

# **RAPORT**

**privind evaluarea integrității instituționale**

**în cadrul**

## **AGENȚIEI NAȚIONALE TRANSPORT AUTO**



**CENTRUL NAȚIONAL ANTICORUPȚIE**

**Chișinău, 2024**

## CUPRINS:

ABREVIERI ȘI ACRONIME .....	4
REZUMAT EXECUTIV .....	5
ASPECTE METODOLOGICE.....	10
I. ANALIZA INCIDENTELOR DE INTEGRITATE .....	12
II. IMPLEMENTAREA SOLUȚIILOR DE GHIȘEU UNIC DE CĂTRE AGENȚIA NAȚIONALĂ TRANSPORT AUTO (ANTA).....	22
III. PROCEDURA ADMINISTRATIVĂ.....	33
IV. ACTIVITATEA DE CONTROL DESFĂȘURATĂ DE CĂTRE ANTA .....	40
4.1 PROCEDURA DE PLANIFICARE A CONTROALELOR .....	44
4.2 PROCEDURA DE DESFĂȘURARE A CONTROALELOR .....	59
4.2.1 LISTELE DE VERIFICARE .....	60
4.2.2 SISTEMELE ELECTRONICE DE MANAGEMENT AL SERVICIILOR DE TRANSPORT RUTIER ÎN REGIM DE TAXI .....	63
4.3 PROCEDURA DE DESFĂȘURARE A CONTROLUL ÎN TRAFIC .....	75
V. PRACTICA CONTRAVENȚIONALĂ .....	94
VI. CLIMATUL DE INTEGRITATE INSTITUȚIONALĂ .....	109
6.1 <i>ANGAJAREA ȘI PROMOVAREA AGENȚILOR PUBLICI ÎN BAZĂ DE MERIT ȘI INTEGRITATE PROFESIONALĂ</i> .....	109
6.2 <i>RESPECTAREA REGIMULUI JURIDIC AL INCOMPATIBILITĂȚILOR, RESTRICȚIILOR ÎN IERARHIE ȘI AL LIMITĂRIILOR DE PUBLICITATE</i> .....	110
6.3 <i>REGIMULUI JURIDIC AL DECLARĂRII AVERII ȘI A INTERESELOR PERSONALE</i> .....	114
6.4 <i>RESPECTAREA REGIMULUI JURIDIC AL CONFLICTELOR DE INTERESE</i> 115	
6.5 <i>NEADMITEREA FAVORITISMULUI</i> .....	116
6.6 <i>RESPECTAREA REGIMULUI JURIDIC AL CADOURILOR</i> .....	117
6.7 <i>NEADMITEREA, DENUNȚAREA ȘI TRATAREA INFLUENȚELOR NECORESPUNZĂTOARE</i> .....	118
6.8 <i>NEADMITEREA, DENUNȚAREA MANIFESTĂRIILOR DE CORUPȚIE ȘI PROTECȚIA AVERTIZORILOR DE INTEGRITATE</i> .....	119
6.9 <i>INTOLERANȚA FAȚĂ DE INCIDENTELE DE INTEGRITATE</i> .....	120
6.10 <i>ASIGURAREA TRANSPARENȚEI ÎN PROCESUL DECIZIONAL</i> .....	121
6.11 <i>ASIGURAREA ACCESULUI LA INFORMAȚIE DE INTERES PUBLIC</i> .....	123
6.12 <i>GESTIONAREA TRANSPARENȚĂ ȘI RESPONSABILĂ A PATRIMONIULUI PUBLIC, A FINANȚELOR RAMBURSABILE ȘI NERAMBURSABILE</i> .....	124
6.13 <i>NORME DE ETICĂ ȘI DEONTOLOGIE</i> .....	140
6.14 <i>RESPECTAREA REGIMULUI DE RESTRICȚII ȘI LIMITĂRI ÎN LEGĂTURĂ CU ÎNCETAREA MANDATULUI, A RAPORTURILOR DE MUNCĂ SAU DE</i>	

<i>SERVICIU ȘI CU MIGRAREA AGENȚILOR PUBLICI ÎN SECTORUL PRIVAT (PANTUFLAJUL)</i> .....	141
<b>VII. ANEXĂ</b> .....	143
<b>DESCRIEREA RISCURILOR</b> .....	146
<b>RECOMANDĂRI</b> .....	147

## ABREVIERI ȘI ACRONIME

---

ANTA	Agencia Națională Transport Auto
CNA	Centrul Național Anticorupție
CC	Cod Contravențional
CA	Cod Administrativ
CCRM	Curtea de Conturi a Republicii Moldova
CIM	Control Intern Managerial
CNA	Centrul Național Anticorupție
CTR	Codul Transporturilor Rutiere
HG	Hotărârea Guvernului
HP	Hotărârea Parlamentului
MAI	Ministerul Afacerilor Interne
MF	Ministerul Finanțelor
MIDR	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
P-V	Proces Verbal
SNCI	Standarde Naționale de Control Intern
SNIA	Strategia națională de integritate și anticorupție
SI	Sistem Informațional
SFS	Serviciul Fiscal de Stat
alin.	alineat
art.	articol
lit.	litera
p. (pag.)	pagina

## REZUMAT EXECUTIV

---

Agenția Națională Transport Auto este o autoritate administrativă subordonată organului central de specialitate în domeniul transporturilor rutiere, care asigură implementarea documentelor de politici publice și a strategiilor naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere, **controlează și supraveghează** respectarea legislației naționale și internaționale în domeniu de către operatorii de transport rutier și de către întreprinderile ce desfășoară activități conexe transportului rutier<sup>1</sup>.

Agenția are statut de persoană juridică de drept public, cu formă de organizare juridică de agenție, dispune de ștampilă cu Stema de Stat a Republicii Moldova, de conturi trezoreriale, precum și de alte atribute specifice autorităților publice, stabilite în legislație, cu sediul în municipiul Chișinău. Finanțarea Agenției se efectuează din bugetul de stat, în limitele alocațiilor aprobate în legea bugetară anuală, inclusiv din veniturile colectate.

Evaluarea integrității instituționale în cadrul ANTA a fost realizată în condițiile *Legii privind evaluarea integrității instituționale nr.325 din 23.12.2013* și a *Metodologiei aprobată prin Ordinul nr.50/2018*, și a **inclus etapa de testare a integrității profesionale a agenților publici.**

*Scopul* acestui proces constă în identificarea și evaluarea riscurilor de corupție, precum și oferirea recomandărilor de diminuare sau înlăturare a riscurilor de corupție în activitatea ANTA, dar și sporirea responsabilității conducătorilor pentru implementarea și consolidarea climatului de integritate instituțională.

În rezultatul aplicării instrumentului de evaluare a integrității instituționale în cadrul ANTA au fost identificate o serie de riscuri tipice și specifice corupției, și anume: **riscul coruperii active/pasive, riscul abuzului de serviciu/excesului de putere sau depășirii atribuțiilor de serviciu; riscul promovării ilicite a unor interese private/de grup sau favorizării unor agenți economici; riscul admiterii unor conflicte de interese; riscul influențelor necorespunzătoare; riscul neglijenței în serviciu; riscul luării/dării de mită, riscul pierderii informațiilor din sistemele informaționale gestionate; riscul neefectuării unor controale inopinat în baza unor petiții și tolerării unor încălcări etc.**

În cadrul evaluării instituționale, a fost stabilită probabilitatea înaltă de materializare a **riscului coruperii active/pasive, aceasta fiind confirmată de rezultatele testelor de integritate profesională.** Prin urmare, din numărul total de agenți publici testați, doar **1 (circa 5 %)** agent public a dat dovadă de integritate profesională, **15 (circa 70 %)** agenți publici au fost apreciați cu rezultat negativ pentru că au admis manifestări de corupție, iar **5 (circa 25%)** agenți publici au fost apreciați cu rezultate neconcludente, totodată, manifestând o predispunere la comiterea unor încălcări/abateri. Sumele primite în cadrul testelor de integritate profesională au variat între **200 și 1 000** de lei și au avut drept scop

---

<sup>1</sup> Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto, aprobat prin HG nr. 151/09.03.2022

neîntocmirea unor procese-verbale cu privire la contravenție sau aplicarea unor sancțiuni mai blânde.

Analizând rezultatele testelor de integritate profesională se atestă că majoritatea faptelor admise au fost condiționate în mod prioritar de unii factorii de risc individuali și organizaționali, precum: *lipsa de integritate profesională, necunoașterea cadrului normativ în domeniul integrității și anticorupției, vidul legislativ aferent transportului rutier de colete, lipsa proceselor descrise aferente controlului în trafic, desfășurarea deficitară a controlului intern managerial și a proceselor de supraveghere, tolerarea unor abateri.*

În context, se menționează că riscul implicării în manifestări de corupție este unul tolerat, ori, în cadrul testelor de integritate profesională s-a evidențiat că agenții publici sunt predispuși să accepte unele mijloace financiare pentru nesancționarea anumitor încălcări.

Multitudinea riscurilor enunțate supra, sunt generate de factori de risc interni, externi, operaționali și individuali care pot admite, încuraja și provoca apariția manifestărilor de corupție la organizarea și desfășurarea proceselor de lucru din cadrul ANTA.

Astfel, printre problemele identificate în procesul de evaluare care pot alimenta și genera unele riscuri tipice și specifice corupției, inclusiv pot prejudicia/afecta procesul de organizare și efectuare a transporturilor rutiere de mărfuri și persoane, precum și activitățile conexe transportului rutier pe teritoriul Republicii Moldova, care ar trebui să desfășoare în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe și a măsurilor de protecție a mediului, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice, pot fi enumerate:

- ***Implementarea deficitară a măsurilor anticorupție prevăzute de Legea integrității nr.82/2017***, nefuncționalitatea liniei specializate anticorupție în cadrul ANTA.
- ***Neaprobarea Regulamentului cu privire la mărfuri perisabile și ușor alterabile; Regulamentului cu privire la autogări; Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere; Regulamentului cu privire la desfășurarea activității de autoservice*** - lacună de drept care poate admite abuzuri din partea exponenților din sectorul public și privat, inclusiv potențiale riscuri de corupție.
- ***Nereglementarea în Codul transporturilor rutiere a standardelor clare*** cu privire la capacitatea profesională care urmează a fi îndeplinită de către managerii și angajații stațiilor de autoservice, în condițiile art.96 lit.a) CTR. Lacună de drept care poate admite derogări și interpretări abuzive, afecta calitatea serviciilor de reparație auto, inclusiv prejudicia drepturile și interesele consumatorilor.
- ***Lipsa reglementărilor la nivel național a activității de transportare a coletelor către/de către persoane care fac parte din diasporă, inclusiv a unui mecanism clar de reglementare a activității de transportare pe cale rutieră a coletelor.*** Lacună de drept care poate admite multiple manifestări de corupție la trecerea frontierei de stat, precum și la desfășurarea controlului în trafic de către reprezentanții ANTA - fapt confirmat inclusiv de

rezultatele testelor de integritate profesională. În RM această practică este una pe larg răspândită și tolerată, generată de fenomenul migrațiilor cetățenilor în alte state. Prin urmare, atât timp cât vom avea persoane care fac parte din diasporă, practica dată nu va putea fi exclusă, iar în caz de nereglementare/autorizare va genera multiple riscuri tipice și specifice corupției, inclusiv trafic ilicit de mărfuri/contrabandă etc.

- ***Lipsa noțiunii de „colete” și „transport rutier de colete” în CTR*** generează o serie de interpretări care admit potențiale abuzuri, inclusiv materializarea riscului coruperii active/pasive.

- ***Calificarea ambiguă, discreționară și lacunară a aceluiași tip de încărcătură***, astfel, în unele cazuri fiind apreciată ca transport rutier de colete, iar în alt caz transport de mărfuri, practică care poate fi asociată cu unele riscuri tipice corupției.

- ***Implementarea deficitară a soluțiilor de ghișeu unic*** prin cumularea defectuoasă a serviciului de tip „front-office” și „back office” de către două subdiviziuni distincte din cadrul ANTA. Astfel, *Direcția Servicii Publice și Direcția Înregistrare, Evidență și Analiză* desfășoară unele atribuții paralele/excesive, improprii, care contravin cu principiile/soluțiile Ghișeului Unic.

- ***Lipsa unor proceduri interne privind desfășurarea controlului de stat*** admite practici distincte/diferențiate la efectuarea controlului, în partea ce ține de completarea listelor de verificare, solicitarea și ridicarea copiilor aferente activității agenților economici, atașarea discreționară a unor documente etc.

- ***Metodologia privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei riscurilor în domeniile de control ale Agenției Naționale Transport Auto***, nu cuprinde o serie de elemente relevante în vederea analizării riscurilor, care ar permite generarea unei liste de subiecți optimi care urmează să fie supuși controlului de stat. Raportându-ne la numărul agenților economici care activează pe piața transporturilor rutiere, inclusiv pe piața activităților conexe transportului rutier, precum și la deficiențele/lacunele pe care le înregistrează Metodologia ANTA (expuse în raport), unii agenți economici înregistrați ar putea să nu fie supuși controalelor de stat pe toată durata de activitate.

- ***Planificarea ambiguă a controalelor de stat la sediile întreprinderilor, utilizarea lacunară a datelor pentru stabilirea/calcularea ponderii unor criterii de risc***. În context, se menționează că operatorii de transport rutier pot admite unele încălcări care pot fi constatate și sancționate urmare a controlului în trafic, dar care nu sunt luate în calcul la evaluarea criteriului de risc „Istoricul conformării cu prevederile legislației și cu prescripțiile organului de control în domeniul transportului rutier”, la planificarea controalelor. Respectiv, persoanele juridice care pot admite anumite încălcări în trafic, dar care nu au fost supuse controlului la sediu, ar putea să nu se regăsească în lista controalelor planificate, astfel, creându-se un dezechilibru între obiectivele și principiile fundamentale ale controlului reglementate de Legea nr.131/2012.

- ***Neefectuarea controalelor cu ieșire la fața locului în cadrul procedurii de eliberare a actului permisiv***. Astfel, s-a stabilit că ANTA nu desfășoară controlul de stat

necesar pentru emiterea actului permisiv aferent activităților de transport rutier, inclusiv celor conexe, cu ieșire la fața locului în condițiile *Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și Legii nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător*. Acest fapt, contravine cu normele reglementate la art.11<sup>1</sup> alin.(1) din Legea nr.160/2011, care reglementează că „*controlul de stat necesar pentru emiterea actului permisiv și/sau pentru verificarea respectării cerințelor și condițiilor de licențiere, autorizare sau certificare se planifică, se efectuează și se înregistrează în conformitate cu prevederile Legii nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător*”.

- ***Lipsa unei liste de verificare privind controlul subdomeniilor*** aferente respectării regulilor de exploatare a tractoarelor, a vehiculelor autopropulsate, ameliorative, de construcție a drumurilor, a altor vehicule, a remorcilor - domeniu de control atribuit ANTA prin Legii nr.131/2012 privind controlul de stat, dar care nu este realizat.

- ***Utilizarea discreționară a camerelor video în cadrul controlului în trafic***, deși potrivit art.11<sup>1</sup> din HG nr.151/2022, inspectorilor ANTA li se interzice realizarea activităților de control în lipsa sistemului de supraveghere video portabil.

- ***Nedeținerea de către ANTA a informațiilor cu privire persoanele juridice înregistrate/neînregistrate*** în RM, care pun spre utilizare pe teritoriul țării sisteme (platforme) electronice de management, inclusiv pentru servicii de transport rutier în regim de taxi, fapt care împiedică aplicarea unor sancțiuni contravenționale în temeiul art.197 alin. (9), (10) și (19) CC.

- ***Contrar legislației în vigoare, platformele electronice care pun spre utilizare pe teritoriul RM sisteme electronice de management***, inclusiv pentru servicii de transport rutier în regim de taxi, nu sunt conectate la Sistemul informațional automatizat "Monitorizarea electronică a vânzărilor" al Serviciului Fiscal de Stat. Circumstanțe care fac practic imposibilă aplicarea sancțiunilor contravenționale pentru nerespectarea normelor prevăzute la art.81 alin. (2) CTR. În lipsa conectării directe sau mediate la sistemul integrat "SIA "MEV" din anumite motive tehnice, inclusiv în lipsa solicitărilor directe din partea reprezentanților platformelor, domeniul dat rămâne a fi unul vulnerabil, care poate genera riscul evaziunii fiscale și prejudiciu bugetul public.

- ***Neutilizarea de către ANTA a informațiilor furnizate de sistemul informațional „Autotest” în vederea identificării unor potențiale încălcări admise la eliberarea rapoartelor de inspecție tehnică periodică***. Prin urmare, informațiile la care are acces ANTA referitor la inspecțiile tehnice periodice nu sunt valorificate conform, inclusiv supuse unui control ciclic. Acestea rămânând ca simple informații statistice din punct de vedere al contribuției la îmbunătățirea siguranței și eficienței transporturilor rutiere. Mai mult, la planificarea controalelor nu se ține cont de potențialele riscuri care ar putea să derive din datele furnizate de către SI „Autotest”. Corespunzător, riscul eliberării frauduloase a unor rapoarte de inspecție tehnică contra unor avantaje necuvenite ar putea fi unul materializat în trecut, cu potențial înalt de materializare în viitor.

- **Monitorizarea și supravegherea insuficientă de către ANTA a stațiilor de inspecție tehnică** în vederea identificării unor posibile abateri privind neincluderea în raportul de inspecție tehnică periodică a tuturor defectelor constatate ce condiționează respingerea vehiculului rutier în rezultatul inspecției tehnice periodice și admiterea în trafic a unor vehicule care nu corespund standardelor tehnice necesare.

- **Admiterea în trafic a vehiculelor a căror sistem de iluminare este necorespunzător.** Raportându-ne la numărul mare de automobile care circulă pe drumurile publice naționale ale căror lămpi indicatoare de direcție sunt de culoare roșie, persistă unele suspiciuni că în rapoartele de inspecție tehnică periodică pentru aceste tipuri de automobile de regulă nu se fac careva mențiuni. Nerespectarea standardelor de iluminare impuse legal poate genera riscul producerii unor accidente rutiere, urmare a vizibilității reduse/neconforme, punând în pericol viața și sănătatea participanților la trafic. Acest risc este amplificat de importul masiv de autovehicule, care adesea nu corespund normelor tehnice și ecologice stabilite în legislația națională. Cu toate acestea, potențialele neconformități nu condiționează respingerea vehiculului rutier în rezultatul inspecției tehnice periodice și admit aceste automobile în trafic (vezi detaliile în raport). În acest caz, riscul dării/luării de mită ar putea fi unul materializat în trecut, urmare a faptului că experții stațiilor de inspecție tehnică, contra unor avantaje necuvenite, ar putea trece cu vederea aceste neconformități, eliberând rapoarte de inspecție tehnică fără careva mențiuni.

- **Practica discreționară și diferențiată la întocmirea deciziilor privind examinarea contravențiilor în temeiul constatării personale,** generează un dezechilibru între încălcare și sancțiune, manifestat prin fixarea unor sancțiuni necorespunzătoare gravității pericolului încălcărilor comise. Deseori, circumstanțele care determină agentul constatat să examineze fapta contravențională într-o procedură simplificată de constatare, în baza constatărilor personale, sunt neclare și ambigui. Lipsa descrierii proceselor de lucru, în cazul dat a controlului în trafic, oferă o discreție excesivă agenților constatați și posibilitatea de manevră în cadrul procedurii de aplicare a sancțiunilor.

