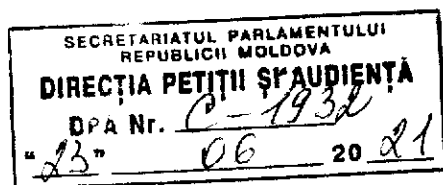


PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

PREȘEDINTELE REPUBLICII MOLDOVA

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA



SCRISOARE COMUNĂ

din partea unităților de instruire din domeniul transportului rutier subsemnate:

1. *Asociația Patronală Uniunea Școlilor Auto și a Centrelor de Instruire;*
2. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională;*
3. *Asociația Obștească Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova;*
4. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Chișinău;*
5. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Hîncești;*
6. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Dondușeni;*
7. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Glodeni;*
8. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Ungheni;*
9. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Bălți;*
10. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Drochia;*
11. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Sîngerei;*
12. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Edineț;*
13. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Rîșcani;*
14. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Lipcani;*
15. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Soroca;*
16. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Șoldănești;*
17. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Rezina;*
18. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Orhei;*
19. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Căușeni;*
20. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Nisporeni;*
21. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Ștefan Vodă;*
22. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Anenii Noi;*
23. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Cimișlia;*
24. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Cahul;*
25. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Cantemir;*
26. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Vulcănești;*
27. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Criuleni;*
28. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Strășeni;*
29. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Leova;*
30. *Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională filiala Ceadâr-Lunga;*
31. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Chișinău;*
32. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Orhei;*
33. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Sîngerei;*
34. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Fălești;*
35. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Drochia;*
36. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Dondușeni;*
37. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Ocnița;*
38. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Edineț;*
39. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Glodeni;*

40. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Ungheni;*
41. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Nisporeni;*
42. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Hîncești;*
43. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Taraclia;*
44. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Cahul;*
45. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Ceadîr-Lunga;*
46. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Cantemir;*
47. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Basarabeasca;*
48. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Comrat;*
49. *AO Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova filiala Căușeni;*
50. *Școala Auto „Iumal AIV” SRL Chișinău;*
51. *Școala Auto SC„Martros&Co” SRL Chișinău;*
52. *Școala Auto „Maldini” SRL Chișinău;*
53. *Școala Auto ÎI „Mihail Efremov” Telenești;*
54. *Școala Auto „Autoportal” SRL Chișinău;*
55. *Școala Auto „MVG Satelit” SRL Chișinău;*
56. *Școala Auto „Auto Satelit” SRL Chișinău;*
57. *Școala Auto „Autonord-Servicii” SRL Bălți;*
58. *Școala Auto „Serviauto Prim” SRL Bălți;*
59. *Școala Auto „Liberdrive” SRL Bălți;*
60. *Școala Auto „MarcGheoAutoNord” SRL Bălți;*
61. *Centrul de Formare Continuă și Cercetare „Siguranța Rutieră a UTM;*
62. *Școala Auto „Delco” SRL Chișinău;*
63. *Școala Auto „Insautogrup” SRL Chișinău;*
64. *Școala Auto ÎI „Șirbu Ion” Chișinău;*
65. *Școala Auto „Rusu Studio” SRL Chișinău;*
66. *Școala Auto „Dombenauto” SRL Căușeni;*
67. *Școala Auto ÎI „Cristina Maxian” Călărași;*
68. *Școala Auto „GLG Property” SRL Chișinău și Strășeni;*
69. *Școala Auto „Autofavorit” SRL Chișinău;*
70. *Școala Auto „Masterclass” SRL Chișinău;*
71. *Școala Auto „Autocentru Select” SRL Orhei;*
72. *Școala Auto „Prodrive” SRL Ialoveni;*
73. *Școala Auto „AutoCapița” SRL Chișinău;*

Unitățile de instruire din domeniul transportului rutier – Școala Auto și Centrul de Instruire, în continuare Unitățile de Instruire, ce formează profesional conducători auto, Vă adresează această scrisoare comună, îngrijorați profund de acțiuni aliatorii și unilaterale ale Ministerului Educației, Culturii și Cercetării (în continuare MECC), în domeniul reglementării activităților normativ-educaționale de formare profesională inițială și continuă a conducătorilor auto în cadrul Unităților de Instruire.

