

Uniunea Națională

a Transportatorilor Rutieri din România

Str. Ienăchiță Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI-ROMÂNIA

Tel.: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25;

Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53

www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro



Nr. 1190/01.04.2014

### Inspectoratul de Stat pentru Control în Transportul Rutier

În atenția Domnului Costel Dorin ȘTEFAN – Inspector de Stat Șef



Stimate Domnule Inspector de Stat Șef,

Uniunea Națională a Transportatorilor rutieri din România – UNTRR, asociație profesională neguvernamentală are ca scop sprijinirea intereselor transportatorilor români, atât în fața autorităților române cât și în fața Parlamentului European, a Comisiei Europene și a autorităților din statele pe teritoriile cărora transportatorii români efectuează transporturi.

În această calitate, UNTRR a făcut o serie de demersuri atât la autoritățile române cât și la autorități ale altor state pentru a le aduce la cunoștință și pentru a soluționa, împreună cu acestea, problemele cu care transportatorii români de mărfuri și persoane s-au confruntat și se confruntă și în prezent.

În cadrul discuțiilor avute, UNTRR a adus argumente solide de ordin practic și juridic privind propunerile pe care le-a înaintat cât și în legătură cu deciziile legislative la care s-a opus. Deși s-a constatat o anumită deschidere din partea autorităților române la problemele transportatorilor acestea nu au fost luate în considerare decât parțial.

În acest context, în continuare transportatorii se confruntă cu o serie de probleme, probleme care printr-o înțelegere și colaborare reală din partea autorităților competente ar fi putut fi rezolvate o dată cu modificările legislative care s-au produs în ultima perioadă de timp.

UNTRR continuă să considere că toată problematica în domeniu, propunerile și soluțiile pe care le-a adus la cunoștința autorităților vor putea fi cu adevărat soluționate doar în cazul în care Ministerul Transporturilor și I.S.C.T.R. vor accepta reprezentanții transportatorilor ca fiind parteneri de dialog, parteneri care să contribuie la adoptarea unor reglementări practice, aplicabile, la standarde europene, reglementări care să ajute atât transportatorii în exercitarea profesiei în care s-au angajat, cât și autoritățile în aplicarea lor.

În acest sens, UNTRR vă aduce la cunoștință principalele curențe care au fost identificate în legislația românească din domeniul transporturilor rutiere și posibilele rezolvări ale acestora, problemele practice care necesită intervenția Ministerului Transporturilor și autorității Dvs.



Vă prezentăm această problemă ridicată de transportatori pe următoarele teme principale:

- I. PROBLEME GENERALE LEGATE DE LEGISLAȚIA ÎN TRANSPORTURILE RUTIERE
- II. LEGISLAȚIE SOCIALĂ
- III. TRANSPORT DE PERSOANE
- IV. TRANSPORT DE MĂRFĂ
- V. RESTRICTII DE CIRCULAȚIE
- VI. INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ
- VII. FORMARE PROFESIONALĂ ÎN TRANSPORTURI
- VIII. LEGISLAȚIA ȘCOLILOR DE SOFERI
- IX. AUTORITATEA METROPOLITATĂ DE TRANSPORT BUCUREȘTI
- X. FISCALITATE

O temă prealabilă pe care dorim să o supunem atenției dumneavoastră este: **Înființarea unui organism**, cel puțin la nivel consultativ, similar CNR (Consiliului Național Rutier) din Franța, care să **STABILISCA MODUL DE CALCUL ȘI COSTURILE ÎNTREPRINDERILOR DE TRANSPORT**, ceea ce ar determina, pe de o parte, **eliminarea concurenței neloiale în rândul transportatorilor**, iar pe de altă parte, ar veni în sprijinul organelor fiscale în cursul controalelor pe care acestea le efectuează la sediile transportatorilor, și nu în ultimul rând ar fi eliminat dumpingul între operatorii de transport.

