

# Biroul permanent al Senatului

Bp. 351 ..... 1. 23. 06. 2022 .....



## CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027

Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34

Fax: 021.316.31.31

021.310.23.57, 021.316.31.33

Cod fiscal: 10464660

E-mail: ces@ces.ro

www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)  
Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francofone (UCESIF)

„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)

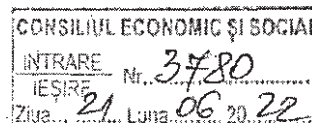
Către,

## PARLAMENTUL ROMÂNIEI

### SENAT

Domnului Secretar General Tiberiu Horațiu GORUN

*Stimate domnule Secretar General,*



Referitor la adresa dumneavoastră nr. XXXV. 2812/07.06.2022, înregistrată la instituția noastră cu nr. 3585/09.06.2022, vă transmitem, alăturat, avizul Consiliului Economic și Social referitor la **propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (b351/31.05.2022).**

Cu deosebită considerație,

Președinte,

Bogdan SIMION

ROMANIA  
21 Iunie 2022

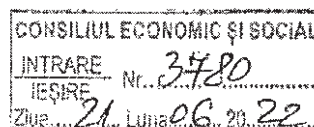


## CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027  
Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34 Fax: 021.316.31.31  
021.310.23.57, 021.316.31.33  
Cod fiscal: 10464660 E-mail: ces@ces.ro www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)  
Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francofone (UCESIF)

„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)



### AVIZ

#### referitor la propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere (b351/31.05.2022)

În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *propunerii legislative pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere (b351/31.05.2022)*.

### CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

În temeiul art. 5 lit. a) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în ședința din data de 21.06.2022, desfășurată online, conform prevederilor Hotărârii Plenului nr.86/17.05.2022, avizează **NEFAVORABIL** prezentul proiect de act normativ, cu următoarea **motivare**:

- adoptarea modificării sistemului de examinare este de natură a perturba semnificativ însăși siguranța rutieră, derularea procesului de examinare, concurența pe piața transporturilor rutiere și ar crea în mod evident premisele pentru fraudarea examenelor și fapte de corupție în domeniu;
- pe lângă acestea, există și alte aspecte care, luate în considerare, conduc la aceeași concluzie logică. Se pot evidenția următoarele aspecte:

**1. Propunerea legislativă nu este fundamentată corespunzător din punct de vedere tehnic, juridic și al oportunității:**

Inițiativa legislativă nu este motivată corespunzător, nu este în concordanță cu obiectivele Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și, implicit, ale Guvernului României în domeniul siguranței rutiere, nu conține dispoziții care să respecte principiul oportunității, nu respectă intenția de reglementare a Parlamentului României manifestată la momentul adoptării Legii nr. 109/2014 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 11/2013 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, nu creează premisele vreunei îmbunătățiri a cadrului normativ actual. Dimpotrivă, adoptarea acestuia ar putea genera consecințe grave asupra siguranței rutiere.

Referitor la scopul propunerii, de eliminare a disfuncționalităților de organizare și desfășurare a examenului de atestare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, așa cum este menționat în expunerea de motive, în cuprinsul acesteia nu se regăsesc prezentate aceste disfuncționalități. În schimb, sunt prezentate o serie de așa-zise avantaje ale modificării legislative, prin transferul unor atribuții care revin în mod firesc și legal Direcției de specialitate din domeniul transporturilor rutiere din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, respectiv atribuții de reglementare și de stabilire a strategiei ministerului în domeniu, către o structură din subordinea Direcției de specialitate, care are rolul de a implementa reglementările, strategiile și politicile autorității competente. O astfel de abordare este inacceptabilă, din perspectiva oportunității, prin raportare la rolul și atribuțiile autorității competente, a direcției de specialitate și a structurilor care aplică și implementează, precum și având în vedere faptul că ea nu există în nicio autoritate competentă la nivel central din cadrul Guvernului României.

În prezent, comisia de examinare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere este formată din 3 membri, specialiști în domeniul transporturilor rutiere, dintre care un membru este nominalizat din cadrul Direcției de specialitate a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii – Direcția Transport Rutier și 2 membri din cadrul Autorității Rutiere Române, autoritatea de licențiere a operatorilor de transport rutier. Prin stabilirea acestei componente a comisiei de examinare, la nivel de lege (Legea nr.109/2014), legiuitorul a consacrat instituirea unui cadru profesionist, adecvat, echilibrat și unitar pentru desfășurarea corectă și transparentă a întregului proces de examinare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere.