În luna martie al acestui an MECC a emis trei Ordine, prin care se încearcă, fără consultări și fără suport normativ aprobat, să se impună reguli „străine” domeniului de reglementare ale activităților educaționale ale Unităților de Instruire.

Prin **Ordinul MECC nr. 231 din 09 martie 2021** *Cu privire la aprobarea ghidurilor metodologice de suport destinate unităților de formare profesională a conducătorilor de autovehicule și unităților de formare a transportatorilor rutier* s-a aprobat două Ghiduri metodologice de autoevaluare pentru asigurarea internă a calității serviciilor educaționale oferite de unitățile de instruire a personalului din transportul rutier. Prin definiție, un ghid metodologic cuprinde un set minim de recomandări, principii și proceduri care privesc organizarea, funcționarea optimă și administrarea eficientă a proceselor pentru un domeniu anume. Constituie suport pentru implementarea politicilor și programelor în instituțiile publice și private și are menirea de a valorifica, îmbunătăți și de a moderniza procedurile și strategiile existente, care cu părere de rău nu există pînă acum. În acest context, se prezumă că aceste ghiduri la etapa de elaborare, trebuie să fie corelate cu normele legale existente și elaborate în baza metodologiilor aprobate, și de fapt, nu pot să reglementeze domeniul de acțiune, doar să îndrume în sensul respectării regulilor aprobate la nivel național și internațional. Se constată că, situația se prezintă exact invers, Se aprobă niște ghiduri, după care probabil, pe viitor se vor face modificări, care cel mai probabil se vor regăsi în aceste ghiduri. Această argumentare este deseori invocată de cei care adoptă astfel de decizii și nu acceptă nici o altă părere.

Analizînd aceste ghiduri se constată că prin intermediul lor se impun anume restricții și reguli, care nu se regăsesc în nici un act normativ aprobat. Ca structură, aceste ghiduri corespund anexei nr. 1 a **Hotărîrii Guvernului nr. 616 din 18 mai 2016** *pentru aprobarea Metodologiei de evaluare externă a calității în vederea autorizării de funcționare provizorie și acreditării programelor de studii și a instituțiilor de învățămînt profesional tehnic, superior și de formare continuă și a Regulamentului de calcul al taxelor la serviciile prestate în cadrul evaluării externe a calității programelor de studii și a instituțiilor de învățămînt profesional tehnic, superior și de formare continuă* (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2016, Nr. 134-139, art. 671) (în continuare **HG nr. 616/2016**), aprobată la rîndul său în corespundere cu prevederile **Codului Educației al Republicii Moldova nr. 152 din 17 iulie 2014** (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 319–324, art. 634) (în continuare **Codul Educației**). Însă, luînd în considerare faptul că pregătirea inițială și profesională a conducătorilor auto în vederea obținerii permisului de conducere și formarea cunoștințelor și competențelor profesionale a deținătorilor de permise pentru angajare în cîmpul muncii, ține de securitatea statului și asigurarea securității traficului rutier, de aceea s-a aprobat o lege organică specială de reglementare a domeniului **Legea nr. 131–XVI din 07 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier** (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr. 11–21, art. 6) (în continuare **Legea 131/2007**), conform căreia se organizează sistemul de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, desigur, cu prezumția că ea

nu trebuie să intre în contradicții cu actele legislative din domeniul educației. Ca document de referință ghidurile, dacă vor fi consultate corespunzător și aprobate în condițiile **Legii nr. 100 din 22 decembrie 2017 cu privire la actele normative** (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 7–17, art. 34) (în continuare **Legea 100/2017**), vor putea fi folosite de unitățile de instruire și experți-evaluatori, angajați de Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare (în continuare - ANACEC) la procesul de evaluare externă în vederea autorizării provizorie/acreditare, organizată de ANACEC.