**Principala problemă este reglementarea la nivel de lege a ajustării prețului la transport în funcție de majorările prețului motorinei – după modelul francez.**

## I. PROBLEME GENERALE LEGATE DE LEGISLAȚIA ÎN TRANSPORTURILE RUTIERE

1. UNTRR a susținut și va susține **nevoia reglementării acestui sector de activitate la nivel de LEGE**, cu consultarea partenerilor sociali sau chiar prin dezbateri publice, considerând dialogul ca fiind un factor de progres. Mai mult, dialogul și expunerea problemelor rezultate din practică pot influența factorul decizional și legislativ în adoptarea unor măsuri oportune și necesare acestui sector de activitate. Implicit trebuie avute în vedere și principalele teme în discuție la nivelul Uniunii Europene.
2. UNTRR **solicită sprijinul pentru urgentarea promovării și aprobării prin Lege de către Parlamentul României a următoarelor acte normative:**
  - **Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;**
  - **Ordonanța Guvernului nr.11/2013 privind transporturile rutiere**
3. Aplicarea legislației din transporturi este greoaie și lasă loc de interpretare autorităților statului și tocmai din acest motiv asociațiile din transporturi solicită:
  - armonizarea definițiilor;
  - reglementarea cabotajului;

- definirea transporturilor cu mase și dimensiuni excepționale;
  - definirea transportului ca serviciu public;
  - introducerea posibilității de efectuare a transporturilor cu semiremorci înmatriculate în alte state;
  - evitarea dublei reglementări;
- 4. Armonizarea sancțiunilor și respectarea principiilor dreptului românesc și a practicii CEDO în materie contravențională:**
- **Sancțiunile aplicate trebuie să țină cont de concluziile Curții Europene a Drepturilor Omului, corect justificate în opinia noastră, care sunt într-o oarecare contradicție cu raționamentul juridic bazat pe prezumția de legalitate a procesului verbal de contravenție, practicat de către ISCTR. Întrucât este vorba despre o hotărâre a Curții Europene a Drepturilor Omului, instanțele de judecată din România sunt nevoite să țină cont de prevederile sale și să le pună în aplicare. Pentru evitarea aglomerării instanțelor de judecată personalul ISCTR ar trebui să țină cont și de cauza Anghel împotriva României**
  - **ELIMINAREA DUBLEI REGLEMENTĂRI și sancționarea conform legislației mai favorabile (Cauzei Anghel împotriva României):**
    - În prezent operatorii de transport care încalcă prevederile **HOTĂRÂRII nr. 899 din 29 iulie 2003** privind stabilirea condițiilor referitoare la aprobarea de model pentru aparatul de control în transporturile rutiere, la omologarea de tip a limitatoarelor de viteză, precum și a condițiilor de montare, reparare, reglare și verificare a aparatelor de control în transporturile rutiere și a limitatoarelor de viteză **sunt sancționați conform H.G. 69/2012 modificată prin H.G. 76/2014 pe principiul că H.G. 69/2012 este superioară lui H.G. 899/2003. Dar acesta este un principiu total greșit deoarece trebuie să se aplice sancțiunea cea mai favorabilă, principiu de drept întărit și de decizia CEDO în cauza ANGHEL împotriva ROMÂNIEI.**
    - „Sancțiunea stabilită trebuie să fie proporțională cu gradul de pericol social al faptei săvârșite” (O.G. 2/2001).
    - Trebuie să țină cont de „împrejurările în care a fost săvârșită fapta, de modul și mijloacele de săvârșire a acesteia, de scopul urmărit, de urmarea produsă, precum și de circumstanțele personale ale contravenientului și de celelalte date înscrise în procesul-verbal (O.G. 2/2001), în plus,
    - „Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare” (Regulamentele 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009);
    - În acest sens UNTRR pledează în continuare pentru diminuarea amenzilor prevăzute de H.G. 69/2012, modificată cu H.G.76/2014 după cum urmează:

H.G. 69/2012, modif. Cu H.G. 76/2013			Propunere UNTRR		
Clasificare	Max. lei	Min. lei	Clasificare	Max. lei	Min. lei
Foarte grave	12.000	9.000	Foarte grave	<b>6.000</b>	<b>3.000</b>

grave	6.000	4.000	grave	3.000	1.500
-------	-------	-------	-------	-------	-------