Astfel, prin faptul că în componența comisiei de examinare se regăsesc, cum e și firesc, doar specialiști în domeniul transporturilor rutiere, acest aspect reprezintă o garanție a profesionalismului și a asigurării unui personal de specialitate pregătit corespunzător pentru

operatorii de transport rutier, mai ales că din acest personal de specialitate fac parte și persoanele cu funcții care concură la siguranța rutieră, respectiv conducătorul auto, managerul de transport al întreprinderii/ operatorului de transport rutier, consilierul de siguranță pentru transportul rutier al mărfurilor periculoase și instructorul de conducere auto.

Prin proiectul de lege, care schimbă dispozițiile privind componența comisiei de examinare, se înlocuiește direcția de specialitate, Direcția Transport Rutier, cu autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, deținătoarea Registrului Național al Cursanților, precum și al sistemului informatică, această structură fiind de fapt Autoritatea Rutieră Română. Cu alte cuvinte, pentru examinarea personalului din transportul rutier, cu funcții care concură la siguranța rutieră, se dorește a se înlocui specialiștii din Direcția Transport Rutier, adică persoanele care cunosc cel mai bine domeniul transporturilor rutiere și cel al siguranței rutiere, cu persoane din agențiile teritoriale ale Autorității Rutiere Române, care nu au pregătirea profesională corespunzătoare pentru a desfășura o activitate cu impact major pe zona de siguranță rutieră.

În orice domeniu de activitate, fie că este vorba despre transportul rutier, aerian, naval sau feroviar, fie despre educație sau justiție, examinarea personalului de specialitate din domeniile respective se realizează numai de către specialiștii din domeniul respectiv.

Astfel, adoptarea proiectului de lege în forma prezentată ar determina în mod cert o deprofesionalizare a actului de examinare a personalului din transportul rutier, cu impact imediat și grav asupra siguranței rutiere.

Întregul sistem de examinare introdus după adoptarea Legii nr. 109/2014 asigură totală transparență, corectitudine și eficiență (prin camere video și audio, prin săli unice de examinare, printr-un sistem informatic performant și sigur de examinare, printr-un cadru unitar, profesionist și corect de examinare asigurat de specialiștii din comisiile de examinare) a fost și este apreciat de către operatorii de transport rutier și, în același timp, a devenit în ultimii ani un reper pentru autoritățile din alte state membre ale Uniunii Europene, care intenționează să adopte un sistem similar cu cel al României.

De asemenea, în toți acești ani de când procesul de examinare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere se desfășoară în baza modificărilor aduse prin Legea nr. 109/2014 și a normelor de aplicare, nu au existat disfuncționalități în derularea procesului, au fost aduse permanent îmbunătățiri sistemului informatic pentru prevenirea fraudelor la examen și au fost identificate numeroase soluții practice pentru eficiența și corectitudinea examinării și pentru asigurarea unor condiții optime și echitabile pentru toți candidații.

Totodată, nu a fost semnalată nicio problemă din partea celor implicați, în special a operatorilor de transport rutier, care beneficiază astfel de un personal pregătit corespunzător,

motiv pentru care nu se justifică în nici un fel intenția de a modifica dispozițiile în vigoare și de a schimba componența comisiilor de examinare.

Este de precizat și faptul că, în cadrul procesului de consultare publică și transparență profesională pentru adoptarea Ordonanței Guvernului nr. 12/2022 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transporturilor rutiere, în condițiile în care actul normativ în cauză a reprezentat o provocare majoră, având în vedere faptul că asigură implementarea măsurilor sensibile și cu impact negativ pentru transportatori din pachetul Mobilitate I, nicio asociație profesională nu a adus în discuție necesitatea unei modificări a cadrului legislativ privind examinarea personalului de specialitate din domeniu și mai mult, au apreciat în unanimitate soluțiile legislative propuse de Guvern, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

De asemenea, toate definițiile propuse la art. 1 pct. 1 din propunerea legislativă sunt formulate într-un mod generic, vag, fără a fi corelate cu legislația națională și a UE în materie, nerespectând obiectivele și strategia Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în domeniul transporturilor rutiere – spre exemplu, autoritatea competentă, în înțelesul legii, nu poate fi decât Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, nicidecum o structură din subordine/ aflată în coordonare.