Să analizăm primul Ghid din anexa 1 al **Ordinului MECC nr. 231 din 09 martie 2021 Cu privire la aprobarea ghidurilor metodologice de suport destinate unităților de formare profesională a conducătorilor de autovehicule și unităților de formare a transportatorilor rutier.** În Standardul 2 *Proiectarea și aprobarea programelor de formare profesională a conducătorilor de vehicule* se indică că la sediul instituției este necesar de avut „Program de formare a conducătorilor de autovehicule, la categoria(le)/subcategoria(le) la care se solicită acreditarea, aprobat în cadrul instituției, coordonat cu MECC” și „Curriculum pe module, aprobat în cadrul instituției”. Asta ar însemna că toate unitățile vor fi nevoite să meargă la MECC după ștampilare, dar e mai simplu și mai comod, mai ales în condițiile când pregătirea conducătorilor de vehicule este unitară și același la nivel național, de aprobat un program unic printr-un singur Ordin Ministerial și publicat în Monitorul Oficial, respectând condițiile Codului Educației. Tot aici, se solicită „Studii privind tendințele în domeniu; raportarea la cerințele pieții muncii”, care de obicei necesită date statistice generale și se efectuează pentru întreg sistem de formare profesională de către instituții competente, dar nu de unități separate. Același lucru se solicită și la Standardul 3 *Învățarea, predarea și evaluarea centrate pe formabil.*

Situații neclară ține de cerința față de calificările angajaților expusă în cadrul Standardului 5 Personalul didactic, cadrele didactice: profesori/instructori trebuie să posede calificarea la specialități în domeniul transportului auto și cea psihopedagogică de 60 de credite. Și aici, apare întrebarea, dar cei care pe lângă studiile tehnice posedă și studii cu profil pedagogic, sunt eligibili? Această cerință apare în Codul Educației la art. 132 alin. (4), dar are ca aplicare pentru cei care au finisat programele de studii superioare nepedagogice. Pentru a exclude ambiguitate este necesar de reformulat ori de exclus. La fel, în continuare, se solicită ca instructorii să fie tehnicieni cu 30 de credite ale studiilor psihopedagogice, ceea ce intră în contradicție cu cerința anterioară. În context, constatăm că aceste cerințe aduc doar confuzie și este necesar de exclus ori de consultat în detaliu și modificat. Dar, trebuie de luat în considerare că avem instructori cu nivel de calificare 2 ISCED și certificat de atestare profesională cu module psihopedagogice, și pentru a impune cerințe noi față de acestea, este necesar de acordat timp suficient și de identificat resurse financiare

necesare. Și dacă, vom încerca să modelăm inserarea profesională inițială a instructorilor în Republica Moldova, se va concluziona că doritorii de a cuprinde această profesie vor suferi eșec, și doar datorită faptului că arhitecții acestor restricții au alte scopuri. Să explicăm situația prin exemplu. Instructorii pot fi admiși instruire inițială la împlinirea vârstei de 25 de ani, cu condiția că vor deține categoria B de conducere a autovehiculelor pe parcursul a trei ani, și începând cu vârsta de 16 ani ei trebuie să meargă să obțină calificarea de tehnicieni, în decurs de 9 ani! Și aci este clar că probabilitatea acestei inserări profesionale este mică deoarece persoana tânără între timp poate ușor cuprinde altă meserie și în rezultat nu vom avea pe cine angaja legal în calitate de instructor în conducere auto.

Tot aici, se menționează că „Personalul didactic [...] vor promova stagii de formare profesională continuă în instituții de învățământ superior și/sau în instituții de formare profesională continuă”. Această cerință contravine art. 123 și art. 126 din **Codul Educației** și se necesită de exclus.