- **Atribuții paralele la constatarea și sancționarea unor contravenții, inclusiv la aplicarea unor măsuri procesuale de constrângere.** În situația în care CC atribuie competența de aplicare a unor măsuri procesuale de constrângere (art.439<sup>1</sup> CC), inclusiv de constatare și examinare a contravenției prevăzute de art.197 alin.(5) CC (*norme care se rezumă la dispunerea măsurii de suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor și certificatului de înmatriculare a mijlocului de transport, la constatarea, examinarea și sancționarea conducătorilor auto*) către ANTA și MAI, persistă riscul admiterii unor potențiale abuzuri, declinări de competență sau pasarea responsabilităților.

## ASPECTE METODOLOGICE

---

Evaluarea integrității instituționale în cadrul ANTA a fost realizată în contextul aspectelor metodologice prevăzute în Legea nr.325/2013 privind evaluarea integrității instituționale, precum și în baza Metodologiei de identificare a riscurilor de corupție în cadrul entităților publice, de identificare a agenților publici expuși acestor riscuri și de analiză a factorilor de risc care le generează, aprobată prin Ordinul directorului CNA nr.50 din 20.03.2018.

În conformitate cu prevederile art.6 al Legii 325/2013, orice entitate publică este pasibilă de evaluarea integrității instituționale.

ANTA a fost selectată pentru a fi supusă evaluării integrității instituționale conform următoarelor criterii:

- **Criteriul activităților vulnerabile**, care se referă la atribuțiile (funcțiile) externe ale entității și de punere în aplicare a legii (control, supraveghere, constatare de conformitate sau încălcare a legii, aplicare de sancțiuni, eliberarea actelor permissive etc.). Astfel, în conformitate cu domeniile de activitate stabilite în *Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto*, probat prin HG nr.151/2022, ANTA realizează următoarele activități vulnerabile la corupție:

- *autorizarea (admiterea) de persoane fizice și juridice în vederea efectuării activității de transport rutier de mărfuri și persoane;*

- *eliberarea de acte permissive naționale și internaționale în domeniul transportului rutier de mărfuri și persoane.*

- *efectuarea controlului în conformitate cu prevederile Legii nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, asupra respectării legislației în domeniul transportului rutier național și internațional precum și aplicarea de sancțiuni pentru nerespectarea acesteia.*

- *monitorizarea și documentarea activităților agenților economici autorizați în efectuarea de transporturi și a principalelor activități ale acestora, inclusiv ale celor conexe, mărimea, capacitățile și competențele acestora.*

- **Criteriul contactului cu populația/agenții economici**, ca rezultat al activității de bază a entității se menționează faptul că implementarea politicii statului în domeniul transportului rutier presupune activități precum autorizarea (admiterea) agenților economici pentru efectuarea transporturilor de mărfuri și pasageri, eliberarea de acte permissive la cererea acestora precum și efectuarea controlului de stat asupra activității de întreprinzător. Aceste activități implică contactul frecvent și direct cu cetățenii/persoanele fizice sau juridice, care reprezintă în sine o vulnerabilitate prin faptul că în cadrul formării acestor relații apare posibilitatea de a negocia soluționarea unor interese personale, ocolind procedurile legale.

- **Criteriul statistic**, identificat prin existența de statistici despre nivelul perceput sau existent al corupției în cadrul entității.

- **Criteriul neasigurării climatului de integritate**, urmare a examinării informațiilor din surse deschise, au fost identificate un șir de curențe aferente modului de implementarea

a măsurilor de asigurare a integrității instituționale. Totodată, potrivit Raportului final de monitorizare a Planului de Integritate al ANTA aprobat în anul 2019, Agenția nu realizat un șir de acțiuni menite să consolideze climatul de integritate instituțională.

Potrivit art.20 alin.(1) din Legea nr.325/2013 în vederea creării și menținerii continue a climatului de integritate instituțională, entitățile publice sînt supuse periodic evaluărilor repetate a integrității instituționale, numărul acestora nefiind limitat.

Astfel, evaluarea integrității instituționale în privința *Agenției Naționale Transport Auto* a fost inițiată în condițiile *Legii nr.325/23.12.2013 privind evaluarea integrității instituționale*, accentul fiind plasat pe analiza unor atribuții/funcții specifice entităților publice care sunt vulnerabile la corupție.

Analiza factorilor de risc care permit, încurajează sau sporesc probabilitatea materializării unor riscuri de corupție tipici și specifici, identificați în activitatea ANTA a fost realizată prin prisma următorilor tipuri:

- *Factorii de risc externi* care se află în afara controlului entității publice și se referă la deficiențele cadrului normativ aferent activităților desfășurate, inclusiv normele lacunare sau ambigui, atribuții care admit derogări și interpretări abuzive etc.

- *Factorii de risc legați de procesul de lucru (operaționali)* care se referă preponderent la lipsa de proceduri sau procese neconforme, organizarea deficitară a procesului de lucru, mecanisme de control și supraveghere ineficiente.

- *Factorii de risc interni (aflați sub controlul entității)* vizează deficiențele în implementarea mecanismelor anticorupție în cadrul entității și a sistemului de control public intern.

- *Factorii de risc individuali* (factori care pot determina un anumit agent public să admită manifestări de corupție) și care implică lipsa de integritate profesională, pregătirea profesională insuficientă în domeniul integrității și anticorupției.

În procesul de evaluare au fost aplicate diferite tehnici de colectare și analiză a informațiilor, inclusiv aplicate proceduri analitice de obținere a informațiilor privind existența riscurilor de corupție, accentul fiind plasat pe următoarele componente:

- *Elaborarea și remiterea spre completare a unui inventar al măsurilor anticorupție în vederea aprecierii nivelului de implementare a politicilor anticorupție și asigurare a climatului de integritate;*

- *Evaluarea anticorupție a cadrului normativ/departamental aferent activității entității publice, precum și formularea de recomandări în vederea îmbunătățirii acestuia și excluderii factorilor de risc identificați;*

- *Evaluarea și descrierea detaliată a activităților vulnerabile selectate, precum și evaluarea factorilor și riscurilor de corupție identificați;*

- *Efectuarea vizitelor de documentarea și interviuarea persoanelor responsabile de procesele de lucru evaluate;*

- *Cercetarea și evaluarea unor studii și analize naționale și internaționale, publicații care vizează domeniul transporturilor etc.*

### REZULTATELE TESTELOR DE INTEGRITATE PROFESIONALĂ

În conformitate cu art.3 din Legea nr.82/2017, **incidentul de integritate** reprezintă o manifestare de corupție produsă în împrejurări reale, altă manifestare similară manifestării de corupție, produsă în cadrul unui test de integritate profesională.

**Analiza incidentelor de integritate** permite identificarea și analiza factorilor ce au condiționat materializarea riscurilor de corupție, inclusiv determinarea deficiențelor în organizarea proceselor operaționale desfășurate, aferente domeniului transporturilor, precum și lacunele sistemului instituțional de integritate.

Pentru menținerea unui climat de integritate instituțională, entitatea publică trebuie să manifeste **intoleranță față de incidentele de integritate**, în condițiile reglementate de *art.19 din Legea nr.82/2017*.

Astfel, potrivit *art.19 alin. (1) din Legea nr.82/2017*, conducătorii entităților publice și agenții publici **asigură credibilitatea și susținerea publică a mandatului entității** din care fac parte prin manifestarea spiritului de intoleranță față de incidentele de integritate în cadrul entităților publice.

Totodată, în corespundere cu *art.19 alin.(2) lit. d) din Legea nr. 82/2017* **conducătorul entității publice are obligația de a asigura sancționarea disciplinară a tuturor incidentelor de integritate** ce constituie abateri disciplinare admise de agenții publici.

De menționat că, procesul de evaluare a integrității instituționale efectuat în cadrul ANTA, a inclus și etapa de **testare a integrității profesionale a agenților publici**.

Testarea integrității profesionale a agenților publici, **este o etapă facultativă** a procesului de evaluare a integrității instituționale, efectuată de către CNA în limitele stabilite de *Legea nr.325/2013 privind evaluarea integrității instituționale*.

În corespundere cu art.17 alin.1) din Legea nr. 325/2013, rezultatul testului de integritate profesională este apreciat drept:

a) **pozitiv** – dacă agentul public testat a dat dovadă de integritate profesională, respectând obligațiile prevăzute la art. 7 alin. (2) lit. a)–c);

b) **negativ** – dacă agentul public testat nu a respectat obligațiile prevăzute la art. 7 alin. (2) lit. a)–c);

c) **neconcludent** – dacă comportamentul agentului public testat nu permite aprecierea rezultatului testului nici ca pozitiv, nici ca negativ.

Aplicarea exercițiului de **testare a integrității profesionale** în entitățile evaluate a fost dispusă prin *Decizia de inițiere a testării integrității profesionale în cadrul ANTA aprobată la 05.06.2023 și autorizată prin Încheierea judecătorului din 13.06.2023*.

Selectarea agenților publici supuși testării integrității profesionale a fost efectuată în baza analizei riscurilor și vulnerabilităților la corupție, precum și modalității de afectare a drepturilor omului. Pentru a fi supuși testării integrității profesionale au fost selectate următoarele categorii de agenți publici din cadrul ANTA:

- Agenții publici care au contactat frecvent cu populația;
- Agenții publici investiți cu funcții de control și supraveghere.

Obiectivele testării integrității profesionale au constituit stabilirea respectării de către agenții publici a obligațiilor prevăzute în art. 7 alin. (2) lit. a)-c) al Legii nr. 325 din 23.12.2013 privind evaluarea integrității instituționale de neadmitere a manifestărilor de corupție; de denunțare imediată organelor competente a oricărei tentative de a fi implicați în manifestări de corupție; de denunțare imediată a influențelor necorespunzătoare, de declarare a cadourilor și a conflictului de interese în conformitate cu legislația în vigoare.

Pentru asigurarea obiectivelor, în cadrul testării au fost planificate activități prin care au fost create situații virtuale, simulate, similare celor din activitatea de serviciu ale agenților publici, condiționate de activitatea și comportamentul lor, în vederea urmăririi pasive și stabilirii reacției și a conduitei persoanelor testate.

În continuare, sunt expuse constatările și concluziile obținute ca urmare a analizei rezultatelor testării integrității profesionale efectuate de CNA.

Astfel, potrivit *Raportului privind rezultatele testării integrității profesionale, comportamentul agenților publici testați au fost apreciate în felul următor:*

REZULTATUL TESTULUI	CAZURI ÎNREGISTRATE
POZITIV	1
NEGATIV	15
NECONCLUDENT	5

Informațiile detaliate sunt prezentate mai jos:

**I. Au înregistrat rezultate negative** al testului de integritate profesională, încălcând prevederile *art.7 alin.(2) lit. a) al Legii nr.325/2013 privind evaluarea integrității instituționale de neadmitere a manifestărilor de corupție* **8 agenții publici**, care au calitatea de **agenți constatatori**.

**1.1 Descrierea unor incidente de integritate aferente testelor de integritate profesională care au admis încălcarea prevederilor art.7 alin.(2) lit.a) al Legii nr.325/2013 și care vizează domeniul transportului rutier de colete:**

***SPEȚA 1:***

*Agentul public aflându-se în timpul exercitării atribuțiilor de serviciu, a stopat automobilul testorului, a verificat port bagajul și a întrebat dacă deține licență sau extras pentru transportarea coletelor, la care i s-a comunicat că nu deține nici un act din cele solicitate. Drept urmare, agentul public a comunicat că pentru astfel de încălcare se întocmește proces-verbal cu privire la contravenție și se ridică numerele de înmatriculare pe termen de jumate de an. În final, pentru a nu întocmi un proces-verbal cu privire la contravenție, agentul public a acceptat unele mijloace financiare, și a solicitat ca banii să fie plasați într-o hârtie, lângă mijlocul de transport.*

**Analizând rezultatele testului de integritate profesională se atestă că fapta admisă a fost condiționată în mod prioritar de unii factorii de risc individuali, cât și organizaționali, precum lipsa de integritate și necunoașterea cadrului normativ în domeniul integrității și anticorupției.**

**În acest sens, se reține că vidul legislativ aferent transportului rutier de colete, cât și lipsa proceselor descrise aferente controlului în trafic, precum și factorii de risc individuali, și anume lipsa de integritate, au generat materializarea riscului coruperii pasive/active.**

**În concluzie, lipsa reglementărilor la nivel național privind activitățile de transportare a coletelor admite materializarea unor riscuri de corupție.**

În acest context se menționează suplimentar următoarea speță:

***SPEȚA 2:***

*Agentul public aflându-se în timpul exercitării atribuțiilor de serviciu a stopat automobilul testorului și a întrebat ce transportă, la care i s-a răspuns că transportă niște colete care urmează a fi transmise în Italia. Drept urmare, agentul public a solicitat pașaportul tehnic, inclusiv certificatul de competență profesională. Ca rezultat, pașaportul tehnic a fost prezentat, iar cu referire la certificatul de competență profesională i s-a comunicat că nu îl deține. Urmare a faptului că testorul nu deținea actele necesare, agentul public i-a comunicat că în privința acestuia urmează a fi întocmit un **proces-verbal cu privire la contravenție privind lipsa certificatului de competență profesională, fiindu-i stabilită o amendă minimală**, totodată, solicitând și acceptând unele produse alimentare pentru consum personal, care au fost achiziționate de către testor.*

**Din spețele descrise supra (speța 1 și 2), observăm că procedura de desfășurare a controlului în trafic asupra activităților de transportare pe cale rutieră a coletelor, inclusiv de solicitare spre verificare a actelor deținute în acest sens, este una**

**discreționară și ambiguă. Acest factor de risc admite materializarea unor riscuri de corupție, inclusiv potențiale abuzuri sau favorizări.**

*Notă: Detalii aferente comportamentului discreționar ai agenților constatori a se vedea la subcapitolul „LIPSA REGLEMENTĂRIILOR PENTRU ACTIVITĂȚILE DE TRANSPORTARE A COLETELOR”.*

***Urmare a analizei materialelor aferente rezultatelor testării integrității profesionale în cadrul Agenției Naționale Transport Auto privind transportul rutier de colete, au fost distinse următoarele aspecte problematice:***

- Calificarea ambiguă, discreționară și lacunară a aceluiași tip de încărcătură, astfel, într-un caz fiind apreciată ca transport rutier de colete, iar în alt caz transport de mărfuri. În unele cazuri coletele transportate în străinătate fiind apreciate de către angajații ANTA drept transport de mărfuri.
- Lipsa unui mecanism clar de reglementare a activității de transportare pe cale rutieră a coletelor;
- Lipsa noțiunilor de „colete” și „transport rutier de colete” în CTR generează o serie de interpretări care admit potențiale favorizări și abuzuri.

**1.2 Descrierea unor incidente de integritate aferente testelor de integritate profesională care au admis încălcarea prevederilor art.7 alin.(2) lit.a) al Legii nr.325/2013 și care vizează desfășurarea unor servicii ocazionale de transportare a unor bunuri:**

#### ***SPEȚA 3:***

*Agentul public aflându-se în timpul exercitării atribuțiilor de serviciu a stopat automobilul testorului și a întrebat ce transportă, la ce i s-a comunicat ce transportă, înmânându-i-se actele mijlocului de transport. La care, agentul public a întrebat dacă șoferul deține **certificat de competență profesională**, la ce i s-a răspuns că nu, și că oferă un serviciu de transport ocazional. Agentul public a precizat că în acest caz serviciu ocazional este desfășurat în lipsa actelor necesare și este pasibil de răspundere. Urmare discuțiilor purtate, inclusiv contra sumei de **500 lei** agentul publici **nu a întocmit procesul-verbal cu privire la contravenție.***

#### ***SPEȚA 4:***

*Agentul public aflându-se în timpul exercitării atribuțiilor de serviciu a stopat automobilul testorului și a întrebat ce transportă cu mijlocul de transport. După care l- a întrebat dacă acesta deține **certificat de competență profesională**, menționând că pentru a conduce mijlocul de transport greutatea căruia depășește 3 tone, este necesar de a deține **certificat de competență profesională**. Ulterior, agentul public a precizat că urmează să*

întocmească un proces-verbal cu privire la contravenție, iar amenda va constitui 1500 lei, iar pentru persoană juridică - 6000 lei. Totodată, fiind solicitată și **foaia de parcurs**. Urmare unor discuții, inclusiv contra sumei de **1000 lei**, agentul publici nu a întocmit procesul-verbal cu privire la contravenție.

#### **SPEȚA 5:**

Agentul public aflându-se în timpul exercitării atribuțiilor de serviciu a stopat automobilul testorului și a întrebat ce transportă. Urmare a verificării mijlocului de transport, agentul public a concretizat dacă serviciul de transportare prestat este desfășurat contra cost, solicitând spre verificare **foaia de parcurs și certificatul de competență profesională** (la care i s-a comunicat că nu le deține), inclusiv permisul de conducere și certificatul de înmatriculare. Urmare unor discuții, inclusiv contra sumei de **500 lei**, agentul publici a întors actele și nu a întocmit procesul-verbal cu privire la contravenție.

#### **SPEȚA 6:**

Agentul public aflându-se în timpul exercitării atribuțiilor de serviciu a stopat automobilul testorului și a întrebat ce transportă în mijlocul de transport, și dacă are **foaie de parcurs și certificat de competență profesională**, la care i s-a răspuns că transportă niște cutii și că nu dispune de actele solicitate. Urmare a verificării mijlocului de transport, agentul public a informat că urmează a fi întocmit proces-verbal cu privire la contravenție în privința conducătorului auto și în privința persoanei juridice. Urmare discuțiilor purtate, inclusiv contra sumei de **300 lei**, agentul publici nu a întocmit procesul-verbal cu privire la contravenție.

**Urmare a analizei materialelor aferente spețelor descrise supra, au fost identificate următoarele aspecte problematice, inclusiv practici vicioase care pot admite potențiale riscuri de corupție:**

- Practica de negociere a sancțiunilor aplicabile încălcărilor admise și întomirea deciziei privind examinarea contravenției în vederea sancționării cu  $\frac{1}{4}$  din amenda minimă prescrisă;
- Lipsa descrierii proceselor de lucru, în cazul dat a controlului în trafic, care oferă o discreție excesivă agenților constatatori și posibilitatea de manevră în cadrul procedurii de aplicare a sancțiunilor;
- Împuterniciri excesive atribuite unei singure persoane, la caz agentului constator.

**II. Au înregistrat rezultate negative** a testelor de integritate profesională, încălcând prevederile art. 7 alin. 2 lit. b) al Legii nr.325/2013 privind evaluarea integrității instituționale (nedenunțarea imediată a oricărei tentative de implicare în manifestări de corupție) – **7 agenți publici din cadrul ANTA**. Mai jos fiind prezentate câteva spețe în acest sens.

**SPEȚA 1:**

*Aflându-se în timpul exercitării atribuțiilor de serviciu a preluat de la colegul său actele testorului pentru întocmirea procesului-verbal cu privire la contravenție pentru prestarea serviciilor de transport rutier în regim de taxi fără a dispune de acte necesare.*

*Deși agentul public nu s-a implicat în manifestări de corupție, acesta nu a denunțat despre tentativa de a fi implicat în manifestări de corupție în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.*

**SPEȚA 2:**

*Aflându-se în timpul exercitării atribuțiilor de serviciu agentul public a stopat automobilul testorului, a cerut actele la control și a întrebat ce transportă în automobil și dacă are **foaie de parcurs și certificat de competență profesională**, la care testorul a răspuns că transportă niște cutii și că nu dispune de acte solicitate. Ulterior, agentul public a solicitat testorului să deschidă automobilul pentru verificare și l-a informat că urmează a fi întocmit proces-verbal cu privire la contravenție.*

*Deși în acest caz, agenții publici nu s-au implicat în manifestări de corupție, aceștia nu au denunțat despre tentativa de a fi implicați în manifestări de corupție în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.*

*Astfel, se constată că faptele admise au fost condiționate în mod prioritar de unii **factorii de risc individuali**, precum necunoașterea cadrului normativ în domeniul integrității și anticorupție.*

**III. Au înregistrat rezultate pozitive** al testelor de integritate profesională, neimplicându-se în manifestări de corupție – **1 agent public în cadrul ANTA**.