- „Sanctiunile ar trebui să fie nediscriminatorii” (Regulamentele 1072/2009 și 1073/2009).
  - Respectarea prezumției de nevinovăție.
  - Încadrarea sancțiunilor în clase de sancțiuni similar Codului rutier sau în conformitate cu informațiile care au fost transferate autorităților române în cadrul celor două exerciții de twinning în domeniul transporturilor rutiere de care aceasta a beneficiat în anii 2003 și 2005;
  - Eliminarea sancțiunilor discriminatorii între operatorii de transport români și străini.
  - Fundamentarea cuantumului amenzilor cu respectarea principiilor legale, reîncadrarea faptelor sancționabile și departajarea clară între încălcările minore/medii/majore;
5. Înăsprirea /aplicarea controlului pentru transportatorii străini care tranzitează România
6. Introducerea unor dispoziții cu privire la **SANCTIONAREA TRANSPORTATORILOR STRĂINI CARE SAVÂRȘESC ABATERI PE TERITORIUL ROMÂNIEI**, astfel încât aceste sancțiuni să poată fi aplicate și să fie evitată discriminarea inversă (sanționarea doar a transportatorilor români). De exemplu, legislația din Ungaria – Legea I/1998 privind circulația pe drumurile publice prevede la art. 20 alin. 7 că în caz de control în traficul pe drumurile publice vehiculul poate fi reținut până la achitarea amenzii, respectiv a unor pretenții bănești asigurătorii.

Considerăm că precizări de genul „**prezentele sancțiuni se aplică nediscriminatoriu**” nu sunt de natură să rezolve aceste aspecte.

Vă supunem atenției următoarele situații:

- **legitimația conducătorului auto** – este prevăzută în Normele Metodologice aprobate prin Ordinul 980/2011; legitimația care se solicită numai conducătorilor auto români, nu își are rostul deoarece operatorul de transport are obligația să înregistreze șoferul pe site-ul ARR iar la sediul firmei se poate verifica contractul de muncă. Precizăm că nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a asigura existența la bordul vehiculelor cu care efectuează transport rutier a legitimației de serviciu valabilă a conducătorului auto, din care să reiasă că este angajat al acestuia se sancționează cu amendă de la **4.000 lei la 6.000 lei**
- **plăcuțele suplimentare care conțin date privind dimensiunile și masele maxime autorizate ale vehiculului** – sunt obligatorii numai pentru vehiculele înmatriculate în România; statele din comunitatea europeană nu solicită astfel de plăcuțe. Până în acest moment autoritățile române nu au notificat statele membre în ceea ce privește obligativitatea ca vehiculele înmatriculate în alte state decât România și care circulă pe teritoriul nostru să fie dotate cu plăcuțe privind dimensiunile și masele maxime autorizate ale vehiculelor. De asemenea Ordinul 1640/2012 nu prevede metodologia prin care un vehicul înmatriculat în UE ar putea să își obțină plăcuțele, și nici cum

poate să circule pe teritoriul României fără plăcuțe. Lipsa plăcuțelor se sancționează cu amendă de la **4.000 lei la 6.000 lei** și se aplică doar operatorilor români.

- **certificatul de calificare profesională pentru mărfuri agabaritice** este o condiție obligatorie numai pentru operatorii de transport români care efectuează astfel de transporturi pe teritoriul României. Lipsa acestui atestat se sancționează **cu amendă de la 9.000 la 12.000 lei** și cu sancțiunea complementară **de suspendare a copiei conforme pe o perioadă de 30 de zile.**

7. **Realizarea de spații de parcare păzite** în care conducătorii auto români și străini să își poată efectua pauza de odihnă prevăzută de Regulamentul 561/2006 în condiții de siguranță atât pentru ei cât și pentru marfă. De asemenea oprirea și controlul vehiculelor să se efectueze numai în spații special amenajate, și nu în mijlocul drumului în condiții incerte de siguranță a circulației.
8. **Crearea unui sistem de urmărire a încasării amenzilor aplicate cu posibilitatea** de a fi accesat de toate instituțiile și autoritățile cu atribuții de control și sancționare (Poliția Rutieră, Inspectorii ISCTR, angajați ai CNADNR, Poliția de Frontieră).
9. Armonizarea și coordonarea procedurilor și a transferului de documente legate de controlul mărfurilor la frontieră, în special a transporturilor de animale vii și a mărfurilor perisabile, măsură necesară în vederea **FACILITĂRII COMERȚULUI INTERNAȚIONAL** .
10. Implementarea Anexei 8 a Convenției internaționale privind armonizarea controalelor la frontieră care vizează îmbunătățirea funcționării punctelor de trecere a frontierelor, precum și a chestiunilor tehnice legate de recunoașterea reciprocă a certificatelor internaționale de inspecție tehnică și de greutate a vehiculelor. Propunem ca **soluție posibilă încheierea unor parteneriate publice private.**
11. Centralizarea într-un act legislativ unic a restricțiilor de circulație pe diferitele sectoare de drumuri naționale (H.G. 1777/2004, Ordinul 485/2013, etc).