Cerințe noi se impun și față de Medicii profesori, care vor fi nevoiți să promoveze stagii de formare la psihopedagogie, odată la 5 ani. În acest caz, unitățile de instruire se vor confrunța cu găsirea persoanelor cu astfel de calificări, și nici nu este clar unde trebuie să petreacă aceste stagieri. Mai corect ar fi, ca Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale să organizeze cursuri de Acordare prim ajutor și Educație antidrog la centre specializate cu eliberarea unui certificat, care trebuie de prezentat la unitatea de instruire ca dovadă că a ascultat acest modul teoretico-practic. Aceste cursuri pot fi utile numai în cazul când formabilii vor avea posibilitatea să exerseze pe manechene special construite și dotate cu sensori, conectați la sisteme computerizate de avertizări și analize ale situațiilor reale în cazul unui accident cu traumatisme.

Similar, în Standardul 6 *Personalul administrativ și auxiliar*, se cere ca cadrele manageriale „vor promova stagii de formare profesională continuă la management educațional”. Aceasta cerință nu are relevanță în legislația națională, și de menționat că conform art. 90, alin. (11) din **Codul Educației** „Diploma de studii superioare de master atestă faptul că titularul a obținut competențe academice și/sau profesionale specifice, inclusiv competențe manageriale, [...]”.

În contextul celor expuse *supra*, este necesar de supus ghidurile de referință, ajustărilor și modificărilor de concordanță cu realitățile sistemului național de formare profesională continuă a conducătorilor auto și aceste pseudoreglementări pun sub presiune sistemul de formare profesională a conducătorilor de vehicule ale Republicii Moldova, deaceea este necesar de făcut modificări cu consultarea largă și de aprobat în condițiile Legii 100/2017, pentru a putea fi aplicate la evaluările externe în vederea autorizării provizorie/acreditare, organizată de ANACEC.

Să analizăm cel de-al doilea Ghid din anexa 1 al **Ordinului MECC nr. 231 din 09 martie 2021** *Cu privire la aprobarea ghidurilor metodologice de suport destinate unităților de formare profesională a conducătorilor de autovehicule și unităților de formare a transportatorilor rutier.* Pentru început este de menționat că cele expuse mai-sus cu referire la primul ghid sunt valabile și pentru cel de-al doilea ghid. În Standardul 5 sunt expuse cerințe în raport cu calificările angajaților. Aici trebuie de înțeles scopul acestora care „vor fi raportate/conformate la programul de formare [...]” și practicieni. Asta ar însemna că la modul practic pentru un curs de 30 de ore sunt necesari de angajat 5 profesori și un practician, ori de angajat persoană cu 5 studii superioare și angajat în sectorul real al economiei în domeniul transporturilor rutiere. Corect este, de revăzut aceste condiții și de adaptat pentru a putea fi puse în aplicare.

Ulterior, la date de 17 martie 2021, de către MECC a fost aprobat un alt Ordin instituțional nr. 267 *„Cu privire la aprobarea materialelor didactice destinate unităților de formare profesională a conducătorilor de autovehicule”* prin care se aprobă Programul-tip de formare profesională a conducătorilor auto și Curriculum pentru formarea profesională a conducătorilor auto. Este corect și necesar, periodic, odată la 5 ani, de revizuit conținuturile curriculare la orice formare profesională, în condițiile **Codului Educației**. Dar acest proces nu trebuie să se facă spontan, fără consultări cu prestatorii de servicii educaționale ori reprezentanții acestor, fără studii ale domeniului, fără implicarea directă a specialiștilor. În cazul acestui Ordin s-a procedat anume așa, fără să se ia în calcul și alte păreri și proiecte deja elaborate. Este regretabil și îngrijorător acest lucru, mai ales că are loc obturarea deficiențelor apărute în rezultatul inacțiunilor autorităților competente în scopuri înguste de grup. Noi considerăm că această acțiune a acestui document trebuie de suspendat și supus consultărilor largite cu persoanele interesate din domeniu.