*Urmare a analizei testelor de integritate, se atestă că un agent public a dat dovadă atât de integritate profesională, cât și de competențe necesare pentru desfășurarea atribuțiilor de serviciu.*

Or, din spețele analizate, testorului i-a fost explicată procedura autorizării unei activități conexe de transport, în sensul Legii nr. 150/2014, care se desfășoară în regim

online. Astfel, agentul public a explicat testorului cum se depune cererea în sistemul automatizat și ce acte este nevoie de anexat la cerere. Suplimentar, a comunicat că trebuie întocmite schițe tehnice la toate procesele de lucru etc.

#### **IV. Au înregistrat rezultate neconcludente al testului de integritate profesională – 5 agenți publici din cadrul ANTA.**

Potrivit art.17 alin. 1) lit. c) din Legea nr. 325/2013, *rezultatul testului de integritate profesională este apreciat drept **neconcludent** dacă comportamentul agentului public testat nu permite aprecierea rezultatului testului nici ca pozitiv, nici ca negativ.*

Astfel, urmează de menționat că deși testele de integritate profesională au fost apreciate ca fiind neconcludente, urmare a examinării acestora, **au fost identificate unele încălcări/abateri de ordin procedural**, asupra cărora urmează să se expună ulterior Comisia disciplinară din cadrul ANTA.

*Urmare a analizei materialelor aferente rezultatelor testării integrității profesionale în cadrul Agenției Naționale Transport Auto, evidențiem următoarele concluzii:*

- Utilizarea de către agenții publici din cadrul ANTA a **unor expresii/sintagme** ce denotă (lasă să se înțeleagă) predispunerea acestora de a se implica în manifestări de corupție;
- Practica de neîntocmire a procesului-verbal contravențional contra unor avantaje/remunerări ilicite, admite tolerarea unor încălcări de către entitatea care are dreptul și puterea să intervină și încurajarea indirectă a acestora. A nu interveni în eradicarea unei încălcări înseamnă încălcarea directă a principiului legalității, care este unul dintre principiile fundamentale ale oricărui stat de drept;
- Rezultatele testelor de integritate profesională aplicate în cadrul ANTA, reflectă **probabilitatea înaltă de implicare a unor agenți publici în manifestări de corupție**. Respectiv rezultate au fost generate în mod prioritar de unii **factorii de risc** individuali precum lipsa de integritate profesională, necunoașterea cadrului normativ în domeniul integrității și anticorupție, precum și unii factor de risc organizaționali cum ar fi lipsa controlului intern managerial și a proceselor de supraveghere, tolerarea unor abateri admise în acest sens.

*Mai mult, riscul implicării în manifestări de corupție se atestă a fi unul tolerat, or, în cadrul testelor de integritate profesională s-a evidențiat că agenții publici sunt predispuși să accepte unele mijloace financiare pentru nesancționarea anumitor încălcări.*

## DESCRIEREA CAUZELOR PENALE:

Nivelul existent al corupției aferent domeniului evaluat este perceput inclusiv din unele cauze penale gestionate anterior de către CNA, în care au fost vizați unii angajați ANTA, după cum urmează:

### **ÎN SPEȚĂ:**

Potrivit acestor cauze penale, unii angajați ANTA *periodic se deplasau cu autoturismele de serviciu în apropierea frontierei de stat moldo-române, inclusiv înafara programului de lucru, pentru a efectua controale asupra mijloacelor de transport ce prestau servicii de transport internațional de pasageri și de mărfuri, unde în urma verificărilor și în cazul depistării necorespunderii actelor deținute de șoferi/cerințelor legale, pretindeau și primeau mijloace bănești în sumă de 50-100 euro în vederea neatragerii la răspundere contravențională și ridicării păcuțelor de înmatriculare.*

*În alte cazuri, aceștia pretindeau și primeau mijloace financiare pentru a nu întocmi proces-verbal cu privire la contravenție, pentru depășirea masei total maxime admise a autocamionului.*

### **ÎN SPEȚĂ:**

Angajații ANTA în calitate de persoane publice, folosind intenționat situația de serviciu, din interes material, *pretindeau și primeau lunar de la agenții economici, care desfășurau activități în domeniul de transport mărfurilor, mijloace bănești ce nu li se cuvin în sume ce variază între 5000-6000 lei, pentru fiecare autovehicul, în vederea neatragerii la răspundere contravențională pentru efectuarea transportului rutier de mărfuri cu depășirea masei totale maxime admise pentru vehiculele rutiere.*

În aceleași circumstanțe, persoanele sus- indicate, *pretindeau și primeau lunar de la persoane fizice ce prestau servicii de transport rutier ocazional de persoane contra cost, precum și de la factorii de decizie ai persoanelor juridice ce desfășurau activitatea în domeniul transportului național și internațional de mărfuri și călători, mijloace bănești ce nu li se cuvin între 15000-50000 lei.*

**De menționat că faptele examinate și descrise supra, pot fi asociate cu următoarele riscuri tipice corupției:**

- riscul curuperii pasive/active;
- riscul abuzului de serviciu sau depășirii atribuțiilor de serviciu;
- riscul nesancționării agenților economici pentru anumite ilegalități,
- riscul favorizării unor agenți economici etc.

**Riscurile enumerate supra ar putea fi sistemice, inclusiv materializat în trecut, cu potențial înalt de materializare în viitor.**

## **DESCRIEREA ABATERILOR DISCIPLINARE:**

Disciplina muncii este o condiție necesară și indispensabilă desfășurării activității fiecărui angajat, inclusiv o obligație juridică, care necesită a fi respectată, deoarece în caz contrar ar putea determina materializarea unor riscuri tipice și specifice corupției.

Cu referire la sancțiunile aplicate, menționam că în perioada anilor 2022-2023, au fost sancționați disciplinar prin destituire din funcția publică 2 angajați ANTA. Astfel, în anul 2023, în cadrul comisiei de disciplină au fost examinată următoarea abateri disciplinare:

### ***SPEȚA 1:***

Urmare a stopării unui autovehicol, angajații ANTA au solicitat spre verificare actele deținute de șofer, inclusiv certificatul de competență. Astfel, urmare a prezentării actelor solicitate, inspectorul a informat șoferul/persoana fizică că certificatul de competență nu este valabil, deoarece este pentru un alt tip de vehicul. Drept urmare, inspectorul i-a comunicat șoferului că în cazul dat amenda este de 7500 lei, însă, ar putea să-i aplice o amendă mai mică, în sumă de 750 lei, cu condiția că aceasta va fi achitată imediat. În caz contrar, ar putea aresta unitatea de transport, cu ridicarea plăcuțelor de înmatriculare. Ca rezultat, amenda în mărime de 750 lei a fost achitată, însă, fără a întocmi un proces-verbal contravențional în acest sens, dovada achitării amenzii fiind bonul de plată.

În cadrul procedurii disciplinare, s-a stabilit că potrivit prevederilor art. 197 alin. (5) din Codul Contravențional, efectuarea transportului rutier de persoane și/sau mărfuri fără a deține acele permisive și/sau documentele de transport specifice tipului de transport rutier efectuat, se sancționează cu amendă de la 60 la 90 de unități convenționale aplicate persoanei fizice și cu amendă de la 210 la 240 de unități convenționale aplicate persoanei juridice, dar nicidecum 150 de u.c. ceea ce ar constitui 7500 lei. Mai mult, conform atribuțiilor funcționale, inspectorii ANTA nu sunt împuterniciți să aresteze unitățile de transport, având doar atribuția de ridicare a plăcuțelor și certificatelor de înmatriculare. Astfel, insinuările vizate ar putea fi catalogate eventual ca un abuz din partea inspectorului pentru a manipula conducătorul auto.

Suplimentar, în acest caz, s-a constatat încălcarea prevederilor pct.21 al Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea sistemului de supraveghere video portabil „Camere de corp”, aprobat prin ordinul ANTA nr.24 din 24.02.2023, care stipulează că pentru echipă alcătuită din 2 angajați este prevăzută cel puțin o cameră de corp.

Dat fiind faptul că în acțiunile inspectorului, s-a constatat o bănuială rezonabilă de estorcere și însușire a unor sume bănești contrar prevederilor legislației, materialele vizate au fost expediate spre examinare CNA.

## ***SPEȚA 2:***

În cadrul procedurii disciplinare s-a constatat că angajatul ANTA a solicitat informații despre prezența în parcul auto a automobilului de serviciu pentru a transmite informația referitoare la activitatea grupului de control în trafic către anumiți agenți economici cointeresați. Astfel, pentru admiterea unor abateri disciplinare manifestate prin lipsă de integritate și favorizarea unor agenți economici, angajatul ANTA a fost sancționat disciplinar, fiindu-i aplicată sancțiunea destituirii din funcția publică.

De menționat că anterior, același angajat, prin Ordinul nr.21-p din 19.03.2021 a fost atenționat cu privire la respectarea normelor de conduită a funcționarului public și neadmiterea abaterilor disciplinare.

***Analizând abaterile disciplinare, s-a constatat că funcționarii publici din cadrul ANTA au admis manifestări de corupție/fapte coruptibile, inclusiv au favorizat unii agenți economici prin transmiterea informațiilor de uz intern.***

***Manifestările de corupție au fost condiționate în mod prioritar de unii factorii de risc individuali, câtă și organizaționali, precum lipsa de integritate, necunoașterea cadrului normativ în domeniul integrității și anticorupție, inclusiv implementarea defectuoasă a măsurilor de supraveghere și control.***

## II. IMPLEMENTAREA SOLUȚIILOR DE GHIȘEU UNIC DE CĂTRE AGENȚIA NAȚIONALĂ TRANSPORT AUTO (ANTA)

---

### Context:

În conformitate cu *art.2 al Legii nr.161/2011 privind implementarea ghișeului unic în desfășurarea activității de întreprinzător*, **ghișeul unic** este un mecanism care permite părților implicate în activitatea de afaceri să acorde informație și documente standardizate printr-un singur punct de recepționare, astfel fiind îndeplinite toate cerințele legislației privind reglementarea activității de întreprinzător.

Potrivit *Conceptului mecanismului de gestionare și eliberare a actelor permise și a Planului de acțiuni privind implementarea soluțiilor de ghișeu unic* aprobat prin HG nr. 753 din 14.06.2016, în calitate de **Registratori** sunt **autoritățile emitente de acte permise conform Legii nr. 160/2011** privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, autoritățile administrației publice locale conform Legii nr. 231/2010 cu privire la comerțul interior, alți prestatori de servicii publice conform Legii nr. 234/2021 cu privire la serviciile publice, precum și funcționarii împuterniciți să exercite funcțiile prevăzute de actele normative și să asigure, în limitele competenței, respectarea intereselor Guvernului în diferite domenii.

Conform *pct.5 din Regulamentul cu privire la crearea și funcționarea ghișeului unic pentru eliberarea actelor permise în domeniul transportului rutier din cadrul Agenției Naționale Transport Auto*, aprobat prin HG nr. 67 din 05.02.2016, ANTA este responsabilă de:

a) **recepționarea cererilor** de eliberare a actelor permise prevăzute de către Nomenclatorul actelor permise eliberate de autoritățile emitente persoanelor fizice și persoanelor juridice pentru practicarea activității de întreprinzător și Codului transporturilor rutiere nr.150 din 17 iulie 2014;

b) **verificarea corectitudinii și completitudinii** cererii de eliberare a actelor permise, inclusiv a anexelor în cazul indisponibilității datelor din sistemele informaționale terțe;

c) **procesarea și transmiterea către alte subdiviziuni** din cadrul Agenției a cererilor de eliberare a actelor permise, conform atribuțiilor funcționale ale acestora;

d) **eliberarea actelor permise**, în limitele competențelor sale funcționale.

De menționat că **scopul** ghișeului unic este de a reduce timpul și costurile suportate de către solicitanții actului permisiv – în cazul depunerii formularelor/documentelor pentru obținerea actelor permise într-un singur punct. Consecvent, funcționarea ghișeului unic are ca scop creșterea calității serviciilor publice oferite cetățenilor, destinate emiterii documentelor prin:

- reducerea timpului necesar pentru identificarea de către cetățeni a autorităților competente să le emită și pentru deplasarea la sediile acestor autorități;
- diminuarea gradului de birocratizare a procedurilor necesare a fi îndeplinite de cetățeni pentru obținerea documentelor respective;

- creșterea capacității autorităților publice de informare a publicului cu privire la serviciile publice prestate și la modalitățile de acces al cetățenilor la aceste servicii;
- constituirea unui corp de funcționari specializați, desemnați să desfășoare activități de relații cu publicul, aferente procedurilor legale necesare a fi îndeplinite pentru eliberarea documentelor respective.

Adițional, se relevă normele *art.5 lit.i) al Legii nr.160/2011*, care prevăd că **autoritățile emitente, în cooperare cu alte autorități cu funcții publice, sânt obligate să instituie, să gestioneze și să mențină funcționalitatea ghișeelor unice necesare pentru eliberarea actelor permise, conform cadrului normativ privind ghișeul unic.**

Potrivit pct.1 din HG nr. 550/2018 cu privire la aprobarea Conceptului tehnic al **Sistemului informațional automatizat de gestionare și eliberare a actelor permise (SIA GEAP)**, necesitatea ghișeului de gestionare și eliberare a actelor permise este generată de complexitatea actuală a procesului de eliberare a actelor permise, ceea ce creează o povară semnificativă pentru antreprenori la obținerea acestora.

**SIA GEAP servește drept punct central pentru interconectarea autorităților publice și coordonarea activităților lor, astfel ca instituțiile să poată face schimb de informații pentru a minimiza cantitatea de informații care trebuie să fie prezentate de solicitanți în vederea obținerii actelor permise.**

Potrivit Conceptului tehnic, SIA GEAP reprezintă un singur sistem informațional pentru gestionarea procesului de primire a cererilor de eliberare a actelor permise, comunicare și schimb de informații între autoritățile publice implicate în eliberarea actelor permise.

Conform pct.10 din HG nr.550/2018, SIA GEAP înglobează posibilitățile funcționale de gestionare a fluxurilor documentare, schimbul de informații, funcțiile de înștiințare, depozitare a datelor și aplicare online, necesare pentru solicitarea și eliberarea actelor permise sau a oricăror alte documente prevăzute de lege.

Totodată, în scopul realizării funcțiilor menționate la pct.10 al HG nr.550/2018, precum și pentru a asigura informarea și obținerea extraselor de către autoritățile publice, persoanele fizice și agenții economici din Republica Moldova - a fost creat/format **Registrul actelor permise** (în continuare – **RAP**).

În conformitate cu pct.3 al HG nr.551/2018 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la modul de ținere a Registrului actelor permise, RAP este un registru de stat departamental, care se ține pentru a înregistra actele permise și pentru a asigura consultarea și obținerea extraselor din acesta. RAP este unica sursă oficială de date privind actele permise emise în Republica Moldova și este parte componentă a SIA GEAP.

Potrivit pct.4 din HG nr.551/2018, RAP se formează în cadrul funcționării Sistemului informațional automatizat pentru gestionarea și eliberarea actelor permise (SIA GEAP), care este interconectat cu serviciul electronic guvernamental de autentificare

și control al accesului (**MPass**) – pentru autentificarea utilizatorilor Registrului, cu serviciul guvernamental integrat de semnătură digitală (**MSign**) – pentru semnarea electronică a documentelor din Registru și cu Serviciul guvernamental de plăți electronice (**MPay**) – pentru efectuarea plăților electronice pentru serviciile de obținere a actelor permise.

Mecanismul de gestionare și eliberare a actelor permise (**MGEAP**) servește drept bază pentru ghișeu unic de eliberare a actelor permise și integrează cele mai moderne instrumente de tehnologii informaționale pentru ca antreprenorii să economisească timp, bani și eforturi administrative la solicitarea și obținerea actelor permise. Sistemul informațional propus în cadrul MGEAP va servi drept punct central pentru conectarea autorităților publice și coordonarea activităților lor și instituțiile să poată face schimb de informații în scopul de a minimiza cantitatea de informații care trebuie să fie prezentate de solicitanți în vederea obținerii actelor permise.

## **APLICAREA DE CĂTRE AGENȚIA NAȚIONALĂ TRANSPORT AUTO A SOLUȚIILOR DE GHIȘEU UNIC BAZATE PE SERVICII DE TIP „FRONT OFFICE” ȘI „BACK OFFICE”.**

Conceptul de ghișeu unic reprezintă un spațiu care oferă o multitudine de servicii beneficiarului, unde acesta poate obține tot de ce are nevoie într-un „singur loc”. Implementarea unui ghișeu unic pentru eliberarea, de către o autoritate publică, a actelor permise pentru întreprinzători constă în asigurarea unei facilități ce reprezintă un singur punct de contact cu mediul de afaceri, în scopul organizării și acordării de servicii publice (eliberarea de acte permise).

În opinia unor experți „Ghișeu unic ar trebui să minimizeze corupția, prin excluderea contactului direct cu funcționarul public. Or, agenții economice menționează, cu cât mai mult și mai des interacționează în mod direct sectorul privat cu funcționarii publici, cu atât mai posibil este apariția situațiilor de corupție”.

Conform bunelor practici la nivel internațional, soluțiile Ghișeu unic care ar diminua această problemă este implementarea conformă a serviciilor de tip „front office” și „back office”.

În aceste condiții se menționează:

*I. Serviciu de tip front office*, care este un serviciu de interacțiune directă cu solicitanții, care îndeplinește rolul de recepționare a cererilor și eliberare a actelor permise pe suport de hârtie, și implică acțiuni de consultare directă, telefonică, e-mailuri etc.

Antreprenorul pentru a depune cererea pe suport de hârtie, vizitează Serviciul de tip “front office” din cadrul autorității emitente de acte permise. Cererea și documentele necesare depuse, sunt introduse în sistem de către operatorul Serviciului de tip “front office”.