## II. LEGISLAȚIE SOCIALĂ

**Regulile privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto (O.G. 37/2007):**

- a. **Asigurarea concordanței cu legislația europeană prin:**
  - i. Preluarea definițiilor din Regulamentul 561/2006,
  - ii. Precizarea faptului că efectuarea controalelor se face cu respectarea principiilor de siguranță, în spații special amenajate,
  - iii. Preluarea integrală a anexei la Directiva 2009/5;
- b. **Fundamentarea cuantumului amenzilor cu respectarea principiilor legale.**
- c. **Adoptarea de reguli separate privind timpii de conducere și de odihnă pentru șoferii de autobuze și autocare la nivel european**, care să fie complet separate de Regulamentul 561/2006 privind timpii de conducere și de odihnă ai șoferilor profesioniști, având în vedere că actualul regulament nu reușește să țină cont de caracteristicile, diferențele cheie și schemele de conducere specifice sectorului de autobuze și autocare. Propunem o abordare mai flexibilă a timpilor

de conducere și de odihnă pentru șoferii de autobuze și autocare cu privire la repaosul săptămânal și revenirea la forma inițială a derogării celor 12 zile de conducere pentru șoferii care efectuează transport persoane (cfm cu art. 29 din Regulamentul 1073/2009 și Regulamentul 3820/85/EC)

### III. TRANSPORT DE PERSOANE

1. Eliminarea transmiterii obligației de a anunța anticipat cursele ocazionale
2. Eliminarea examinării medicale, să se țină cont de medicina muncii

### IV. TRANSPORT DE MARFĂ

1. **Verificarea obligativității dotării vehiculelor cu plăcuțele suplimentare care conțin date privind dimensiunile și masele maxime autorizate ale vehiculului**, deoarece Directiva Europeană conține o reglementare alternativă, în timp ce actul normativ național conține un text imperativ.
2. **Verificarea pe întreg teritoriul României a existenței la bordul vehiculelor străine a autorizației CEMT și a autorizației de transport internațional** documentul care atesta dreptul unui operator de transport rutier să efectueze în anumite condiții una sau mai multe operațiuni de transport internațional pe teritoriul unui stat) și **că acestea sunt valabile și corect completate. Solicităm acest lucru deoarece Autoritățile din Turcia aplică transportatorilor români amenzi de 3.000 de euro pentru lipsa autorizațiilor sau utilizarea lor incorectă.**

### V. RESTRICTII DE CIRCULATIE

**Referitor la Ordinul comun 481/2013/8/2014 de modificare a Hotărârii de Guvern 1777/2004**, vă rugăm să ne clarificați pe ce sector de drum se aplică restricția pentru vehiculele rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone având în vedere că H.G. 1.777/2004, la Art. 1, pct. (3) spune că **„Pentru sectorul de drum național prevăzut la poziția 1 din anexa nr. 1, restricția prevăzută la alin. (1) se aplică pentru vehiculele rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane.”**

Conform **anexei nr. 1 a Ordinului 481/2013**, la poziția 1 apare autostrada A2 cu traseul București (int. A2 cu CB) - Fundulea-Lehliu (int. A2 cu DN 3) - Fetești (int. A2 cu DN 3B) - Cernavodă (int. A2 cu DN 3) - Murfatlar (int. A2 cu DN 3).

### VI. INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ

În primul rând dorim să vă solicităm sprijinul pentru urgentarea promovării și aprobării prin Lege de către Parlamentul României a Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor.