Să supunem analizei succinte unor aspecte importante din *„Programul-tip de formare profesională a conducătorilor auto”* și *„Curriculumul pentru formarea profesională a conducătorilor auto”* aprobat prin **Ordinul nr. 267 din 17 martie 2021**, în continuare Program. Programul prevede 720 de ore academice de studii care vor fi necesat de îndeplinit în 90 de zile calendaristice. O simplă matematică arată, că fiecare formabil înmatriculat la Școala Auto este obligat să acorde, conform programului, 8 ore academice sau 6 ore astronomice zilnic cursurilor auto, inclusiv sâmbăta și duminica. Dacă excludem zilele de odihnă, fiecare formabil este obligat să acorde aproximativ 11,25 ore academice sau 8,4 ore astronomice în zilele lucrătoare cursurilor auto, **în caz contrar nu îndeplinește programul de studii și nu poate fi eliberată actul de studii** cu calificativele „admis” la probele de examinare teoretică și practică. Totul pare a fi simplu, numai că cei care au elaborat Programul nu țin cont de faptul că 95% din formabilii Școlilor Auto lucrează sau studiază în alte instituții de învățământ. O persoană care lucrează 8 ore astronomice cu repaus

de masă de o oră și se deplasează zilnic la serviciu pe durata a 30 de minute, sumar utilizează pentru serviciu și drum 10 ore astronomice zilnic și Programul „încarcă” persoana cu încă 8,4 ore astronomice de „studii”, adică prezumă ca *formabilul unei Școli Auto va acorda doar serviciului și studiilor la școala auto în decurs a 18,4 ore astronomice zilnic din 24*. Sub acest aspect Programul este irealizabil! Apare întrebarea care a fost motivul elaborării acestui Program care fizic este imposibil de realizat? Care este rostul pentru viitorul formabilului aceste 24 de credite care le acumulează? Credite pentru ce, dacă acest domeniu nu poate fi supus sistemului de formare profesională cu acumulare de credite prin prisma Sistemului European de Credite pentru învățământul vocațional (ECVET)? *În Republica Moldova sistemul formal de educație utilizează sistemul de credite doar la formarea profesională începând cu nivelul 4 după Clasificarea Internațională Standard a Educației (ISCED-2011)*.

Să analizăm unitățile de conținut a acestui Program și anume modulul „Bazele legislației în traficul rutier”. Sunt prevăzute 240 de ore academice, dintre care 60 cu contact direct și 180 individuale. La întrebarea noastră directă, în cadrul unui seminar organizat de Institutul de Științe ale Educației sub egida MECC, cum poate administrația Școlii Auto să verifice lucrul individual al formabilului și respectiv îndeplinirea Programului, am primit răspuns că Școala Auto duce responsabilitate doar de orele cu contact direct. Atunci, de ce au fost introduse în program ore individuale care nu necesită verificare obligatori, doar la discreția formabilului? Adică Școala Auto poate elibera fișa de școlarizare formabilului doar dacă el a îndeplinit întocmai orele cotaletului direct prevăzut de programul de studii și Școala Auto nu duce responsabilitate de orele individuale, pentru că este dificil să verifice îndeplinirea lor și respectiv a întregului volum de ore prevăzute de program. Cum eliberăm atunci actul de studii? ***NIMIC CLAR!!!***

Mai mult ca atât toate modulele Programului sunt axate pe reducerea drastică a orele teoretice și introducerea seminarelor, numărul cărora depășește de cel puțin două ori numărul orelor teoretice. De exemplu la unitatea de învățare „Organizarea și dirijarea circulației rutiere” sunt prevăzute 6 ore teoretice și 14 ore de seminar. În 6 ore teoretice profesorul este obligat să explice formabililor următoarele teme: Mijloace de organizare și dirijare a circulației rutiere, Semnalele agentului de circulație, Semnalele luminoase (semnalele semafoarelor), Indicatoarele de avertizare, Indicatoarele de prioritate, Indicatoarele de interdicere și restricție, Indicatoarele de sens obligatoriu, Indicatoarele de informare și orientare, Panourile adiționale, Marcajele rutiere, Mijloacele de semnalizare a lucrărilor pe drum, Semnele distinctive ale unor vehicule, Semnalele conducătorilor de vehicule și folosirea dispozitivelor de iluminare și semnalizare.