În conformitate cu **pct.25 subpct.4) al HG. 753/2016**, operatorul serviciului de tip “*front office*” este angajatul Serviciului de tip “*front office*”, care este responsabil pentru recepționarea cererilor de solicitare a actelor permise din partea antreprenorilor. **Operatorul Serviciului de tip “*front office*” este singura persoană care se află în contact direct cu solicitantul în procesul de obținere a actelor permise.** După recepționarea cererilor de operatorii Serviciului de tip “*front office*” și introducerea lor în sistem, cererile vor fi prezentate pentru procesare specialiștilor sectoriali din autoritățile publice responsabile. Operatorii Serviciului de tip “*front office*” nu trebuie să fie obligatoriu specialiști în toate domeniile pentru care acceptă cererile de acte permise. Ei doar oferă asistență la completarea corectă a formularelor cererii, atașarea documentelor necesare și oferă informații de bază despre procesul de solicitare a actelor permise. În cazul în care lipsesc documentele care trebuie să fie anexate la cererea de obținere a actelor permise, operatorul Serviciului de tip “*front office*” va oferi asistență în completarea și depunerea cererii de obținere a documentului lipsă. *După ce specialiștii din cadrul autorităților publice responsabile pregătesc actele permise, acestea sunt expediate prin poștă la sediul solicitantului sau la Serviciul de tip “front office” care înmânează actul permisiv solicitantului.*

Adițional la recepționarea cererilor, operatorul Serviciului de tip “*front office*” îndeplinește următoarele funcții:

- *oferă informații solicitanților cu privire la cerințele privind solicitarea și obținerea actelor permise;*
- *oferă asistență la completarea cererilor pe suport de hârtie pentru obținerea actelor permise;*
- *oferă asistență la completarea cererilor și altor documente necesare pentru obținerea actelor permise de la alte autorități, scanează digital cererile și documentele anexate;*
- *introduce cererile pe suport de hârtie și documentele scanate în sistem;*
- *oferă asistență solicitantului la achitarea taxelor în numerar prin terminalul aflat în incinta Serviciului de tip “front office”;*
- *după ce actul permisiv este pregătit și semnat de autoritatea publică, operatorul Serviciului de tip “front office” introduce informațiile despre statutul final al actului permisiv în sistem; remite actul permisiv solicitantului;*
- *după ce actul permisiv este remis solicitantului și este primită confirmarea recepționării acestuia, operatorul Serviciului de tip “front office” introduce în sistem informația de confirmare cu privire la remiterea actului permisiv (data remiterii, numele persoanei care a primit actul permisiv).*

**De menționat că angajații serviciul „*front-office*” sunt intermediari între solicitanții de acte permise și autoritatea publică emitentă/angajații serviciului „*back office*”.**

**II. Serviciu de tip „back office”** - proces intern, implementat de angajații autorității emitente, care presupune primirea, înregistrarea procesarea cererilor și a documentelor anexate, emiterea deciziei și depozitarea informației privind actele permissive într-un registru electronic și **nu presupune contactul direct cu solicitanții actului permisiv/față în față.**

În cadrul serviciului de tip „back office”, specialistul angajat procesează cererile, analizează documentele prezentate, verifică datele parvenite de la alte autorități publice pe baza principiului ghișeul unic, ia decizia finală cu privire la eliberarea documentului permisiv.

Potrivit *pct.24 subpct.5) din HG. 753/2016*, după ce actul permisiv este pregătit și aprobat, specialistul trimite documentul final semnat prin poștă la sediul solicitantului sau la Serviciul de tip “front office” pentru remiterea ulterioară solicitantului.

**Prin urmare, pornind de la cerințele și condițiile descrise supra, se constată că ANTA nu dispune de funcționalitățile necesare tipului de serviciu „front office”, iar tipul de serviciu „back office” înregistrează carențe la implementare.** Astfel, în cadrul evaluării instituționale au fost stabilite următoarele **neconcordanțe**:

**- Funcțiile Ghișeului Unic în cadrul ANTA, în special serviciul „front office” și „back office” sunt asigurate concomitent de către 2 direcții distincte (*Direcției servicii publice și Direcția înregistrare, evidență și analiză*). Acest fapt, poate admite exercitarea unor atribuții paralele sau extensive.**

De menționat că atribuțiile paralele pot genera conflicte de competență sau declinări de competențe.

Mai mult, subdiviziunile vizate implicate în procedura de recepționare/examinarea a cererilor de eliberarea a actelor permissive, devin în mod legal exagerat de împuternicite la luarea unor decizii privind procesul de eliberare a actelor permissive.

Riscurile de corupție generate de acești factori de risc sunt, pe de o parte, oferirea remunerărilor ilicite (darea de mită) de către persoanele care urmăresc realizarea propriilor interese în fața entității, iar pe de altă parte – luarea de mită și abuzurile de serviciu din partea acestor angajați.

Totodată, se reține faptul că asigurarea funcționalității Ghișeului Unic, în special a funcționalității personalului de tip front-office, contribuie direct la împiedicarea contactelor directe ale beneficiarilor cu personalul instituției și excluderea promovării unor posibile interese private.

**De asemenea, se remarcă că operatorul serviciului de tip “front office” este singura persoană care se află în contact direct cu solicitantul în procesul de obținere a actelor permissive, iar specialistul care asigură funcția serviciului de tip „back office” nu ar trebui să aibă contactul direct cu solicitanții actului permisiv. Or, în cadrul ANTA această conformitate nu este asigurată, vezi descrierea mai jos.**

Procesul de eliberare a actelor permise în cadrul ANTA, precum și activitatea Ghișeului Unic este asigurată prin intermediul sistemului informațional automatizat „**e-Autorizație Transport**”, reglementat de *Regulamentul privind modul de ținere a registrelor de stat formate de Sistemul informațional „e-Autorizație transport*”, aprobat prin HG nr. 127/2020 (în continuare SI „e-Autorizație”).

Sistemul „e-Autorizație” este elaborat cu scopul organizării accesului public la serviciile care acordă e-Autorizație fără necesitatea vizitării oficiului ANTA. În așa mod, utilizatorii publici pot depune de sine stătător cereri de autorizații on-line în timpul și locul convenabil<sup>2</sup>.

Pentru obținerea actului permisiv operatorii de transport rutier depun o solicitare prin intermediul sistemului informațional "e-Autorizație transport" sau al ghișeul unic al ANTA.

Autorizațiile de transporturi rutiere sînt eliberate prin intermediul sistemului informațional "e-Autorizație transport", contra costului stabilit, în limitele stocului disponibil, cu respectarea principiilor de repartizare stabilite de Regulament aprobat prin HG nr.127/2020, precum și în funcție de necesitățile operatorilor de transport rutier, înregistrați în sistemul informațional "e-Autorizație transport".

## **Direcția Servicii Publice**

Potrivit Regulamentului de activitate aprobat prin Ordinul nr. 4/1-p din 03.01.2024, Direcția Servicii Publice, exercită funcția de Ghișeu Unic. Totodată, s-a stabilit că respectiva direcție, cumulează defectuos serviciul de tip „front și back office” pentru următoarele actele permise: **autorizațiilor unitare de transport marfă/persoane/ carnetul Interbus/carnetul foii de parcurs și certificatele pentru stațiile de testare.**

*La caz, se constată că același angajat al Direcției Servicii Publice îndeplinește rolul de recepționare a cererilor, interacționând direct cu solicitanții, inclusiv fiind cel care decide dacă solicitarea întrunește toate condițiile necesare în vederea eliberării actului permisiv prin procesarea cererilor și a documentelor anexate, precum și eliberează actele permise pe suport de hârtie.*

În acest sens, de menționat că potrivit regulamentului de activitate **Direcția Servicii Publice**, are următoare **funcții**:

- *organizarea activității Ghișeului unic în cadrul Agenției;*
- *recepționarea cererilor de eliberare a actelor permise prevăzute de legislația în vigoare;*

<sup>2</sup> Ghidul Persoanei Fizic, Portalul public al Sistemului Informațional Automatizat e-Autorizație Transport Version 2, 2022

- verificarea corectitudinii și completitudinii cererii de eliberare a actelor permise, inclusiv a anexelor în cazul indisponibilității datelor din sistemele informaționale terțe;
- procesarea și transmiterea către alte subdiviziuni din cadrul Agenției a cererilor de eliberare cu anexele lor și a documentelor conform atribuțiilor funcționale ale acestora;
- păstrarea evidenței a actelor permise și a documentației aferente; eliberarea actelor permise în domeniile de competență ale Agenției.

Potrivit fișelor de post, specialiștii principali și inspectorii principali au următoarele sarcini de bază în concordanță cu Regulamentul Direcției, și anume:

- ✓ **organizarea activităților ghișeului unic în cadrul Agenției;**
- ✓ **recepționarea cererilor de eliberare a actelor permise prevăzute de legislația în vigoare și ulterior le eliberează solicitanților, după caz le transmite către alte subdiviziuni din cadrul Agenției conform atribuțiilor funcționale ale acestora;**
- ✓ **recepționarea și ținerea evidenței formularelor imprimare, actelor permise, certificatelor și a documentelor relevante genului de activitate,**
- ✓ **consilierea pe domeniul în cadrul ghișeului unic.**

Complementar, se menționează că în corespundere cu fișa postului, una dintre sarcinile de bază ale șefului direcției este participarea la activitățile ghișeului unic.

*Urmare celor relatate supra, concluzionăm că Direcția Servicii Publice asigură/cumulează defectuos funcția serviciului de tip „back office”, fapt care contravine cu principiile/conceptul ghișeului unic, inclusiv cu normele art.25 alin.4,5 și 6 din HG nr. 753/2016.*

**Mai mult, atribuțiile/sarcinile care asigură serviciului de tip „back office” nu sunt prevăzute expres în fișa de post ale acestor angajați.**

### **Direcția Înregistrare, Evidență și Analiză**

Se reține că potrivit regulamentului **Direcției Înregistrare, evidență și analiză**, aprobat prin ordinul nr. 4/1-p din 03.01.2024, **nu a fost identificată nici o normă care ar face referire asupra atribuției de gestionare a ghișeului unic din cadrul ANTA, or, funcțiile de bază** ale direcției respective se rezumă la:

- asigurarea înregistrării, evidenței operatorilor de transport, parcului de vehicule, asigurarea suspendării și/sau radierii înregistrării în/din Registrul Operatorilor de Transport Rutier (ROTR), a agenților economici în Registrul de Stat al întreprinderilor ce desfășoară activități de transport rutier din cont propriu și Registrul Activităților conexe (RAC);

- asigură recepționarea actelor permissive și dărilor de seamă în condițiile stabilite de legislația în vigoare, respectiv analizează utilizarea de către operatorii de transport rutier a autorizațiilor unitare, autorizațiile multilaterale CEMT, BSEC, TRACECA și carnetelor INTERBUS, CFP.

**Analizând fișele de post ale angajaților Direcției Înregistrare, Evidență și Analiză, se constată că aceștia exercită aceleași sarcini de bază ca și personalul din cadrul Direcției Servicii Publice, și anume: *organizează activitățile ghișeului unic în cadrul Agenției; recepționează cererile de înregistrare a operatorilor de transport și parcului de vehicule în Registrul Operatorilor de Transport Rutier (ROTR), a agenților economici în Registrul de Stat a întreprinderilor ce desfășoară activități de transport rutier în cont propriu și Registrul Activităților Conexă, conform atribuțiilor funcționale ale acestora și eliberează solicitanților extrasele; consiliază pe domeniul în cadrul ghișeului unic, vezi Tabelul 1.***

**Corespunzător, se atestă că sarcinile prevăzute în fișa postului nu sunt corelate cu funcțiile direcției care derivă regulamentul de activitate.**

În acest context, se menționează *Metodologia cu privire la elaborarea, coordonarea și aprobarea fișei postului, anexa nr.3 la HG nr. 201/11.03.2009 privind punerea în aplicare a prevederilor Legii nr.158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public.*

Astfel, la pct. 10 din metodologie este reglementat că *fișa postului se elaborează, de regulă, în baza regulamentului de organizare și funcționare a subdiviziunii interne în care este instituită funcția publică, care servește drept suport/referință pentru delimitarea, dimensionarea și stabilirea nivelului de responsabilitate decizională, a gradului de independență în realizarea sarcinilor și a nivelului de complexitate a sarcinilor specifice fiecărei funcții publice, conform ierarhizării și clasificării funcțiilor publice în cadrul autorității publice. La elaborarea fișei postului se utilizează și alte documente interne, inclusiv regulamentul de organizare și funcționare a autorității publice, procedurile care descriu procesele operaționale, precum și alte acte administrative ale conducătorului privind organizarea internă a muncii în cadrul autorității publice.*

Potrivit pct. 2 din Metodologia cu privire la elaborarea, coordonarea și aprobarea fișei postului aprobată prin HG nr. 201/11.03.2009, fișa de post reprezintă instrumentul de informare a titularului funcției publice privind sarcinile pe care trebuie să le realizeze, precum și un instrument de control din partea autorității publice angajatoare privind activitatea titularului funcției publice, inclusiv privind executarea sarcinilor stabilite.

Totodată, conform Metodologiei enunțate supra, fișa postului are următoarele obiective: **instituirea unui sistem organizatorico-juridic pentru activitatea funcționarului public**; *facilitarea recrutării și selectării corecte a personalului pentru funcțiile publice vacante*; **delimitarea rațională a muncii în cadrul autorității publice, inclusiv stabilirea nivelurilor de ierarhizare și responsabilitate în cadrul autorității**

**publice;** contribuirea la asigurarea obiectivității în procesul de evaluare a performanțelor profesionale ale funcționarului public; asigurarea corectitudinii dezvoltării carierei și managementului resurselor umane în autoritatea publică; prevenirea și/sau soluționarea eventualelor conflicte de serviciu.

*În fișa postului se includ sarcinile care conduc la realizarea misiunii, a funcțiilor de bază, a obiectivelor subdiviziunii interne din care face parte funcția publică respectivă, precum și a misiunii și obiectivelor autorității publice.*

*Introducerea în fișa postului a sarcinilor care nu țin de specificul autorității publice și/sau a subdiviziunii interne din care face parte funcția publică respectivă este interzisă.*

Cu toate acestea, sarcinile din fișele de post ale Direcției Înregistrare, Evidență și Analiză se suprapun cu cele ale Direcției Servicii Publice. Corespunzător, se atestă că la elaborarea fișelor de post ale Direcției Înregistrare, Evidență și Analiză, nu s-a cont de cerințele metodologice prevăzute la Anexa nr.3 la HG nr. 201/11.03.2009, vezi Tabelul 1.

*Tabelul 1*

*Extrase din cadrul fișelor de post ale funcțiilor de inspectori principali, specialiști principali și șefi ai direcțiilor servicii publice și Direcției înregistrare, evidență și analiză (sarcinile de bază ale funcției)*

Direcția Servicii Publice	Direcția Înregistrare, Evidență și Analiză
<b>Inspector principal/ specialist principal</b>	
<i>Organizează activitățile Ghișeului unic în cadrul Agenției</i>	<i>Organizează activitățile Ghișeului unic în cadrul Agenției</i>
<i>Recepționează cererile de eliberare a actelor permise prevăzute de legislația în vigoare și ulterior le eliberează solicitanților, după caz le transmite către alte subdiviziuni din cadrul Agenției conform atribuțiilor funcționale ale acestora.</i>	<i>Recepționează cererile de înregistrare a operatorilor de transport și parcului de vehicule în Registrul Operatorilor de Transport Rutier (ROTR), a agenților economici în Registrul de Stat a întreprinderilor ce desfășoară activități de transport rutier în cont propriu și Registrul Activităților Conexe, conform atribuțiilor funcționale ale acestora și eliberează solicitanților extrasele.</i>

<i>Consiliază pe domeniul de competență în cadrul Ghișeului Unic.</i>	<i>Consiliază pe domeniu de competență în cadrul Ghișeului Unic și raportează în cadrul Agenției.</i>
<b>Șef al Direcției</b>	
<i>Participarea la activitățile ghișeului unic în cadrul Agenției</i>	<i>Participarea la activitățile ghișeului unic în cadrul Agenției</i>

De menționat că direcțiile menționate supra *de facto* sunt „văzute” ca și Ghișeu Unic al ANTA, fiind localizate structural în același spațiu special amenajat în acest sens.

Mai mult, angajații respectivelor direcții au conexiune/contact directă cu solicitanții actului permisiv, care se adresează la ghișeele special amenajate în baza unui rând electronic.

Dacă e să ne raportăm la reglementările normative de ordin instituțional la care am făcut referire mai sus, concluzionăm că *de iure* **funcția de organizare a activității Ghișeului Unic revine doar Direcției Servicii Publice.**

**Cu toate acestea, în rezultatul analizei sarcinilor indicate în fișele de post ale personalului din cadrul Direcției înregistrare, evidență și analiză și Direcției servicii publice ale ANTA, se atestă că acestea se *suprapun/dublează la toate nivelurile de funcții, și anume: specialist principal, inspector principal, șef de direcție.***

Dublarea atribuțiilor sau altfel spus atribuțiile paralele generează conflicte de competență între subdiviziunile investite cu atribuții paralele sau declinări de competențe de către subdiviziunile responsabile. Atribuțiile paralele mai pot apărea și în situațiile în care luarea unor decizii se pune în sarcina a două sau mai multe subdiviziuni (decizii comune). Riscurile de corupție determinate de acest factor sunt în creștere atunci când în temeiul unor acte interne, în cazul dat a fișelor de post se admite dublarea competențelor agenților publici din cadrul aceleiași entități, precum și atunci când pentru una și aceeași decizie sau acțiune sînt responsabili mai mulți agenți.

De menționat că în activitatea Ghișeului Unic, este esențial să se ia în considerare principiile care stau la baza conceptului de Ghișeu Unic. Astfel, în situația în care două direcții diferite din cadrul ANTA exercită sarcini și responsabilități similare sau cumulează defectuos competențe ce trebuie exercitate separat, se pot admite pe de o parte, posibilități ca agentul public să promoveze sau să prejudicieze abuziv, din motive de corupție, interesele anumitor persoane, iar pe de altă parte nu sunt implementate eficient și conform soluțiile/principiile ghișeului unic.

Principiul de bază al Ghișeului unic constă în faptul că **cetățeanul are șansa să interacționeze cu o singură interfață pentru a desfășura acțiuni administrative** ale căror proces de executare necesită intervenția mai multor birouri/instituții.

Astfel, deși în mod obișnuit, cetățeanul se deplasează între diferite servicii pentru a duce la bun sfârșit practica administrativă, în cazul Ghișeului unic acesta interacționează doar cu un singur operatorul din front-office. În acest caz, acesta va fi informat cu privire la termenul necesar pentru finalizarea procedurii, astfel încât să se prezinte din nou la front-office pentru a cunoaște rezultatele.<sup>3</sup>

Potrivit *Regulamentului privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere aprobat prin HG nr. 257/28.04.2017*, ridicarea autorizațiilor se face de la angajații ANTA, or eliberarea actelor permise ar urma să fie realizată prin persoane care exercită funcția serviciului de tip „front-office”.

Unul din scopurile serviciului de tip front-office din cadrul Ghișeului Unic vizează faptul că **personalul antrenat în acest serviciu este singurul care se află în contact direct cu solicitantul în procesul de obținere a actelor permise.**

**În cadrul ANTA însă, acest serviciu este cumulat defectuos cu cel de tip „back office” de către două subdiviziuni.**

---

În contextul celor expuse, se concluzionează că ***Direcția Servicii Publice și Direcția Înregistrare, Evidență și Analiză desfășoară unele atribuții paralele, improprii și contrare principiilor/soluțiilor Ghișeului Unic.***

În acest sens, se menționează că ***instituirea a două direcții cu aceleași sarcini în cadrul unei instituții, contravine apriori principiilor eficienței, eficacității și legalității.*** Această abordare/practică poate duce la redundanță, confuzie și desfășurarea ineficientă a atribuțiilor de serviciu, fapt care contravine direct cu obiectivele de bază ale subdiviziunii interne, precum și cu obiectivele entității publice. În cazul dat, ne referim la implementarea neconformă a soluțiilor de Ghișeu unic.

***Mai mult, fișele de post ale angajaților direcțiilor vizate sunt neactualizate, echivoci și nu corespund situației de facto, iar atribuțiile reale exercitate au o sferă de acțiune mai largă decât cele instituite în fișele de post.***

---

<sup>3</sup> Ghișeul Unic, Twinning Project MD 13 ENPI OT 01 16 (MD/26) “Suport pentru promovarea patrimoniului cultural în Republica Moldova, prin păstrarea și protecția acestuia”, [https://mecc.gov.md/sites/default/files/04\\_infiintarea\\_ghiseului\\_unic\\_ro.pdf](https://mecc.gov.md/sites/default/files/04_infiintarea_ghiseului_unic_ro.pdf)

### III. PROCEDURA ADMINISTRATIVĂ

---

În conformitate cu art. 5 al Codului administrativ (CA) „*activitatea administrativă reprezintă totalitatea actelor administrative individuale și normative, a contractelor administrative, a actelor reale, precum și a operațiunilor administrative realizate de autoritățile publice în regim de putere publică, prin care se organizează aplicarea legii și se aplică nemijlocit legea*”.

