorii auto autorizați vor face pregătirea practică.

Astăzi, aceste două profesii, respectiv profesorii de legislație rutieră și instructorii auto, sunt recunoscute de statul român prin Anexa 2 a Legii 200/2004, actualizată prin Legea 222/2010, și de OUG 195/2002 actualizată și de regulamentul de aplicare a acesteia. Chiar și cu aceste reglementări legislative, activitățile specifice învățământului auto românesc impun existența unui act normativ care să reglementeze în mod unitar statutul personalului formatorului auto, ținând cont de condițiile concrete din România,

precum și de complexitatea factorilor de risc specifici acestei activități, inclusiv de urmări.

De aceea, scopul acestui act normativ este de a reglementa obligațiile și responsabilitățile personalului din învățământul auto românesc, precum și de a promova protecția drepturilor de care acesta a beneficiat în decursul timpului, ca o recunoaștere a importanței, riscului și responsabilității profesiei exercitate de această categorie de personal.

Această propunere legislativă arată cum pregătirea personalului din învățământul auto românesc se poate face în conformitate cu reglementările specifice și recomandările organizațiilor internaționale din care România face parte, precum și a reglementărilor impuse de Uniunea Europeană. Obligațiile personalului trebuie să fie cele specifice activității învățământului auto românesc, limitându-se la cadrul strict profesional, acela de a pregăti teoretic și practic persoanele care doresc să obțină permis de conducere.

Cea mai importantă reglementare a acestui proiect de lege este prevederea care impune ca profesorii de legislație și instructorii auto să își desfășoare activitatea în mod independent – autorizat PFA. Concret, profesorii de legislație vor putea să își deschidă cabinete autorizate individual PFA iar instructorii auto vor putea să își desfășoare activitatea lor autorizată ca și PFA, independentă de activitatea școlilor de conducători auto. În acest mod, concurența și calitatea pregătirii va fi bazată pe profesionalism și material didactic de ultima oră și nicidecum pe interesul celor care pot fi interesați doar de beneficiile care rezidă din această activitate.

Personalul ce activează în învățământul auto românesc este formator de profesie, deci este strict necesară o normă legislativă, care să ofere acestora un statut corect, demnitate și respect, pentru a nu mai fi considerați personal al transporturilor rutiere, incluși în categoria personalului de bord. O altă mențiune importantă este cea că autovehicule folosite la învățarea și educarea persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere auto trebuie să fie considerate material didactic și nici într-un caz mijloace de transport. Nu trebuie uitat nici faptul că personalul care desfășoară activitatea de învățământ auto este reprezentat de profesori de teorie auto și instructori de practica conducerii auto, spre deosebire de personalul care desfășoară o activitate economico-comercială de transport rutier de persoane, vietăți sau marfă, fiind conducători auto.

În consecință, consider că această propunere legislativă este benefică acestui domeniu, iar adoptarea acestei legi va însemna alinierea la legislația Uniunii Europene și un mare pas înainte.

Prezentul proiect de lege creează o legislație dreaptă, constructivă, europeană, iar adoptarea lui înseamnă creșterea semnificativă a calității procesului de învățământ auto din România, fapt care va duce în final la reducerea substanțială a numărului de accidente pe drumurile publice.

**Inițiator,
Deputat Petru Movilă**