De asemenea solicităm:

- a. Introducerea de **sanctiuni pentru nerespectarea de către autoritățile locale** a dispozițiilor privind neamenajarea trotuarelor, a pistelor pentru bicicliști și în cazul extinderii intravilanului de-a lungul drumului național fără respectarea condițiilor legale;
- b. Creșterea cuantumului amenzii pentru administratorul drumului public, antreprenorul sau executantul lucrărilor care nu **întreține zonele de siguranță situate de o parte și de cealaltă a amprizei drumului, destinate exclusive semnalizării rutiere**
- c. Stabilirea clară a **responsabilității administratorului drumului** pentru starea acestuia cu posibilitatea ca administratorul să se poată îndrepta împotriva executantului în cazul unor probleme apărute în perioada de garanție a lucrărilor;
- d. Stabilirea unor **perioade de garanție clare pentru lucrările de infrastructură** care să fie incluse în toate contractele de execuție;
- e. Aplicarea unor limite de masă identice cu cele de pe drumurile cu restricții pentru drumurile considerate de autoritate ca variante de ocolire și stabilirea **variantelor ocolitoare** astfel încât să se asigure ruta cea mai scurtă pentru transport;
- f. Eliberarea **autorizației pentru transporturile cu mase/dimensiuni excepționale** pentru un anumit tip de vehicul având anumite caracteristici (cap tractor/camion și semiremorcă/remorcă) și eliminarea personalizării autorizației cu numerele de înmatriculare ale vehiculelor;
- g. Stabilirea, prin lege sau norme, a modului de efectuare a **transporturilor excepționale în convoi**;
- h. Eliminarea controalelor permanente în punctele de trecere a frontierei și realizarea acestora doar în trafic, aleatoriu, în conformitate cu angajamentele asumate de România în procesul de negociere a aderării la Uniunea Europeană, precum și cu dispozițiile anexei 8 a Convenției privind facilitarea tranzitului;
- i. Stabilirea unor **tarife unice pentru depășirea maselor/dimensiunilor** atât la nivelul administrației centrale cât și la nivelul administrației locale; Pentru punctul i) și j) considerăm că rezolvarea posibilă este prin eliberarea on-line a autorizațiilor AST în baza unei rezervări, după achitarea tarifului aferent – prin bancă.
- j. Precizarea faptului că **rovinieta acoperă dreptul de circulație pe drumurile naționale, inclusiv pe secțiunile de drum care traversează intravilanul localităților** care nu au centuri ocolitoare, pentru a se preveni apariția situațiilor în care autoritățile locale introduc, aleatoriu și nefundamentat, taxe de trecere sau utilizare pe teritoriile localităților;
- k. **Impunerea avizării/aprobării tuturor taxelor/tarifelor de trecere sau utilizare pe care autoritățile locale le aplică pe drumurile pe care le au în administrare, cu verificarea respectării legislației comunitare în domeniu.** De exemplu valoarea rovinietei pentru rețeaua de drumuri naționale care totalizează **15.000 km**, drumuri cu portanță normală europeană de 11,5t/axă și 40t totală, este de **1.210 euro (5.363 lei) pe an** comparativ cu taxele pentru utilizarea drumurilor județene, care au o portanță inferioară precum:
  - județul Hunedoara unde rețeaua de drumuri județene totalizează **1.321,688 km** iar taxa anuală este **20.000 lei** (douăzeci de mii lei) pentru un camion
  - județul Constanța unde rețeaua de drumuri județene totalizează **469,116 km** iar taxa anuală este **6.300 lei** (șase mii treisute lei) pentru un camion

- l. Utilizarea unui pas de 500 kg la încadrarea sancționării depășirilor;
- m. Introducerea avertismentului în cazul transporturilor de mărfuri în vrac (lichide, pulverulente, granulare etc.) precum și în cazul transporturilor de animale vii, în cazul în care masa maximă autorizată nu este depășită ci doar masa pe axă;
- n. Montarea mijloacelor tehnice omologate amplasate pe rețeaua de drumuri naționale înaintea localităților de frontieră pentru facilitarea traficului de frontieră și eliminarea birocrăției, decongestionarea instanțelor judecătorești prin faptul că nu vor mai fi întocmite procese verbale transportatorilor care staționează în vederea efectuării controlului în frontieră (O.G. 15/2002).
- o. Aplicarea corectă a H.G. 1373/2008, art. 6 prin responsabilizarea reală a tuturor factorilor pentru depășirile de greutate;

## **VII. FORMARE PROFESIONALĂ ÎN TRANSPORTURI**

În acest moment există un vid legislativ întrucât nici până în prezent nu au fost elaborate normele de autorizare și funcționare a acestora.