**Procedura administrativă** conform art.6 al Codului administrativ este activitatea autorităților publice cu efect în exterior, îndreptată spre examinarea condițiilor, pregătirea și emiterea unui act administrativ individual, [...] sau examinarea condițiilor, pregătirea și întreprinderea unei măsuri strict de autoritate publică. Emiterea unui act administrativ individual, încheierea unui contract administrativ sau întreprinderea unei măsuri strict de autoritate publică sânt părți ale procedurii administrative.

Potrivit art.28 din Codul administrativ, **procedura administrativă se realizează într-un mod simplu, adecvat, rapid, eficient și corespunzător scopului.** Realizarea procedurii administrative prin intermediul mijloacelor electronice de comunicație este obligatorie în toate situațiile în care mijloacele respective pot fi utilizate, cu excepția cazurilor în care legea stabilește altfel. Procedura administrativă se realizează în scris, pe suport de hârtie sau în format electronic, dacă caracterul urgent al măsurii nu cere o realizare verbală a procedurii administrative.

În corespundere cu art. 66 alin. (1) din Codul administrativ, autoritățile publice sânt obligate să instituie **o subdiviziune sau să desemneze o persoană responsabilă de relațiile cu publicul, care:**

- a) informează direct publicul și mass-media despre activitatea autorității publice și asigură comunicarea interinstituțională;
- b) **asigură primirea și înregistrarea petițiilor; transmite petitiile spre soluționare subdiviziunilor de specialitate, în funcție de obiectul acestora, cu indicarea termenului de expediere a răspunsului, astfel încât petiționarul să primească răspunsul în termenul legal; expediază răspunsurile petiționarilor; clasifică și arhivează petitiile;**
- c) gestionează pagina web oficială a autorității publice, organizează și asigură funcționarea ghișeului de informare și documentare;
- d) asigură participarea publicului la ședințele organelor colegiale și organizează dezbaterile publice.

În vederea implementării respectivelor prevederi, în cadrul ANTA a fost desemnat serviciu Secretariat.

Potrivit **Regulamentului Serviciului Secretariat** din cadrul ANTA, subdiviziunea îndeplinește următoarele atribuții:

- a) organizează evidența, înregistrarea, examinarea și efectuarea controlului asupra păstrării și executării în termen a petițiilor;
- b) asigură evidența și circulația documentelor în termenele stabilite, informează conducerea privitor la rezolvarea acestora; familiarizează personalul cu documentele normative și metodice ce țin de domeniul dat;
- c) prezintă conducerii informații privind mersul executării documentelor;
- d) asigură distribuirea corespondenței, conform rezoluției conducerii ș.a.

Suplimentar, se menționează că art. 68 din Codul administrativ reglementează că **obligățiile autorităților publice, și anume:**

- a) *buna organizare și desfășurare a procedurii administrative;*
- b) *primirea, înregistrarea și soluționarea petițiilor înaintate, precum și legalitatea deciziilor și comunicarea lor în termen legal;*
- c) *aplicarea dispozițiilor privind transparența administrației și accesul la informațiile publice.*

## **PROCESUL DE ORGANIZARE A LUCRĂRILOR DE SECRETARIAT**

Organizarea lucrărilor de secretariat este una esențială pentru eficiența și eficacitatea administrativă a oricărei organizații/entități.

În scopul eficientizării managementului documentelor în cadrul ANTA, prin ordinul nr.06 din 10.01.2022 a fost instituit sistemul de management al documentelor „**anta.doc**”, drept mijloc principal de circulație electronică a documentelor.

Ulterior, prin *Ordinul nr.140 din 22.03.2024* a fost anulat Ordinul Agenției nr.06 din 10.01.2022 și a fost instituit sistemul de management al documentelor „**e-Cancelaria**”, drept mijlocul principal de circulație electronică a documentelor în cadrul ANTA.

Potrivit *Instrucțiunii privind utilizarea Sistemului informațional automatizat de gestiune electronică a documentelor „E-cancelaria”* aprobată prin Ordinul nr.140/2024, registrul SIA „E-cancelaria” reprezintă un sistem de corespondență în formă electronică, iar obiectul înregistrării în Registru reprezintă informația parvenită de la persoanele fizice și juridice (private sau publice) în adresa Agenției.

**Notă:** Se menționează că urmare a instituirii SI „e-Cancelaria”, accesul la SI „anta.doc” a fost sistat/limitat. Corespunzător, reprezentanții ANTA neavând acces la informația, inclusiv de interes public, introdusă în SI „anta.doc”, deși termenul de păstrare a documentelor în sistem urma să fie unul similar termenelor de păstrare ale documentelor pe suport de hârtie.

De menționat că păstrarea și arhivarea documentelor electronice a avut loc în Sistem. Adică, accesul la informația vizată urma să fie asigurată în continuare, iar în cazul expirării termenului pe păstrare a documentelor în sistem, pe fișele documentelor urma să fie aplicată mențiunea document de arhivă, astfel, documentele fiind păstrate în continuare în sistem, fapt care însă se constată că nu a avut loc. Ca rezultat, accesul la informația din SI „anta.doc” a fost limitat.

**Astfel, urmare a faptului că ANTA nu a asigurat accesul la SI „anta.doc”, inclusiv stocarea/integrarea informațiilor în noul SI „e-Cancelaria”, se impune păstrarea și arhivarea informațiilor/documentelor examinate inclusiv pe suport de hârtie. Corespunzător, se recomandă ca documentele examinate/soluționate să fie arhivate și păstrate pe suport de hârtie până la expirarea termenului de păstrare.**

La caz, se menționează că **de facto** sistemul informațional „e-Cancelaria”, conform registrului electronic a corespondenței de intrare, care conține înregistrări a corespondenței, începând cu **01 martie 2023**. Acest fapt ne indică că SI „e-Cancelaria”, a fost implementat anterior instituționalizării acestuia.

Deși noul program informațional „e-Cancelaria” a fost utilizat începând cu luna martie 2023, acesta a fost instituționalizat mai târziu, aproximativ la un an diferență. În tot acest timp însă, angajații Agenției au utilizat acest sistem, deși nu au fost instruiți corespunzător.

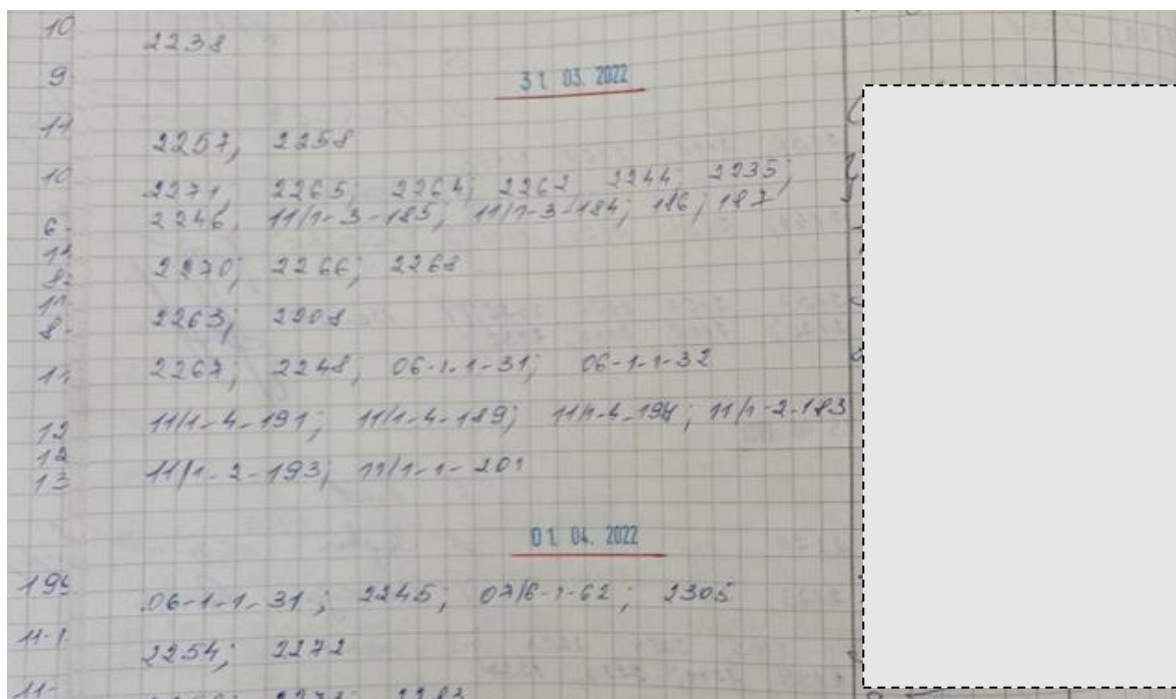
În concluzie, Ordinul nr.140 din 22.03.2024 cu privire la utilizarea sistemului de management al documentelor din cadrul ANTA „e-Cancelaria”, prin care se aprobă *Instrucțiunea privind utilizarea Sistemului informațional automatizat de gestiune electronică a documentelor „E-cancelaria”*, **a fost adoptat tardiv**.

**Adițional celor descrise, se remarcă o altă problemă aferentă procedurii de organizare a lucrărilor de secretariat și anume neînregistrarea conformă a petițiilor în perioada de până, inclusiv anul 2022.**

Astfel, s-a stabilit că acestea nu erau înregistrate într-un registru separat instituit în acest sens pe suport de hârtie, ci notate într-un registrul general, de rând cu celelalte documente, fiind notat doar numerele atribuite de SI „anta.doc” și data de intrare. Astfel, nefiind clar care dintre aceste numere vizează petițiile cetățenilor, *vezi Imaginea nr.1*.

În aceste circumstanțe, se prezumă că modul de organizare și circuit al documentelor de intrare/ieșire, inclusiv a petițiilor cetățenilor ar fi fost unul deficitar.

***Imaginea nr.1 extras din Registrul intern ANTA***



**De menționat că în perioada evaluării, entitatea nu a prezentat careva Registre în baza cărora ar fi fost posibilă verificarea corectitudinii recepționării și înregistrării documentelor de intrare, inclusiv a petițiilor, precum și distribuirea acestora.**

Totodată, unele documente de intrare parvenite spre examinare, inclusiv petiții etc. nu au fost arhivate corespunzător, acestea fiind păstrate în cadrul direcțiilor de profil, pe suport de hârtie. La fel, în Registrul intern nu a fost consemnate careva mențiuni cu privire la soluționarea/examinarea materialelor înregistrate și nr. demersului prin care a fost informat petiționarul.

În acest sens, se menționează că potrivit *art. 66 CA*, autoritățile publice sânt obligate să instituie o subdiviziune sau să desemneze o persoană responsabilă de relațiile cu publicul, care asigură primirea și înregistrarea petițiilor; transmite petițiile spre soluționare subdiviziunilor de specialitate, în funcție de obiectul acestora, cu indicarea termenului de expediere a răspunsului, astfel încât petiționarul să primească răspunsul în termenul legal; expediază răspunsurile petiționarilor; clasifică și arhivează petițiile;

La fel, se menționează că atribuțiile, organizarea și funcționarea subdiviziunii responsabile de relațiile cu publicul, precum și atribuțiile persoanei responsabile de relațiile cu publicul se stabilesc în baza dispozițiilor din prezentul cod, prin regulamentul intern de activitate a autorității publice respective.

**Urmare celor relatate supra, se constată că ANTA s-a conformat parțial prevederilor instituite la art. 66 CA.**

În corespundere cu *art. 73 CA*, autoritatea publică este obligată să primească și să înregistreze imediat petiția sau alte documente depuse în cadrul procedurii administrative. Autoritatea publică nu are dreptul să refuze primirea petițiilor doar din motiv că nu se

*consideră competentă sau pentru că ar considera petiția ca fiind inadmisibilă sau neîntemeiată.*

*În cazul petițiilor sau al altor documente depuse la sediul autorității publice, subdiviziunea responsabilă de relațiile cu publicul eliberează dovada înregistrării lor.*

*Petițiile sau alte documente depuse în scris la o autoritate publică sau prin fax se consideră a fi depuse odată cu înregistrarea lor în cadrul autorității publice.*

*Petițiile sau alte documente trimise prin poștă se consideră depuse în termen dacă au fost predate recomandat la oficiul poștal înainte de expirarea termenului.*

*În cazul petițiilor sau al documentelor depuse în formă electronică, autoritatea publică este obligată să comunice în cel mult 2 zile, prin aceleași mijloace, numărul de înregistrare al petiției. În caz de litigiu, dovada depunerii petiției în formă electronică, respectiv a comunicării numărului de înregistrare, este mesajul salvat în dosarul "Trimise" al contului de poșta electronică. Pentru o gestionare în bune condiții a activității de soluționare a petițiilor prin mijloace electronice, autoritățile publice sânt obligate să ofere posibilitatea depunerii petițiilor on-line prin intermediul propriilor pagini web oficiale, iar petiționarul să primească automat dovada de înregistrare.*

*Petițiile pot fi formulate verbal în cadrul programului de audiență cu publicul. Aceste petiții se consemnează într-un proces-verbal și se înregistrează de către subdiviziunea sau persoana responsabilă de relațiile cu publicul din cadrul autorității publice.*

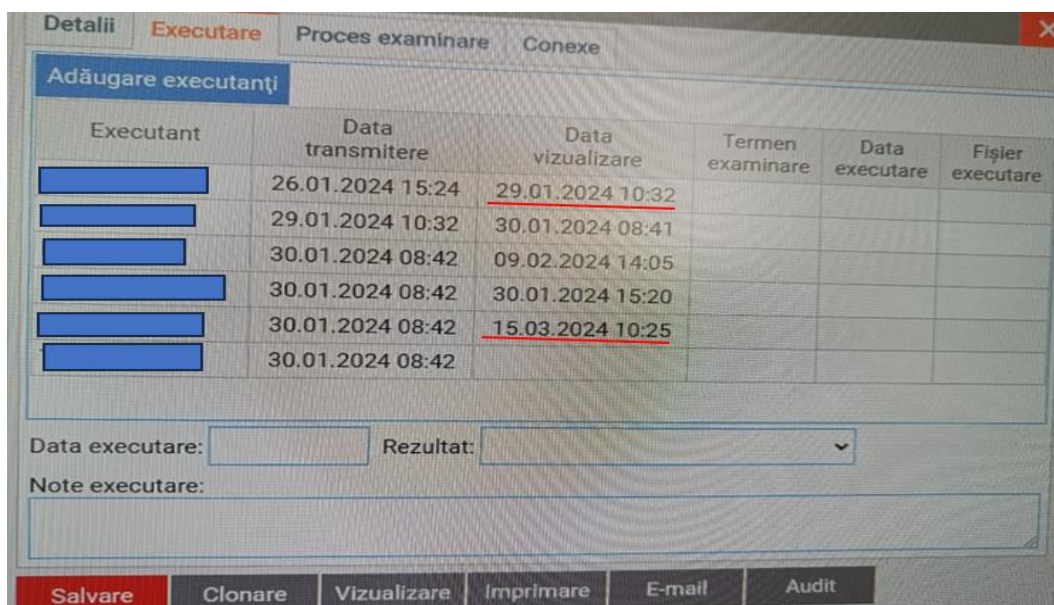
**Astfel, și în acest caz, ANTA a implementat parțial normele prevăzute la art.73 CA.**

Suplimentar se remarcă faptul că urmare a evaluării procesului de utilizare a sistemului SIA „e-Cancelaria” au fost constatate unele **ambiguități/lacune care ar putea admite unele neconformități**, și anume:

- 1. Înregistrarea petițiilor are loc într-un mod defectuos și neuniform**, fapt care poate admite nerespectarea prevederilor legale privind etapele de inițiere și finalizare a procedurii administrative.
- 2. Angajații ANTA nu au beneficiat de instruirii cu privire la modul de utilizare/operare a sistemului „e-Cancelaria”**, fapt care a admis deficiențe la completarea informațiilor aferente corespondenței înregistrate. Astfel, s-au identificat mai multe omisiuni de completare a casetelor informaționale din sistem, și anume: neindicarea executantului principal/responsabil de examinarea demersului/scrișorii, neatașarea răspunsului la petiție (fișierului de executare), neindicarea perioadei (data) de examinare și executare etc., *vezi Imaginea 2.*

Cu referire la completarea rubricii/casetei „Executant” se menționează că în sistem sunt înregistrate mai multe persoane, nefiind indicat expres care este executantul principal, responsabil de pregătirea și prezentarea răspunsului final. Acest fapt poate admite pasarea responsabilităților sau nerespectarea termenului de examinare.

*Imaginea nr.2 extras din SI „e-Cancelaria”*



Executant	Data transmitere	Data vizualizare	Termen examinare	Data executare	Fișier executare
	26.01.2024 15:24	29.01.2024 10:32			
	29.01.2024 10:32	30.01.2024 08:41			
	30.01.2024 08:42	09.02.2024 14:05			
	30.01.2024 08:42	30.01.2024 15:20			
	30.01.2024 08:42	15.03.2024 10:25			
	30.01.2024 08:42				

Cu referire la practica neatașării răspunsurilor în sistem la petițiile examinate, se remarcă faptul că potrivit Ordinilor ANTA nr.06 din 10.01.2022 și nr. 140 din 22.03.2024, ***executarea documentului presupune emiterea unui răspuns, care va fi anexat în formă scanată sau de document Word la finalizarea documentului executoriu, cu indicarea numărului și datei de înregistrare a răspunsului, responsabilități care însă nu sunt respectate în majoritatea cazurilor.***

Complementar, se conturează și unele neconformități aferente procesului de înregistrare a corespondenței de intrare de către Serviciul Secretariat, care se materializează prin:

- 1. Înregistrarea în sistemul „e-Cancelarie” și desemnarea neconformă/arbitrară a executorilor responsabili, până la aplicarea rezoluției de către directorul ANTA, fapt care poate duce la tergiversarea și neexaminarea în termen a unor documente/petiții sau examinarea de către persoane care nu dețin atribuții corespunzătoare;***
- 2. Aplicarea unor termene de executare pentru scrisorile cu titlu de informare, care conțin oferte comerciale, invitații, inclusiv la ședințe etc.***

Complementar celor constate, se evidențiază faptul că începând cu anul 2018, ANTA nu a asigurat funcționalitatea *Liniei telefonice anticorupție*. Astfel, ultimele

**înregistrări în Registrul de evidență a apelurilor la linia specializată anticorupție datează anul 2018.**

**La caz, se menționează că în perioada anilor 2018 - februarie 2024, ANTA nu a întreprins careva măsuri pentru a asigura funcționalitatea liniei specializate anticorupție. Corespunzător, entitatea nu a pus la dispoziția cetățenilor un număr de telefon pentru semnalizarea neregularităților sau a potențialelor abuzuri admise în trafic atât de către angajații ANTA, cât și de operatorii de transport rutier.**

Drept urmare, se atestă că ANTA nu a respectat prevederile *Regulamentului de funcționare a sistemului liniilor telefonice anticorupție aprobat prin Legea nr.252 din 25.10.2013*.