✓ Treisprezece teme în 6 ore academice de teorie. CUM? *Cum să convingi formabilul să respecte regulamentul circulației rutiere dacă nu ai timp la lecții pentru a-i explica temele?* Doar indicatoare rutiere sunt peste 400 și profesorul trebuie nu doar să pronunțe denumirea indicatorului dar și să explice unde se instalează, care este zona lui de acțiune și cum acționează în diverse situații. Cum este posibil de realizat această activitatea educațională având la dispoziție doar 6 ore academice, în care profesorul mai are de explicat încă alte șapte teme și de repartizat sarcini pentru seminare? Și profesorul nu are dreptul să utilizeze orele de seminar ca ore teoretice. Cei care au elaborat programul ne răspund precum că formabilul va fi obligat să studieze individual. Urmînd logica Programului constatăm următoarele: formabilul vine la școala auto să facă studii iar Școala Auto îl impune să studieze mai mult individual! Atunci la ce mai trebuie Școlile Auto? Formabilul după 10 ore la serviciu și pe drum va studia individual? Din ce surse? În internet se discută o mulțime de situații cronate, inclusiv și pe regulamentul circulației rutiere. Reieșind din asta, o mare parte din formabili nu vor frecventa seminarele fiindcă nu au timp să se pregătească de ele. Cu cei care vor frecventa seminarele profesorul va fi impus să se axeze pe corectarea greșelilor apărute în urma „lucrului individual”, nereușind să aprecieze „lucrul individual” al tuturor formabililor. Formabilul, elementar nu dispune de timp și vine la școala auto, ca să primească informație veridică din prima sursă, de la un specialist în domeniu și asta e cu mult mai efectiv decât selectarea informației din multitudinea de surse din internet, care foarte rar, corespund regulamentului circulației rutiere din Republicii Moldova. Problema de bază a respectivului Program *este lipsa de timp pentru explicarea materialului didactic și axarea pe lucrul individual al formabilului care, din cauza serviciului sau studiilor, nu posedă timp pentru asta.* Formabilul va întreba pentru ce achită taxe? De ce se complică lucrurile și se alege metoda cea mai nereușită de studii? Programul doar va diminua calitatea studiilor și ca urmare va spori numărul accidentelor rutiere!

Instruirea inițială a conducătorilor auto cuprinde mai multe programe, care în măsură majoră au același conținut curricular – A(AM, A1, A2), B(B1) și BC(C1) și aprobarea noilor Programe de formare profesională de instruirea inițială a conducătorilor auto trebuie făcute în complex și nicidecum separat. Prin abordarea MECC din martie a anului curent s-a creat situație incertă, prin aceea că s-a aprobat programul nou la ”formare profesională a conducătorilor de autovehicule, categoria B”, cu conținut curricular diferit de programele celelalte. Spre exemplu, Curriculum ”Conducători de vehicule” privind formarea profesională inițială și continuă de toate categoriile/subcategoriile, prin Ordinului Ministrului nr. 1022 din 28 octombrie 2013 (în continuare Curriculum ”Conducători de vehicule”), are o abordare unitară la toate programele de formare profesională, respectiv programul de formare profesională inițială la categoria BC se compune din programul de formare profesională la categoria B și C, dar începînd cu 17 iunie 2021

cum va fi cu acest program? Cum pot fi combinate două programe de formare profesională cu context și număr de ore diferit? De aceea, părerea noastră este că această acțiune a acestui Ordin este necesar de suspendat și pornit proces consultativ, și de aprobat programe unice de formare profesională continuă în complex, că să fie posibilă congruență și abordări pedagogice egale. În corespundere cu **Legea 100/2017** pentru a pune în aplicare acest Ordin la nivel național și pentru a consulta toate părțile interesate de domeniu este necesar de publicat în Monitorul Oficial, astfel se va căpăta caracter normativ și obligatoriu pentru toate Unitățile de Instruire.