UNTRR a informat reprezentanții Ministrului Transporturilor de haosul care domnește în acest sector de activitate, de banii pe care îi încasează ca și examinatori, angajații Ministerului Transporturilor, bani care le aduc acestora venituri fabuloase.

UNTRR a propus în nenumărate rânduri ca taxa de examinare să intre în contul autorității și să se facă venit la bugetul acesteia.

Considerăm că din acest motiv reprezentanții MT care ar trebui să se ocupe de emiterea și aprobarea acestor reglementări țin pe loc această activitate și beneficiază în continuare la fiecare sfârșit de săptămână, de bani mulți nemuncați.

### **Tocmai din acest motiv UNTRR susține:**

1. Promovarea pachetului de acte normative care reglementează **FORMAREA PROFESIONALĂ și armonizarea legislației naționale cu legislația europeană.**

**UNTRR susține** formarea profesională a personalului din transporturi la standarde europene și în conformitate cu regulamentele europene în vigoare pentru asigurarea unui mediu concurențial corect, însă se opune oricăror măsuri menite să distorsioneze piața sau să impună bariere transportatorilor rutieri români în România.

Autorizarea centrelor de pregătire profesională a personalului din domeniul transportului rutier precum și cea a lectorilor necesari derulării procesului de pregătire profesională ar trebui să fie discutate în regim de urgență. De exemplu **prin intrarea în vigoare a DIRECTIVEI 2003/59/CE** din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, **Ordinul 597/2003 a fost abrogat parțial**, rămânând în vigoare doar partea de agabaritic din **NORMELE pentru stabilirea condițiilor de obținere a atestatului profesional de către conducătorii auto care efectuează transport rutier de mărfuri cu vehicule a căror masă maximă autorizată este mai mare de 7,5 tone, transport rutier public de persoane și transport rutier cu vehicule având mase și/sau dimensiuni de gabarit depășite.**



Aceste cursuri pentru conducătorii auto care conduc vehicule având mase și/ sau dimensiuni de gabarit depășite **nu se justifică deoarece DIRECTIVA 2003/59/CE acoperă toate tipurile de vehicule rutiere.**

2. **Înființarea/stabilirea unei AUTORITĂȚI/ ORGANIZAȚII INDEPENDENTE PENTRU EXAMINAREA ABSOLVENȚILOR CURSURILOR** de formare profesională în domeniul transporturilor rutiere.

### **VIII. LEGISLAȚIA ȘCOLILOR DE ȘOFERI**

În prezent activitatea de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere se desfășoară în baza Ordinului MT nr. 75/2014, ordin care este temporar având valabilitatea de maxim un an sau până când se soluționează în instanță Ordinul nr. 733/2013 care a fost contestat de către instructorii autorizați.

În conformitate cu prevederile art. 62 alin (1) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, **“Școlile de conducători auto fac parte din cadrul instituțional național în domeniul siguranței rutiere, care desfășoară activitatea de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permiselor de conducere”.**

**Precizăm faptul că, în perioada 04.12.2011 – 25.04.2013 când a fost aprobat Ordinul nr. 733, activitatea școlilor de conducători auto s-a desfășurat fără a exista o reglementare legală, autorizarea și funcționarea acestei activități s-a aflat în vid legislativ.**

**Prin Ordinul nr. 733/2013 s-au stabilit criteriile și responsabilități concrete pentru școlile de conducători auto astfel încât persoanele care se prezintă la examenul pentru obținerea permisului de conducere să fie bine pregătite și astfel să se reducă numărul accidentelor grave de circulație.**

### **IX. AUTORITATEA METROPOLITANĂ DE TRANSPORT BUCUREȘTI**

Problemele curente legate de atribuirea curselor in trafic județean.

În speranța că problemele semnalate de noi vor face subiectul unor discuții cu partenerii de dialog social, vă asigurăm stimate Domnule Inspector de Stat Sef de întreaga noastră considerație.

Vă comunicăm totodată că această adresă a fost transmisă și Comisiei de Dialog Social.

Cu deosebită stimă,

**Secretar General**  
**Radu DINESCU**