În corespundere cu normele *pct.14 din Legea 252/2013*, **Linile specializate anticorupție** se instituie **la nivelul autorităților** administrației publice centrale de specialitate, la nivelul autorităților **din subordine** și la nivelul autorităților administrative autonome ***care dispun de structuri specializate interne (de securitate, de control) și sînt gestionate de către aceste structuri.***

Instituirea liniilor specializate anticorupție are drept scop recepționarea informației privind comiterea unor fapte de comportament corupțional de către propriii angajați, fapte ce constituie abateri disciplinare.

În acest sens, se reglementează expres că **toate apelurile recepționate la linia specializată anticorupție de către operator sau de robot se înregistrează imediat în Registrul de evidență a apelurilor la linia specializată anticorupție**, care conține, cel puțin, aceleași compartimente ca și Registrul prezentat în anexa la prezentul Regulament.

Registrul de evidență a apelurilor la linia specializată anticorupție poate avea și alte compartimente, care se instituie în funcție de necesitățile fiecărei entități, având în vedere specificul entității conform legislației în vigoare, în scopul asigurării unei evidențe eficiente a apelurilor telefonice.

Numărul de înregistrare a informației se atribuie și se comunică apelantului pentru a-i oferi posibilitatea de a lua cunoștință de acțiunile întreprinse de autoritate ulterior înregistrării apelului.

Corespunzător, riscul tolerării și aditerii unor incidente de integritate ar putea fi unul materializat în trecut.

Din aceste considerente, se impune asigurarea continuă și conformă a liniei specializate anticorupție la nivel de entitate.

#### IV. ACTIVITATEA DE CONTROL DESFĂȘURATĂ DE CĂTRE ANTA

---

##### **Context: Controlul de stat desfășurat în temeiul Legii nr. 131/2012**

Conform art. 147 din Codul Transporturilor Rutiere, aprobat prin Legea 150/2014, Agenția Națională Transport Auto este autoritatea care asigură efectuarea monitorizării și controlului asupra îndeplinirii și respectării reglementărilor naționale și internaționale în domeniul transporturilor rutiere.

Potrivit art.148 din Codul Transporturilor Rutiere, monitorizarea și controlul activității de transport rutier și al activităților conexe transportului rutier se efectuează **în trafic și/sau la sediile întreprinderilor/operatorilor de transport rutier**, în conformitate cu *Legea privind controlul de stat nr. 131/2012 asupra activității de întreprinzător*, de către inspectorii împuterniciți în acest scop prin decizii de control ale Agenției. Actele sau alte înscrisuri de documentare a controlului nu substituie procesul-verbal de control prevăzut de Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător și se atașează la acesta.

Prin noțiunea de **control**, expusă în art. 4 alin.(1) din Legea nr. 131/2012, se înțelege *orice formă de verificare, revizie, audit, evaluare și/sau analiză exercitată de către un organ de control*. **Scopul** controlului este de a constata respectarea legislației și de a verifica unele fapte relevante pentru domeniul de control.

Potrivit Legii nr.131/2012, ANTA efectuează controale planificate, inopinate și comune cu controlori din partea a două sau mai multe organe de control. Conform anexei la Legea nr.131/2012 privind lista organelor de control și domeniile aferente acestora, Agenția Națională Transport Auto este responsabilă de următoarele domenii:

- ✓ *Îndeplinirea condițiilor acordurilor internaționale în domeniul transportului rutier.*
- ✓ *Protecția consumatorilor în domeniul transportului rutier.*
- ✓ *Combaterea transportului rutier ilicit.*
- ✓ *Respectarea de către operatorii de transport rutier a cerințelor de calitate și securitate în cadrul prestării serviciilor de transport rutier de persoane și de mărfuri.*
- ✓ *Respectarea procesului tehnologic de către operatorii de transport rutier, organisme de certificare, autogări și stațiile publice.*
- ✓ *Respectarea regulilor de exploatare a tractoarelor, a vehiculelor autopropulsate, ameliorative, de construcție a drumurilor, a altor vehicule, a remorcilor.*
- ✓ *Respectarea condițiilor de licențiere conform domeniului aferent*

Totodată, în temeiul Codului Transporturilor Rutiere, controalele Agenției vizează activitatea de întreprinzător în transportul rutier și în activități conexe transportului rutier,

cît și combaterea, în cooperare cu Inspectoratul Național de Securitate Publică, a transportului rutier ilicit.

Conform art.9 din Legea nr. 131/2012, **Registrul de stat al controalelor** reprezintă o resursă informațională specializată care asigură evidența centralizată a informației sistematizate cu privire la controalele de stat, planificate și efectuate, precum și la rezultatele controalelor respective, și este ținut de autoritatea administrației publice centrale de supraveghere a controalelor, în modul stabilit de Guvern. Registrul de stat al controalelor este **unica platformă electronică de generare, modificare, procesare și stocare în format electronic a documentelor aferente controlului în domeniile pentru care se aplică prezenta lege.**

*Obiectivul* urmărit prin mecanismul de evaluare a activității organelor de control este de a eficientiza activitatea acestora în vederea realizării obiectivelor, cât și de a ameliora practicile de activitate, astfel încât să aibă loc diminuarea presiunii asupra mediului de afaceri și dezvoltarea raporturilor dintre organele de control și persoanele supuse controlului bazate pe încredere, prevenirea încălcărilor prin consultare și parteneriat<sup>4</sup>.

Cu toate acestea, pentru a asigura și garanta prestarea unor servicii conforme de către mediul de afaceri se impune stabilirea unui echilibru între eventualele activități de control planificate și potențialele presiuni asupra mediului de afaceri, concept/rezultat, care nu ar admite însă tolerarea unor încălcări ale legislației în vigoare sau eventuale favorizări prin neefectuarea premeditată a unor controale de stat asupra anumitor agenți economici.

*În acest sens, se menționează art. 3 alin.(1) din Legea 131/2012, care reglementează principiile fundamentale ale controlului, dintre care se rețin:*

- a) prevenirea încălcării legislației prin aspectul consultativ al controlului;
- b) obiectivitate și imparțialitate la planificarea și desfășurarea controlului de stat, la întocmirea documentelor aferente controlului și dispunerea de măsuri și sancțiuni. Desfășurarea controlului de stat nu poate fi influențată de niciun grup prin promovarea intereselor acestuia;
- c) efectuarea controlului în baza analizei și evaluării riscurilor;
- d) prezumția bunei-credințe și a respectării legislației de către persoana supusă controlului;
- e) transparența actelor individuale și de reglementare emise de organul de control;
- f) legalitatea și respectarea competenței stipulate expres de lege de către organul de control, astfel încât controlul de stat să fie corect, coerent, desfășurat consecvent și în corespundere cu prevederile legii.

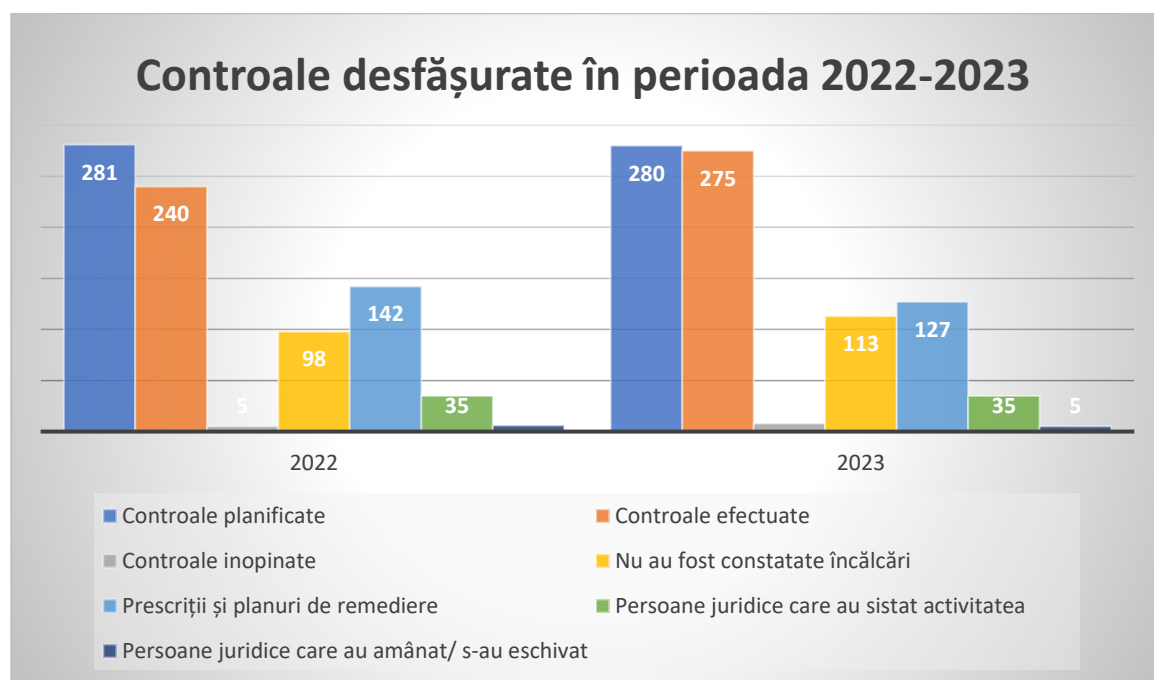
<sup>4</sup> Raportul privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător pentru anul 2023, Cancelaria de Stat, <https://controale.gov.md/documents/11927/292716/Raportul+privind+controlul+de+stat+asupra+activitatii+de+intreprinzator+pentru+anul+2023/dc9363f6-feed-4e33-9174-2822fb45c273?version=1.2>

*Corespunzător, agenții publici au obligația să desfășoare activitățile de serviciu, în strictă conformitate cu normele legale și instituționale, astfel încât să fie asigurat un echilibru legal și funcțional dintre controlul efectuat și activitatea legală a întreprinderii.*

*Efectuarea eficientă a controalelor de stat de către ANTA este de o importanță majoră, din considerentul că acestea pot contribui la menținerea securității rutiere, protecția vieții și sănătății publice, inclusiv la respectarea normelor ecologice. Prin verificarea și monitorizarea activităților operatorilor de transport și a întreprinderilor care desfășoară activități conexe, pot fi prevenite potențialele abuzuri și minimizează unele riscuri aferente domeniului transportului rutier.*

Domeniul transportului rutier, fiind dominat de întreprinderi private, este esențial să fie un sector sigur și eficient, adaptat la standardele europene de calitate și siguranță.

În continuarea celor relatate supra, se menționează că pe durata anilor 2022-2023, de către ANTA au fost efectuate **515 controale de stat**, după cum este prezentat în diagrama de mai jos:



**Sursa: Scrisoarea ANTA nr. 05/1-1-4304 din 15.07.2024**

*Graficul prezentat supra relevă date privind controalele desfășurate de Agenția Națională Transport Auto (ANTA) în perioada 2022-2023, evidențiind numărul controalelor efectuate, cazurile în care nu au fost constatate încălcări, prescripțiile și planurile de remediere emise, precum și numărul agenților economici care și-au sistat activitatea.*

Totodată, se evidențiază că rata controalelor realizare în anul 2023 este în creștere cu 13% comparativ cu anul 2022, care este de 85 la sută din numărul controalelor planificate anual. Însă, cota procentuală a cazurilor de întocmire în cadrul controalelor a prescripțiilor sau planurilor de remediere este în scădere.

*Astfel, în 2022, din totalul controalele efectuate 59 % s-au soldat cu identificarea unor încălcări, iar în anul 2023, această cifră fiind de 46 %. În acest caz, se prezumă fie agenții economici s-au conformat întru respectarea cadrului normativ aferent, fie controalele desfășurate nu s-au soldat cu identificarea unor încălcări.*

***Cele mai frecvente încălcări depistate de către inspectorii ANTA, în cadrul controalelor planificate/inopinate, efectuate la sediile operatorilor de transport rutier și întreprinderilor ce desfășoară activități conexe transportului rutier sunt:***

- Nedeținerea/completarea necorespunzătoare a Registrului de evidență a controlului tehnic;
- Nedeținerea/completarea necorespunzătoare a Registrului de evidență a controlului treziei;
- Nedeținerea la sediile operatorilor de transport rutier a adeverințelor medicale și/sau concluziile consultativ narcologice valabile pentru managerul de transport și/sau pentru conducătorii auto angajați;
- Lipsa la sediile operatorilor de transport rutier a dispozitivelor medicale stipulate în anexa nr. 2 al Regulamentului aprobat prin HG 290/2016;
- Încălcarea legislației privind utilizarea tahografelor;
- Nedeținerea extrasului pentru activitățile de autoservice;
- Lipsa graficelor de circulație la peroanele de plecare/sosire;
- Nedeținerea și utilizarea la stațiile de inspecție tehnică periodică a utilajelor verificate metrologic.

Sursa: Raportul de activitate ANTA pentru anul 2022;  
Raportul de activitate ANTA pentru anul 2023

Potrivit art.46<sup>1</sup> CC, *planul de remediere reprezintă o anexă la procesul-verbal cu privire la contravenție, în care agentul constatator stabilește, cu titlu de recomandare, măsuri de remediere și termenul realizării acestora în vederea conformării contravenientului cu cerințele legislației. În cazul întocmirii unui plan de remediere, nu se aplică sancțiuni contravenționale, inclusiv sancțiuni complementare, până la expirarea termenului de remediere.*

Termenul de remediere reprezintă o perioadă între 30 și 90 de zile lucrătoare de la data comunicării procesului-verbal cu privire la contravenție, în decursul căreia contravenientul are posibilitatea remedierii încălcărilor constatate și conformării cu cerințele legislației. Termenul de remediere se stabilește luând în considerare circumstanțele săvârșirii faptei și complexitatea acțiunilor ce urmează a fi întreprinse de către contravenient. Termenul de remediere stabilit de agentul constatator nu poate fi modificat.

Din aceste considerente, inclusiv întru implementarea conformă și în termen a măsurilor de remediere, este important ca angajații ANTA să exercite cumulativ funcția de implementare a legii cu cea de consultare și informare, cu indicarea clară și obiectivă a

acțiunilor care trebuie întreprinse și consecințelor posibile în cazul nerespectării prevederilor legale într-un termen clar definit. Termenul de implementare a măsurilor de remediere indicate de inspector pot fi discutate și aplicate ținând cont de complexitatea acțiunilor ce urmează a fi întreprinse, însă cu asumarea obligației ferme din partea antreprenorului de a se conforma la legislația în vigoare în termenii stabiliți. Astfel, în termen de 10 zile lucrătoare de la data expirării termenului de remediere, agentul constatator verifică acțiunile întreprinse de contravenient și completează partea a II-a a planului de remediere, în care menționează în ce proporție au fost realizate măsurile de remediere stabilite.

În context, se menționează că urmare a discuțiilor purtate cu unii reprezentanți ANTA, s-a constatat că monitorizarea îndeplinirii planurilor de remediere și a prescripțiilor înaintate se realizează de către inspectorii care au desfășurat nemijlocit controlul, ulterior documentele confirmative fiind remise spre arhivare. La caz, se menționează, că în lipsa unui mecanism clar de monitorizare, inclusiv a unor norme de ordin intern instituite, această atribuție/sarcină ar putea fi realizată neconform sau neglijată. Ori, contrar unor avantaje necuvenite, inspectorii ANTA ar putea trece cu vederea neexecutarea sau executarea neconformă a măsurilor de remediere prescrise.

De menționat că desfășurarea controalelor constituie un instrument important în vederea verificării activităților desfășurate de întreprinderi, la fel de importantă rămâne a fi și monitorizarea îndeplinirii planurilor de remediere și a prescripțiilor înaintate, care oferă posibilitatea persoanelor supuse controlului de stat de a nu fi sancționate pentru încălcările depistate în urma controlului.

#### **4.1 PROCEDURA DE PLANIFICARE A CONTROALELOR**

Controlul de stat se efectuează în baza analizei riscurilor (a criteriilor de risc și a ponderii atribuite acestora), în limitele listelor de verificare aplicabile tipului de control efectuat. Conform **Metodologiei generale, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.379/2018** cu privire la controlul de stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei riscurilor (*în continuare Metodologie generală*), se aprobă Metodologii sectoriale, care se revizuiesc periodic în urma controalelor efectuate.

***Metodologia privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei riscurilor în domeniile de control ale Agenției Naționale Transport Auto (în continuare Metodologie ANTA)*** adoptată prin Hotărârea Guvernului 836/2018, are scopul eficientizarea controlului și supravegherii de stat a activității de întreprinzător pentru domeniile de activitate ale Agenției Naționale Transport Auto, în conformitate cu Legea nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător și Hotărârea Guvernului nr. 379/2018 cu privire la controlul de stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei riscurilor.

Conform pct.3 din Metodologia ANTA, esența metodologică a planificării controlului de stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei riscurilor rezidă în **distribuirea acestora conform celor mai importante criterii de risc relevante domeniului de control atribuit și în acordarea punctajului corespunzător după o scară prestabilită, raportat la ponderea fiecărui criteriu în funcție de relevanța sa pentru nivelul general de risc.**

Aplicarea punctajelor aferente fiecărui criteriu se efectuează **pentru fiecare agent economic supus controlului/unitate controlată** și este **urmat de elaborarea clasamentului acestora în funcție de punctajul obținut, în corespundere cu nivelul individual de risc estimat**. Analiza riscurilor se utilizează pentru alegerea acțiunilor adecvate dintre mai multe acțiuni posibile.

În cadrul evaluării instituționale s-a constatat în mare parte conformarea entității publice la rigorile cadrului normativ în ceea ce privește planificarea controalelor în baza criteriilor de risc, însă, fiind identificate și o serie de **neconcordanțe** aferente procedurii de planificare și elaborare a **Planurilor controalelor de stat**.

Astfel, urmare a evaluării proceselor aferente întocmirii listelor de verificare prin prisma criteriilor de risc, au fost constatate **un șir de lacune/discrepanțe care ar putea admite potențiale riscuri de corupție**, după cum urmează:

#### **1) NEINSTITUȚIONALIZAREA SOFTWARE-UL VISUAL FOX PRO**

La momentul evaluării instituționale, ANTA, continuă să întocmească planul controalelor prin intermediul propriului software dezvoltat în cadrul instituției, care se constată a fi neinstituționalizat, problemă care a fost identificată în procesul de evaluare încă în anul 2019, însă nesoluționată până în prezent.

Sistemul Informatic Fox Pro constituie un program informațional propriu și **include informații referitoare la:**

- datele agentului economic operator de transport rutier;
- informațiile aferente certificatelor conducătorilor auto și cartelelor tahografice eliberate;
- informații privind numărul și tipul actelor permise eliberate agentului economic - până în mai 2022
- eventuale încălcări admise de către aceștia în utilizarea actelor permise - până în mai 2022
- procese-verbale contravenționale întocmite de reprezentanții ANTA, inclusiv informațiile aferente amenzilor aplicate (de la lansarea sistemului (aprox. din 2012 până în prezent).

De menționat că potrivit informațiile furnizate de către reprezentanții ANTA, zilnic, în cadrul ANTA, se stochează toate informațiile electronice din cadrul SI FoxPro pe un DVD, iar modalitățile de arhivare/păstrare a acestora nefiind reglementate.

Potrivit discuțiilor purtate cu reprezentanții ANTA, fiecare inspector are acces limitat la anumite categorii de informații din respectivul program informațional, în dependență de atribuțiile și competențele funcționale. Cu toate acestea, această practică nu a putut fi confirmată *de jure* din considerentul că nu există careva reglementări de ordin intern care ar proba aspectele invocate.

Suplimentar, se remarcă că programul vizat nu are conexiuni cu alte sisteme informaționale, fiind un program gestionat de către ANTA, implementat la nivel instituțional, iar informațiile fiind introduse manual.