## **2. Elementele cuprinse în expunerea de motive, ca având caracter justificativ al inițierii propunerii legislative, sunt prezentate eronat, în mod vădit intenționat:**

Membrii comisiilor de examinare sunt remunerați, în temeiul legii (Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, astfel cum a fost modificată prin Legea nr. 109/2014) din cuantumului tarifului achitat de candidați pentru susținerea examinării, în condițiile stabilite de autoritatea competentă, prin urmare nu sunt remunerați în baza unor contracte cu suma de 10 lei pentru fiecare probă, așa cum eronat se prezintă în expunerea de motive.

De asemenea, plata examinatorilor se realizează de către Autoritatea Rutieră Română, prin sistem bancar, transparent, cu achitarea tuturor taxelor și impozitelor datorate statului român (a se vedea sumele importante care se varsă anual în bugetul de stat al României, grație organizării în acest mod a procesului de examinare), prin plata unei sume mai mici de 10 lei pentru o probă, din care examinatorii își scad și cheltuielile de cazare, transport și masa, cheltuielile cu plata examinatorilor neafectând în niciun fel bugetul de stat, ci dimpotrivă.

Totodată, desfășurarea procesului de examinare în zilele de sâmbătă și duminică reprezintă soluția optimă atât pentru operatorii de transport rutier, pentru conducătorii auto angajați ai acestora (datorită modulelor cursurilor de pregătire, care, de regulă, se desfășoară

de luni până vineri, având în vedere și solicitările cursanților și ale angajatorilor de a avea la dispoziție conducătorii auto în cursul săptămânii de lucru), precum și pentru autoritatea competentă, care asigură cei mai buni specialiști în domeniu pentru o examinare corectă, unitară și echidistantă în zilele de sâmbătă și duminică.

Nu în ultimul rând, de reținut este faptul că actualul sistem de examinare beneficiază de aprecierea și sprijinul asociațiilor profesionale din domeniu, al autorităților competente din celelalte state membre UE și, desigur, al candidaților care doresc să activeze sau să se angajeze într-o piață concurențială, pe baze profesionale corecte și aprofundate, astfel încât nici conducătorii auto și nici angajatorii lor să nu fie pasibili de aplicarea unor sancțiuni contravenționale din partea instituțiilor competente, din cauza unui personal nepregătit.

Autorizarea școlilor de conducători auto nu se poate realiza sub nicio formă în condițiile stabilite de către structura care este responsabilă cu implementarea regulilor și cerințelor stabilite de către direcția de specialitate/ de reglementare din Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. Astfel, o structură funcțională din subordinea acestuia nu poate și reglementa, și aplica propria legislație. Strategiile și politicile publice se stabilesc la nivel central, prin direcțiile de specialitate în reglementarea domeniului respectiv.

### **3. În ceea ce privește premisele unor vulnerabilități semnificative asupra corectitudinii examinării, cu consecințe grave pe termen mediu și lung asupra siguranței rutiere:**

Agențiile teritoriale ale Autorității Rutiere Române nu sunt pregătite din punct de vedere profesional, logistic și al resursei umane pentru a pune în aplicare prevederile proiectului în forma propusă, ceea ce determină o primă vulnerabilitate. Merită subliniat în acest sens și faptul că foarte mulți dintre candidații care participă la procesul de examinare (conducători auto, în special) desfășoară activități de transport rutier internațional, unde funcționează reguli și reglementări complexe, gestionate de către direcția de specialitate din Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Autoritatea Rutieră Română neavând atribuții în domeniul transportului rutier internațional.

Este de notorietate faptul că șefii agențiilor teritoriale ale Autorității Rutiere Române și personalul angajat al acestora au contacte permanente, afinități și, nu de puține ori, "interese" comune, atât cu anumiți operatori de transport rutier din județul respectiv, cât și cu anumite centre de pregătire profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, cărora le facilitează, în diferite moduri, fie un acces mai rapid la serviciile oferite (licențiere, eliberarea unor documente etc.) de agenții, fie direcționarea unor cursanți pentru pregătire, fie încercarea de influențare a unor membri din comisiile de examinare pentru admiterea la examen a unor candidați. Din aceste motive justificate, care

aduc atingere gravă siguranței rutiere, dar și concurenței pe piață, au existat numeroase sesizări din partea asociațiilor profesionale că din comisiile de examinare să nu facă parte nici măcar șefii de agenții teritoriale (cel puțin nu în comisia din județul respectiv), cu atât mai puțin angajați ai agențiilor, care nu pot asigura profesionalismul, corectitudinea și imparțialitatea procesului de examinare.

**Președinte,**  
**Bogdan SIMION**