„Aventura” conducerii MECC de emiterea actelor normative, nerespectând **Legea 100/2017** continuă cu emiterea **Ordinului nr. 493 din 18 mai 2021 Cu privire la organizarea formării profesionale continue a adulților**, care are menirea completării la **HG nr. 616/2016**, ce ține de perioada valabilității autorizării provizorie. Primul fapt de ilegalitate al acestui ordin este legată de ierarhia actelor normative ale Guvernului, adică cum un Ordin al Ministrului Educație cu caracter normativ poate completa o Hotărâre de Guvern? Și de ce un act permisiv pentru care se achită sume impunătoare de bani pentru evaluarea externă are valabilitatea de doar 6 luni? Și cum această termen a fost determinat și de ce după 6 luni este nevoie de achitat repetat aceeași sumă mare de bani pentru acreditare? Din analiza acestora ar rezulta că o persoană juridică care vrea să inițieze activitatea educațională de formare profesională continuă în perioada de cel puțin 6 luni trebuie să achite dublu în raport cu o persoană juridică care deja desfășoară activitate. Prin aceasta accesibilitatea pe piața serviciilor educaționale este în mod artificial închisă și monopolizată.

Aspect primordial ce determină legalitatea actelor normative din orice domeniu de reglementare, trebuie să corespundă **Capitolului II Categoriile actelor normative** din **Legea 100/2017**, în speță **Ordinul nr. 493 din 18 mai 2021 Cu privire la organizarea formării profesionale continue a adulților** este necesar de aprobat în condițiile pct. 16, unde este clar descris domeniul de acțiune ale actelor normative ale autorităților administrației publice centrale de specialitate. Anterior procesului de aprobare, în sensul acestei legi, orice legiferare trebuie să urmeze proceduri descrise de **Capitolul III Activitatea de legiferare**. După parcurgerii tuturor etapelor de elaborare și aprobare, actele normative intră în vigoare, în corespundere cu art. 56 din **Legea 100/2017**, adică se publică, în condițiile legii, în Registrul de stat al actelor juridice, precum și în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Nici un aspect din cele descrise *supra*, nu a fost respectat și ca rezultat **Ordinului nr. 493 din 18 mai 2021 Cu privire la organizarea formării profesionale continue** trebuie supus procedurii de abrogare și reaprobare în condițiile legii.

Pentru a forma un sistem bun și funcțional de pregătire a conducătorilor auto, la momentul actual în plan național este nevoie de o serie de modificări normativ-legale. Inițial, pentru a asigura calitatea necesară a procesului educațional, se propune de operat modificări necesare în **Codul Educației**, precum și în **Legea nr. 131/2007**. După care, este nevoie stringentă, de aprobat *Regulament-cadru de funcționare a unităților de instruire în domeniul transportului rutier – Școală Auto și Centrul de Instruire*, de implementat aici toate procedurile de asigurare a calității în formarea viitorilor conducători auto. Inevitabil, se cer primordial de aprobat regulamente/metodologii de formare a cadrelor didactice pentru acest domeniu, precum și atestarea acestora. În paralel, de revăzut conținuturile curriculare pentru toate programele de formare a conducătorilor auto. Este necesar de elaborat metodologia de evaluare și examinare a candidaților în conducători auto, organizată de Agenția Servicii Publice (ASP) și aprobată obligatoriu prin Hotărâre de Guvern, cu metode și proceduri aprobate la nivel național, dar nu prin ordin intern al Instituției Publice "Agenția Servicii Publice".

Ca urmare ale acestor implementări normativ-regulatorii, deja se pot aplica diferite mecanisme măsurătorii care ar stabili standarde de evaluare minim obligatorii pentru Unitățile de Instruire, necesare pentru procesul de acreditare, sub formă de prevederi ce măsoară calitatea în formarea profesională continuă.