În contextul celor expuse supra, se reține faptul că SI Fox Pro este o aplicație la care are acces reprezentanții ANTA și include un volum foarte mare de informație de o importanță majoră, inclusiv date cu caracter personal, care însă, nu pot fi protejate în cazul în care acest sistem nu este instituționalizat.

De menționat că sistemul informațional Fox Pro, include rubrici aferentă criteriilor de risc aplicate conform pct.2 din Metodologia ANTA, care se grupează în funcție de subiectul controlului, obiectul controlului, raporturile anterioare cu Agenția. Baza de date oferă în mod automat media punctajului de risc calculat în conformitate cu prevederile Metodologiei ANTA. Astfel, în urma evaluării riscurilor și aplicării punctajului corespunzător, din fiecare clasament se selectează un număr estimativ de persoane/unități care urmează a fi incluse în planul controalelor, *vezi Imaginea 1*.

**De menționat că numărul estimativ de persoane juridice/unități care urmează a fi incluse în planul anual al controalelor este stabilit la discreția persoanelor responsabilă din cadrul subdiviziunilor implicate în procedura de control.**

În concluzie, evidențiem că sistemul informațional Fox Pro este o dublare a Registrului de stat a controalelor, care nu are o acoperire normativ juridică. Corespunzătorul, utilizarea acestui sistem este în afara cadrului legal de reglementare.

De menționat că Registrul de Stat al Controalelor reprezintă o platformă online comună, care permite organelor abilitate cu funcție de control, automatizarea planificării controalelor și evidenței efectuării controalelor planificate și inopinate și publicării acestora pe portalul public controale.gov.md. Platforma generează un grafic trimestrial unic al controalelor pe care îl publică pe portalul controale.gov.md, împreună cu datele din registrele controalelor ale instituțiilor abilitate cu funcție de control din Republica Moldova.

Mai mult, potrivit *pct.19 din Metodologia privind controlul de stat asupra activității de întreținător în baza analizei riscurilor în domeniile de control ale Agenției Naționale Transport Auto aprobată prin HG nr. 836/2018*, **clasamentele și listele persoanelor supuse controlului, precum și planul anual al controalelor se generează automatizat de Registrul de stat al controalelor în baza informațiilor din acesta**, în urma analizei criteriilor de risc conform formulei stabilite de prezenta Metodologie. În

cazul în care registrul nu asigură suficient analiza criteriilor de risc, aceasta se face **manual și este complementară informației oferite de registru.**

Totodată, potrivit HG nr.836/2018 pentru elaborarea și menținerea clasamentului persoanelor supuse controlului în conformitate cu riscul prezentat, Agenția menține, prin intermediul Registrului de stat al controalelor, o bază de date care reflectă cel puțin:

- lista tuturor persoanelor pasibile de a fi supuse controlului, cu datele individuale de identificare;

- istoria activității de control;

- profilul fiecărei persoane supuse controlului, cu informația relevantă pentru criteriile de risc utilizate la clasificarea persoanei în cauză. Agenția reexaminează și actualizează informația necesară pentru aplicarea criteriilor de risc cel puțin o dată pe an.

Astfel, identificăm că HG nr.836/2018 nu reglementează că procedura de întocmire a planului anual de control, inclusiv crearea și menținerea sistemului de date necesar aplicării criteriilor de risc ar urma să se dubleze pe un alt sistem informațional. Corespunzător, se constată că practica de utilizare în acest sens a unor SI neinstituționalizate este una arbitrară și excesivă.

Imaginea 1 Captură de ecran din programul informatic FoxPro gestionat de către ANTA

Operator de transport	IDNO	R1	R2	R3	R4	RG
"PRIM SHIPPING" S.R.L.	1014500025805	1	1	5	5	760
"DANO LIVIU" S.R.L.	101760002072	4	1	5	5	880
"CITIUS GRUP" S.R.L.	1003600113067	5	1	1	5	680
"AUTOGENIUS" S.R.L.	1017600020018	5	5	1	4	680
"VLADEUROTUR" S.R.L.	1013600022277	5	2	3	1	500
"V. GRIGORAS" I.I.	1003607009592	5	0	2	5	720
"R.A. TUR-TRANS" S.R.L.	1017607003522	5	1	2	2	500
"ATV-TAXI EXPERT" S.R.L.	1011600036190	5	1	3	5	800
"TCN SV" S.R.L.	1017600036033	4	3	5	5	920
"HYBRID-GROUP" S.R.L.	1017600008519	5	5	1	4	680
"GIGANT SERVICE AVIA" S.R.L.	1009602003047	5	1	3	4	720
"CIM-ALIANTA" S.R.L.	1011600003361	4	4	3	4	740
"SERGIU BOLUN" S.R.L.	101760000215	4	1	5	5	880
"TUDORYS-TRANS" S.R.L.	1017602009323	5	0	5	5	900
"AUTO TOPEONSTRUCT" S.R.L.	1015600026979	1	2	5	5	780
S.C. "DINAS ALEXA" S.R.L.	1002600048113	5	1	1	4	600
"VP AUTO-LOGISTIC" S.R.L.	1010611001779	4	0	5	5	860
"STANDEAL" S.R.L.	1012600003353	4	1	5	5	880
"CRIDU LILIA" I.I.	1008602009363	3	1	5	5	840
"PALENS TRANS" S.R.L.	10036000090740	1	2	3	5	660
"SERGIVER-GRUP" S.R.L.	1011600004687	4	1	5	5	880
S.C. "VIRTIM-LUX" S.R.L.	1005602004507	5	2	1	5	700
"INGOTRANS" S.R.L.	1003602018177	5	2	3	5	820
"CHIRONDA MIHAIL" I.I.	10076005004421	5	1	1	2	440

În cadrul auditului Curții de Conturi nr 82 din 28.12.2020 cu titlul: **„În ce mod activitățile realizate pentru crearea/elaborarea, implementarea și gestionarea sistemelor informaționale în sectorul public contribuie la utilizarea eficientă a resurselor alocate”**, s-a constatat că pentru eficientizarea activităților realizate, unele instituții, dispunând de capacități umane specializate în TI, dețin și utilizează SI care, urmare a evaluării, se constată a fi funcționale, acumulând date importante și relevante, inclusiv cu caracter personal. Acestea, însă nu sunt interconectate cu alte Sisteme și registre informaționale de stat (RSP, RSUD etc.), prezentând un nivel relativ redus de automatizare a proceselor, fapt ce condiționează anumite riscuri privind corectitudinea, actualitatea și exhaustivitatea datelor, cât și eforturi suplimentare pentru colectarea/înregistrarea acestora.

Astfel de SI sunt implementate în cadrul ANTA (baze de date privind autorizațiile de transport, rezultatele inspectărilor tehnice auto, precum și evidența resurselor umane certificate în domeniul transportului).

Potrivit explicațiilor oferite de ANTA, **3 din cele 5 sisteme informaționale care nu sunt înregistrate în evidența contabilă a Agenției au fost obținute ca urmare a reorganizării Ministerului Transporturilor, acestea nefiind transmise în modul stabilit la balanța instituției**. Astfel, contabilizarea SI a fost condiționată de lipsa documentației relevante. Mai mult decât atât, în contextul Concepției privind Sistemul Informațional în domeniul transportului, aprobată la începutul anului 2020, entitatea planifică reingineria SI menționate.<sup>5</sup>

Potrivit anexei auditului Curții de Conturi nr.82/2020 privind Entitățile și instituțiile publice ce urmează să înregistreze în evidența contabilă resursele/sistemele informaționale de stat din posesie/gestiune. Astfel, **ANTA urma să înregistreze SI:**

1. SIA e-Autorizație transport (versiunea nouă)
2. SIA AUTOTEST
3. ANTA-BD (FOXPRO)
4. AMIR
5. SI de gestionare a documentelor interne - anta.doc
6. SI anta.ccp

Suplimentar, se reține că Curtea de Conturi s-a referit inclusiv la SI „anta.doc” – program de gestionare a documentelor interne, care la momentul evaluării instituțional nu era funcțional, iar informațiile înregistrate în acest sistem nefiind

---

<sup>5</sup> auditului Curții de Conturi nr 82 din 28.12.2020 cu titlul: **„În ce mod activitățile realizate pentru crearea/elaborarea, implementarea și gestionarea sistemelor informaționale în sectorul public contribuie la utilizarea eficientă a resurselor alocate”**,  
[https://www.cerm.md/ro/decision\\_details/1083/hotararea-nr-82-din-28-decembrie-2020-pentru-aprobarea-raportului?recomendation\\_authority\\_id=#tab1](https://www.cerm.md/ro/decision_details/1083/hotararea-nr-82-din-28-decembrie-2020-pentru-aprobarea-raportului?recomendation_authority_id=#tab1)

accesibile. Astfel, fiind afectată securitatea, integritatea și disponibilitatea datelor incluse.

Suplimentar, se remarcă că la momentul evaluării, la balanță contabilă a ANTA erau incluse următoarele sisteme informaționale:

1. SIA e-Autorizație transport (versiunea nouă)
2. SIA AUTOTEST
3. e-Cancelarie
4. Sistemul de programare online a punctelor de trecere a frontierei de stat

**Corespunzător, evidențiem că deși Curtea de Conturi a recomandat încă în anul 2020 înregistrarea în evidența contabilă a tuturor resurselor/sistemelor informaționale de stat din posesie/gestiune, ANTA nu s-a conformat în totalitate recomandărilor înaintate.**

**Prin urmare, SI „FOXPRO” nu a fost instituționalizat și înregistrat, deși este utilizat pe larg în cadrul entității, inclusiv pentru înregistrarea proceselor verbale contravenționale.**

În acest sens, se menționează că potrivit reprezentanților ANTA, SI FoxPro este un sistem eficient și util în îndeplinirea funcțiilor instituției, cu care angajații ANTA sunt familiarizați de o perioadă îndelungată de timp. Mai mult, SI FoxPro este un sistem indispensabil și eficace în partea ce ține de statistica instituțională, pe diverse domenii de activitate. Din aceste considerente, instituționalizarea acestui sistem este primordială.

Având în vedere că SI FoxPro este utilizat de o perioadă îndelungată de timp, se prezumă că acesta include o cantitate considerabilă de informații aferentă activității ANTA. Corespunzător, se impune instituirea unui mecanism legal prin care să se asigure arhivarea informațiilor din cadrul sistemului FoxPro.

Reprezentanții ANTA au comunicat că pînă la finele anului 2025 va fi instituit un nou SI care va înlocui SI FoxPro. Cu toate acestea, SI FoxPro nu poate rămâne neinstituționalizat din considerentul că datele incluse ar putea fi expuse unor riscuri.

**În concluzie, neinstituționalizarea SI FoxPro poate genera potențiale riscuri specifice corupției, și anume: *riscul scurgerii de informații, riscul gestionării și utilizării neconforme a informațiilor, precum și riscul afectării securității datelor.***

***Suplimentar, se menționează că gestionarea conformă a SI prin instituționalizarea și supravegherea strictă a acestora, ar garanta integritatea și accesul la informații, care ar urma să fie arhivate corespunzător.*** Utilizarea necorespunzătoare a tehnologiei poate expune entitatea la riscuri semnificative, inclusiv pierderea de date confidențiale, acces neautorizat sau prejudicierea securității informației.

Prin implementarea unor protocoale stricte de utilizare a software-ului, revizuirea periodică a acestor politici și monitorizarea continuă a accesului și utilizării datelor, entitățile publice pot preveni scurgerile de informații sau proteja datele informaționale, care sunt resurse esențiale pentru buna desfășurare a activităților de serviciu.

## 2) UTILIZAREA AMBIGUĂ ȘI LACUNARĂ A DATELOR PENTRU STABILIREA/CALCULAREA PONDERII UNOR CRITERII DE RISC

Urmare a analizei procedurii de planificare a controalelor s-a constatat că **Metodologia privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei riscurilor în domeniile de control ale Agenției Naționale Transport Auto, nu cuprinde o serie de elemente relevante în vederea analizării riscurilor, fapt care ar permite generarea unei liste de subiecți optimi care urmează să fie supuși controlului de stat.**

Conform pct.19 din Metodologia privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei riscurilor în domeniile de control ale Agenției Naționale Transport Auto, **clasamentele și listele persoanelor supuse controlului**, precum și **planul anual al controalelor se generează automatizat de Registrul de stat al controalelor în baza informațiilor din acesta**, în urma analizei criteriilor de risc conform formulei stabilite de Metodologia ANTA.

Potrivit pct.23 din Metodologia ANTA, pentru elaborarea și menținerea clasamentului persoanelor supuse controlului în conformitate cu riscul prezentat, ***Agenția menține, prin intermediul Registrului de stat al controalelor, o bază de date care reflectă cel puțin:***

- *lista tuturor persoanelor pasibile de a fi supuse controlului, cu datele individuale de identificare;*
- *istoria activității de control;*
- *profilul fiecărei persoane supuse controlului, cu informația relevantă pentru criteriile de risc utilizate la clasificarea persoanei în cauză.*

### **Actualmente, pe piața transporturilor rutiere activează:**

→ **3 893** agenți economici, care prestează servicii de transport rutier de mărfuri (35 315 unități transport și persoane (6 646 autocamioane), pe direcții naționale și internaționale.

→ la activitățile de transport în cont propriu, respectiv, sunt înregistrate în Registrul de Stat al Întreprinderilor ce desfășoară activitate de transport în cont propriu (RSITRCP) - **558** întreprinderi, precum și **2 176** unități de transport;

→ **Pe piața de activități conexe aferente transportului rutier prin înregistrarea oficială în Registrul activităților conexe (RAC)**, actualmente, pe teritoriul Republicii Moldova activează:

→ **112** stații de **inspecție tehnică autorizate;**

- **787** agenți economici de desfășoară activități de **autoservice**;
- **6** agenți economici ce desfășoară activitate de montare, reparare, verificare a **tahografelor** și a limitatoarelor de viteză;
- **1** (un) agent economic ce desfășoară activitatea de **cântărire a vehiculelor** rutiere în vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului rutier;
- **10** agenți economici ce desfășoară activitate de **autogară**, dintre care un agent economic are *31 filiale* pe întreg teritoriul țării.

În acest sens, ANTA examinează și actualizează informația necesară pentru aplicarea criteriilor de risc cel puțin o dată pe an.

**Raportându-ne la numărul agenților economici care activează pe piața transporturilor rutiere, inclusiv pe piața activităților conexe transportului rutier, precum și la deficiențele/lacunele pe care le înregistrează Metodologia ANTA (expuse supra), conchidem că unii agenți economici înregistrați ar putea să nu fie supuși controalelor de stat pe toată durata de activitate, fapt care a fost confirmat și în cadrul discuțiilor purtate cu unii reprezentanți ai Agenției.**

Astfel, în anul 2022 au fost evaluați și generați de SI FoxPro, **1 258 agenți economici** pasibili a fi supuși controlului de stat, iar în anul 2023, **1 117 agenți economici**, după cum urmează:<sup>6</sup>

**Numărul agenților economici generați de SI FoxPro în vederea întocmirii planurilor controalelor în perioada anilor 2022-2023**

	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>Operatori de transport rutier</b>	<b>595</b> RG 920-1000	<b>490</b> (RG 920-1000)
<b>Întreprinderi ce desfășoară activități conexe transportului rutier</b>	<b>663</b> RG 60-1000	<b>627</b> (RG 560-1000)

Conform pct. 6 din Metodologia ANTA, criteriile de risc se grupează în funcție de subiectul controlului, obiectul controlului, raporturile anterioare cu Agenția, după cum urmează:

- *domeniul și/sau subdomeniul activității economice*
- *mărimea persoanei/unității – cantitatea de vehicule rutiere notificate*

<sup>6</sup> Raportul de activitate ANTA pentru anul 2022; Raportul de activitate ANTA pentru anul 2023  
<https://anta.gov.md/sites/default/files/document/attachments/Raport%20%20ANTA%20anul%202023%20.pdf>

- *istoricul conformării cu prevederile legislației și cu prescripțiile organului de control în domeniul transportului rutier*
- *durata de la data efectuării ultimului control*

Potrivit pct.7 din Metodologia ANTA, criteriile de risc se ponderează, se ajustează și se gradează în corespundere cu specificul domeniilor de activitate ale Agenției.

Nr. crt.	Criteriile	Ponderea
1.	Domeniul și/sau subdomeniul activității economice	0,2
2.	Mărimea persoanei/unității	0,3
3.	<b><i>Istoricul conformării cu prevederile legislației și cu prescripțiile organului de control</i></b>	<b>0,4</b>
4.	Durata de la data efectuării ultimului control	0,1
	Total	1,0

Referitor la criteriul de risc „***Istoricul conformării cu prevederile legislației și cu prescripțiile organului de control în domeniul transportului rutier***”, se menționează că pentru calcularea ponderii se iau în considerare doar încălcările agentului economic constatate în cadrul ultimului controlul efectuat de către ANTA la sediu, nu și istoricul altor tipuri de încălcări admise, precum și gravitatea acestora. Tot aici, se remarcă faptul că cea mai mare pondere se acordă istoricului conformării cu prevederile legislației și cu prescripțiile organului de control înaintate urmare a controlului la sediu, *vezi tabelul de mai sus*.

***Aplicarea punctajelor aferente fiecărui criteriu se efectuează pentru fiecare persoană supusă controlului/unitate controlată în mod separat. În dependență de punctajul obținut, este generată lista de întreprinderi, în corespundere cu nivelul individual de risc estimat.***

În contextul celor reliefate, se menționează că operatorii de transport rutier pot admite unele încălcări care pot fi constatate și sancționate urmare a ***controlului în trafic***, dar care nu sunt luate în calcul la evaluarea criteriul de risc „***Istoricul conformării cu prevederile legislației și cu prescripțiile organului de control în domeniul transportului rutier***”, la planificarea controalelor.

Respectiv, persoanele juridice care pot admite anumite încălcări în trafic, dar care nu au fost supuse controlului la sediu, ar putea să nu se regăsească în lista controalelor planificate, astfel, creându-se un dezechilibru între obiectivele și principiile fundamentale ale controlului reglementate de Legea nr.131/2012.

**În acest sens, se evidențiază că consolidarea mecanismelor de colectare și analiză a datelor pentru a asigura integritatea și eficiența proceselor de control este esențială. Acest lucru contribuie la prevenirea fraudelor și a corupției prin transparență și responsabilitate crescută.**

Astfel, pentru remedierea situației create se consideră oportună revizuirea HG nr. 836/2018 în vederea modificării raționamentului general aplicat la stabilirea gradului de risc conform criteriului istoricului conformării cu legislația.

### **3) NEEFECTUAREA CONTROALELOR ÎN CADRUL PROCEDURII DE ELIBERARE A ACTULUI PERMISIV**

La caz, se menționează că în cadrul evaluării integrității instituționale a fost stabilit faptul că ANTA nu desfășoară controale de stat în cadrul procedurii de eliberare a autorizației pentru activități conexe, cât și a altor activități aferent altor domenii, fapt care contravine cu normele care asigură eficiența și calitatea activităților desfășurate, precum și garantează oferirea unor servicii de calitate etc.

În acest sens se menționează că, potrivit art.11<sup>1</sup> alin. (1) din Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, *controlul de stat necesar pentru emiterea actului permisiv* și/sau pentru verificarea respectării cerințelor și condițiilor de licențiere, autorizare sau certificare, **se planifică, se efectuează și se înregistrează în conformitate cu prevederile Legii nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.**

Problema descrisă supra poate avea impact asupra siguranței în trafic și asupra calității serviciilor prestate.