Considerăm, că primordial ar fi binevenit de lucrat în vederea armonizării legislative a următoarelor:

1. De făcut modificări în scopuri de armonizare a Legii nr. 131/2007, de făcut modificări în scopuri de armonizare Codul Educației;
2. De elaborat Metodologie separată de autorizare/acreditare pentru unitățile de instruire în domeniul transportului rutier - Școli Auto și Centre de Instruire, cea din Hotărârea Guvernului nr. 616/2016 este greu aplicabil și are termeni mari de obținere a actului permisiv;
3. De aprobat prin Hotărâre de Guvern Regulament-cadru de funcționare a unităților de instruire în domeniul transportului rutier – Școală Auto/Centrul de Instruire;
4. De aprobat Regulament/Metodologie de formare a cadrelor didactice, evaluatori și manageriale pentru acest domeniu;
5. De reaprobat Programele de studii/Curricula pentru pregătirea Conducătorilor auto de toate categoriile, inclusiv la categoria F, precum și pentru formarea conducători auto – tractoriști-mecanizatori de categoria H;
6. De aprobat prin Hotărâre de Guvern Metodologia de evaluare și examinare a candidaților în conducători auto, organizată de ASP și de elaborat metodici transparente de examinare. La moment, unitățile de instruire în domeniul transportului rutier – Școală Auto și absolvenții cursurilor de formare a conducătorilor auto întâmpină o serie de obstacole, legate de aplicarea unor prevederi legale, cât și aplicarea lor de către organele competente

Pe final, Asociația vă solicită respectuos de întreprins acțiuni pentru abrogarea **Ordinului nr. 231 din 09 martie 2021** *Cu privire la aprobarea ghidurilor metodologice de suport destinate unităților de formare profesională a conducătorilor de autovehicule și unităților de formare a transportatorilor rutier*, a **Ordinului nr. 267 din 17 martie 2021** *Cu privire la aprobarea materialelor didactice destinate unităților de formare profesională a conducătorilor de autovehicule și a Ordinului nr. 493 din 18 mai 2021* *Cu privire la organizarea formării profesionale continue a adulților*, deoarece ele nu au fost aprobate și puse în aplicare în corespundere cu norma legală prevăzută în **Legea 100/2017**. Acestea nu sunt corelate cu norma legală existentă și nu au fost consultate cu părțile interesate. După care, solicităm acțiuni în vederea elaborării și aprobării propunerilor expuse în această solicitare cu implicarea părților interesate în scopul formării sistemului național de instruire inițială și continuă a conducătorilor auto în spiritul asigurării calității educaționale, a managementului corelat cu intoleranța schemelor corupte și a abuzurilor din partea celor care participă la procesul de documentarea și acordare a dreptului de a conduce.

Cu deosebită considerațiune,

Unitățile de Instruire subsemnate în anexele 1, 2 și 3

N.B. Anexele cu semnături sunt prezentate în copii colorate, din considerente că petiționarii s-au semnat doar într-un singur exemplar. Pentru verificarea veridicității, originalul poate fi prezentat la solicitare.

Date de contact:

- 1. Asociația Patronală Uniunea Școlilor Auto și a Centrelor de Instruire: MD-2043, str. Alba-Iulia 75/N, sec. Buiucani, mun. Chișinău, Republica Moldova, tel. 069066895, patronat.scoliauto@gmail.com, Președinte - Veaceslav Niciș;*
- 2. Centrul de Pregătire a Specialiștilor pentru Armata Națională: MD-2004, str. Mitropolit Dosoftei 124, sec. Buiucani, mun. Chișinău, Republica Moldova, tel. 022 29-60-11, 022 22-61-47, centrupsan@gmail.com, Administrator – Boroda Sergiu;*
- 3. Asociația Obștească Uniunea Conducătorilor Auto din Republica Moldova: MD-2043, str. Tudor Strișcă 10, sec. Botanica, mun. Chișinău, Republica Moldova, tel. 022 27-31-00, 022 46-06-00, 022-24-85-05, 068096611, 068221139, uca06@mail.ru, Președinte al Consiliului Central – Cojocari Oleg;*