În acest sens, se reține că efectuarea controlului în vederea eliberării actului permisiv cu ieșirea la fața locului/în teren permite constatarea și confirmarea datelor declarate de solicitantul actului permisiv, inclusiv depistarea potențialelor abateri, care ar urma să fie înlăturate obligatoriu în termen, până la emiterea actului permisiv. În caz contrar, persistă riscul eliberării unor acte permise pentru unele activități care nu întrunesc condițiile prevăzute de legislația în vigoare și care nu justifică eliberarea/prelungirea acestora.

Prin urmare, în vederea eliberării actelor permise este necesară prezentarea la fața locului și verificarea nemijlocită a îndeplinirii condițiilor. Or, pentru activitățile conexe reglementate de CTR de tip *autogară; activitatea de cântărire a vehiculelor rutiere în vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului rutier și activitatea de inspecție tehnică periodică* etc. nu pot fi eliberate acte permise în absența unui control de stat la fața locului.

Mai mult, conform art.4 alin. (11) din Legea nr.131/2012, **nu se consideră control de stat solicitarea informației de către organul de control fără efectuarea unei vizite la fața locului, dacă această informație este indispensabilă** pentru planificarea

controalelor în baza criteriilor de risc, conform metodologiei aferente domeniului de control, și este deținută de persoana supusă controlului.

Într-o altă ordine de idei, se remarcă faptul că potrivit art.131 din Legea nr.150/2014 „Agenția examinează cererea de autorizare a stației de inspecție tehnică în termen de 3 zile lucrătoare și, în funcție de îndeplinirea condițiilor necesare, eliberează autorizația sau comunică în scris refuzul motivat”. **Cu toate acestea, nu este clar cum Agenția va constata din oficiu dacă sunt îndeplinite sau nu condițiile pentru obținerea autorizației pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică.**

La caz, se menționează că deși art.131 alin.(4) din Legea nr.150/2014, prevede *introducerea în graficul controalelor planificate pentru trimestrul următor a întreprinderilor autorizate în scopul verificării corespunderii condițiilor de autorizare (după eliberarea autorizației)*, normele vizate nu pot asigura/garanta includerea acestor întreprinderi în graficul controalelor planificate pentru trimestrul următor. În acest sens, se menționează că în conformitate cu art.15 alin.(1) din Legea nr.131/2012, Planul controalelor, se întocmește anual pentru anul următor, iar potrivit alin.(4) al aceluiași articol, **organele de control nu sînt în drept să modifice ordinea controalelor planificate după înregistrarea și publicarea planului controalelor și/sau să efectueze controale planificate în cazul în care acestea nu au fost incluse în plan [...].**

**Corespunzător, se atestă că normele art.131 alin.(4) din Legea nr.150/2014 sunt lacunare sau chiar irealizabile, și contravin cu dispozițiile art.15 alin.(4) din Legea nr.131/2012.**

În aceste circumstanțe, persistă riscul ca până la realizarea controlului în scopul verificării corespunderii condițiilor de autorizare, aceste întreprinderi să-și desfășoare activitatea neconform, iar condițiilor de autorizare să fie neglijate.

Mai mult, **practica de verificare ulterioară (post-factum)** a corespunderii condițiilor de autorizare pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică ar putea genera potențiale abuzuri sau manifestări de corupție în cazul identificării unor neconformități în cadrul controlului desfășurat sau tolerarea acestora în schimbul unor avantaje necuvenite.

**Din aceste considerente, pentru anumite genuri de activitate precum cele conexe, transport de mărfuri, persoane etc., ANTA urmează să elibereze actele permissive doar după realizarea controlului necesar până la emiterea actului permisiv, în conformitate cu art.11<sup>1</sup> alin. (1) din Legea nr.160/2011.**

Aceste controale vor contribui la identificarea și corectarea neregulilor *ex-ante*, prevenind astfel potențialele incidente care ar putea afecta siguranța publică și mediul, totodată contribuind la creșterea responsabilității în sectorul transporturilor, asigurând un mediu de afaceri corect și competitiv.

#### 4) NEREFLECTAREA ÎN PLANUL CONTROALELOR A CONTROALELOR COMUNE

Planurile privind controalele planificate de către ANTA în sensul Legii nr.131/2012, nu reflectă controale comune cu alte organe de control. Chiar dacă planurile anuale de control stabilesc compartimente referitoare la efectuarea controalelor comune cu alte organe de control, aceste rămân a fi necompletate.

Potrivit art.15 alin.(4) din Legea nr.131/2012, în maximum 5 zile lucrătoare după aprobarea planului controalelor, dar până la publicarea acestuia, **organul de control este obligat să-l contrapună planurilor de control ale celorlalte organe de control cu scopul de a identifica persoanele/obiectele care sunt incluse în planuri diferite și de a coordona efectuarea controalelor comune, precum și de a introduce ajustările necesare în ordinea de executare a planului.**

În corespundere cu art.15 alin. (5) din Legea 131/12, planul controalelor identifică persoanele care vor fi controlate, **prioritatea acestora și ordinea în care vor fi controlate, în dependență de riscul prezentat**, de particularitățile sezoniere într-un domeniu de control, **în dependență de resursele disponibile**, graficul de lucru al organului pe parcursul anului și de alte circumstanțe relevante. Numărul persoanelor incluse în plan se raportează obligatoriu la suma controalelor posibile și la durata totală a acestora pe parcursul întregului an, precum și la resursele umane și tehnologice disponibile ale organului de control.

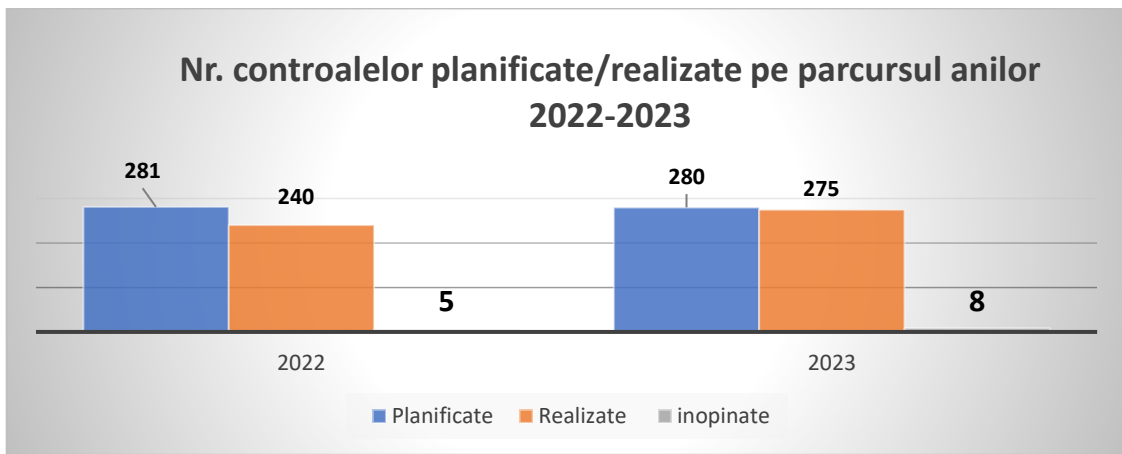
Complementar, se reține că Legea nr.131/2012, obligă minimizarea vizitelor prin comasarea controalelor. În acest sens, în cadrul evaluării, a fost constatat faptul că planurile de control publicate de ANTA, nu reflectă controalele comune cu reprezentanți ai altor instituții. În context, se menționează că ***publicarea acestor controale comune în registrul de stat al controalelor, în registru public, este esențială pentru transparența și eficiența acestora, asigurând accesibilitate și vizibilitate publică pentru toate părțile interesate.***<sup>7</sup>

#### 5) PLANIFICAREA CONTROALELOR ÎN BAZA UNOR DATE INCOMPLETE ȘI INCERTE

***În cadrul evaluării, a fost constatată problematica aferentă numărului mare de operatori de transport care au fost incluși în planul controalelor, deși și-au încetat activitatea.*** Această problemă vizează controalele realizate la sediu.

---

<sup>7</sup> <https://consecon.gov.md/wp-content/uploads/2023/09/RAPORT-evaluare-sistem-control-de-stat-USAID-MISRA-002.pdf>



Evidențiem că deși în 2022 - **35** de agenți economici și-au sistat activitatea, iar în 2023 - **34**, aceste întreprinderi nu au informat în acest sens ANTA.

Pe de altă parte, inclusiv ANTA nu a întreprins careva măsuri pentru a exclude această problemă. Drept urmare, în Planul anual al controalelor se regăsesc operatori de transport care și-au sistat activitatea.

La fel, se menționează că numărul total de controale realizat în anul 2022 nu include controalele efectuate la întreprinderile care și-au sistat activitatea, pe când în anul 2023, numărul total al controalelor realizate include și controalele efectuate la întreprinderile care și-au sistat activitatea. Aceste date ne indică asupra unor omisiuni în planificarea și realizarea controalelor, și evidențiază necesitatea unei verificări mai riguroase a activităților operatorilor de transport înainte de includerea acestora în planurile de control.

*Pe de altă parte, această discrepanță dintre nr. controalelor planificate vs. nr. controalele realizate, inclusiv la întreprinderile care de facto și-au încetat activitatea, poate constitui un potențial factor de risc manifestat prin favorizarea anumitor operatori de transport, inclusiv prin perceperea unor taxe de protecție pentru a nu fi incluși în planul anual al controalelor. Astfel, tolerarea practicii de includere în Planul controalelor a unor întreprinderi care și-au sistat activitatea poate conduce la planificarea și realizarea fictivă a unor controale și nerealizarea unor controale în privința altor agenți economici.*

Astfel, pentru a exclude aceste practici, este esențial să se stabilească canale de comunicare eficientă, protocoale clare de cooperare inter-instituțională, care vor permite implementarea unor sisteme integrate de partajare a datelor. Aceste măsuri vor facilita o mai bună cooperare în materie informațională și vor spori eficiența administrativă în planificarea controalelor.

În context, se menționează că potrivit art. 22 din Metodologia ANTA, sistemul de efectuare a controalelor în baza analizei riscurilor trebuie să fie întemeiat pe date statistice relevante, certe și accesibile, furnizate de Biroul Național de Statistică, pe date colectate de Agenție, de alte autorități și instituții publice, inclusiv din surse informatice oficiale, precum și din alte surse sigure. Este obligatorie evitarea aplicării criteriilor de risc în baza datelor incomplete și interpretabile.

În cadrul ANTA, responsabilă de realizarea obligațiilor referitoare la planificarea controlului, întocmirea planului controalelor și periodicitatea controalelor planificate este **Direcția Analiza riscurilor, planificare și raportare**. Astfel, în conformitate cu Ordinul ANTA nr. 4/1p din 03.01.2024, printre obiectivele și funcțiile de bază ale Direcției sunt: *analiza în baza criteriilor de risc și planificarea controlului de stat asupra activității de întreprinzător pe domeniile de competență ale Agenției; evidența actelor de control, dosarelor contravenționale și monitorizarea executării contravențiilor*. Corespunzător, subdiviziunea vizată este responsabilă de planificarea eficientă a controalelor prin utilizarea unor date veridice, complete și oficiale.

Cu toate acestea, planificarea controalelor în cadrul ANTA este realizată în baza unor date incomplete și incerte.

Mai mult, raportul de activitate al ANTA pentru anul 2022 nu include informații complete referitoare la controalele planificate dar nerealizate, precum și la motivele și circumstanțele acestor discrepanțe.

***Prin urmare, este esențial ca ANTA să includă în rapoartele sale de activitate informații detaliate privind controalele planificate dar nerealizate, motivele pentru care acestea nu au fost efectuate, inclusiv să afișeze controalele comune. Asigurarea transparenței multilaterală în cazul dat va conduce în mod sigur la creșterea responsabilizării, performanței și încrederii în sectorul public.***

***La fel de important rămâne a fi realizarea schimbului de date și informații care se efectuează în baza unor acordurilor inter-instituționale de cooperare.***

## **6) NEAPROBAREA REGULAMENTELOR CU PRIVIRE LA MĂRFURI PERISABILE ȘI UȘOR ALTERABILE; AUTOGĂRI; INSPECȚIA TEHNICĂ PERIODICĂ A VEHICULELOR RUTIERE; DESFĂȘURAREA ACTIVITĂȚII DE AUTOSERVICE - LACUNĂ DE DREPT CARE POATE ADMITE POTENȚIALE RISCURI DE CORUPȚIE**

Potrivit art.3 din Legea nr.150/2014, Codul transporturilor rutiere constituie cadrul juridic pentru elaborarea de către organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor rutiere și aprobarea de către Guvern a actelor normative privind activitățile de transport rutier.

Astfel, în cadrul evaluării instituționale s-a constatat că deși Codul transporturilor rutiere a fost aprobat încă în anul 2014, până la moment următoarele acte normative nu au fost adoptate:

- ***Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri perisabile și ușor alterabile,***
- ***Regulamentul cu privire la autogări;***
- ***Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere,***

➤ ***Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice.***

Astfel, la art.51 alin. (1) din CTR, este prevăzut expres că *transportarea mărfurilor perisabile se efectuează în modul și în cazurile specificate în Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri perisabile și ușor alterabile* și în acordurile și convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte.

Totodată, se reține că art. 88 alin. 3) lit.d) CTR prevede că certificatul de competență profesională al managerului de transport rutier responsabil pentru desfășurarea activității de autogară, trebuie să corespundă modelului prevăzut în ***Regulamentul cu privire la autogări.***

De asemenea, art. 93 alin. (3) CTR, indică că *cerințele tehnice față de atelierele* sînt prevăzute în ***Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice.***

Mai mult, art.133 CTR, statuează că stațiile de inspecție tehnică sunt obligate să respecte reglementările tehnice și metodologice de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor rutiere prevăzute în ***Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere.***

***În acest sens, se conchide că lipsa regulamentelor privind transporturile rutiere de mărfuri perisabile și ușor alterabile; cu privire la autogări; inspecție tehnică periodică a vehiculelor rutiere și cu privire la desfășurarea activității de autoservice, creează un vid normativ care poate genera potențiale riscuri de corupție, determinate de incertitudinea pe care o creează în domeniile care urmează să le reglementeze, îndeosebi cele referitoare la mecanismele de realizare a drepturilor, de îndeplinire a obligațiilor și atribuțiilor agenților publici, a procedurilor administrative de care ei sunt responsabili, situații de care agenții publici responsabili se pot prevala pentru a comite abuzuri. În rezultat, pot apărea abuzuri din partea exponenților atât din sectorul public cât și a celui privat.***

***Totodată, se menționează că Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje<sup>8</sup> este unul caduc, urmare a faptului că HG nr.1348 din 10.11.2003<sup>9</sup> cu privire la aprobarea Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje, cât și Legea nr.116 din 29.07.1998<sup>10</sup> pentru aprobarea Codului transporturilor auto au fost abrogate.***

Potrivit art. 65 alin. (1) din Legea nr. 100 din 22.12.2017 cu privire la actele normative, abrogarea este un procedeu tehnico-juridic de suprimare prin care sînt scoase din vigoare prevederile actului normativ ce nu mai corespund echilibrului dintre cerințele sociale de reglementare legală, iar abrogarea intervine în cazurile pentru degrevarea legislației de normele desuete.

---

<sup>8</sup> Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje a fost elaborat în conformitate cu art. 2 al Codului transporturilor auto, aprobat prin Legea nr.116-XIV din 29 iulie 1998, care a fost abrogată odată cu intrarea în vigoare a noului CTR.

<sup>9</sup> Abrogată prin HG nr. 118 din 11.02.2013

<sup>10</sup> Abrogată prin Legea R. Moldova nr.150 din 17.07.2014

Conceptul de caducitate a unui act juridic se referă la pierderea validității sau efectelor acestuia din cauza abrogării actului prin care a fost instituit, neîndeplinirii unor condiții esențiale sau a expirării termenului pentru care a fost emis. Un act caduc nu mai produce efecte juridice, și, în consecință, nu mai poate fi invocat sau executat în conformitate cu legea.

**Prin urmare, la nivel național se înregistrează un vid normativ privind transportul de persoane și bagaje, situație care poate genera potențiale abuzuri din partea exponenților din sectorul public și privat.**

De asemenea, a fost constatat faptul că în partea ce ține de activitatea autogărilor, ANTA se conduce de Regulament Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor nr.9/12 din 09.12.1999 cu privire la autogară (stație auto).

În acest sens, se menționează că respectivul Regulament este elaborat în conformitate cu Legea transporturilor nr.1194 din 21.05.97 și Codul transporturilor auto nr.116 din 29.07.98, care stabilește modul și condițiile deservirii pasagerilor în transportul auto pe teritoriul Republicii Moldova și este obligatoriu pentru a fi executat de către autogări (stațiile auto).

În acest sens, se menționează că deși Legea transporturilor nr.1194 din 21.05.97 a suferit mai multe modificări, actualmente mai înregistrează unele deficiențe de reglementare. Astfel, la art. 5 alin.(3) este prevăzut că „*eliberarea licențelor pentru unele genuri de activitate în domeniul transportului auto se efectuează în modul stabilit de legislația în vigoare*”, or, în anul 2017, legea cu privire la licențiere a fost abrogată iar în vederea desfășurării activităților de transport și a activităților conexe este necesară doar notificarea la ANTA.

**În această ordine de idei, inclusiv întru excluderea unor factori de risc aferenți cadrului normativ din domeniul transporturilor, se impune elaborarea și aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri perisabile și ușor alterabile, Regulamentului cu privire la autogări; Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere, Regulamentului cu privire la desfășurarea activității de autoservice, inclusiv modificarea și ajustarea cadrului normativ special.**

## 4.2 PROCEDURA DE DESFĂȘURARE A CONTROALELOR

Conform pct. 29 din *Hotărârea Guvernului nr. 836/2018*, desfășurarea controalelor are lor doar în baza și în limitele listei de verificare aplicabile pentru domeniul, tipul și de control în cauză. Listele de verificare au ca scop optimizarea timpului și a eforturilor necesare pentru desfășurarea controlului, asigurând orientarea procesului de control spre aspectele legate de riscurile cele mai semnificative.

Potrivit pct. 15 din *Regulile privind elaborarea, aprobarea și utilizarea listelor de verificare aplicate aprobate prin HG nr. 379 din 25.04.2018* cu privire la controlul de stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei riscurilor, întrebările din listele de verificare se formulează clar, inteligibil și fără echivoc, astfel încât să se asigure că persoanele supuse controlului sau reprezentanții persoanelor supuse controlului să

înțelegă ce se așteaptă de la entitate în vederea conformării cu cerințele/condițiile, prevenirii și diminuării riscurilor.

***Întrebările se expun concret, cu evitarea formulărilor abstracte și ambigue, chiar dacă aceasta înseamnă întocmirea unei liste mai mari de întrebări.***

Întrebarea se formulează în așa mod încât răspunsul pozitiv să indice conformitatea cu cerința legală. ***Conținutul întrebării trebuie să permită determinarea faptului dacă starea de lucruri dorită este atestată la persoana supusă controlului sau dacă anumite cerințe particulare sînt respectate.***

*În acest sens, se menționează că, potrivit Codului transportatorilor rutier, întreprinderea, în vederea îndeplinirii condiției existenței bazei tehnico-materiale, trebuie să dețină un sediu, în incinta căruia se efectuează operațiuni tehnologice, se dirijează activitatea de transport, se păstrează documentele de lucru, în special documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, precum și documentele prevăzute la art.48 din Legea nr. 150/2014 **la care trebuie să aibă acces autoritățile de control în scopul verificării respectării legislației în vigoare.***

#### **4.2.1 LISTELE DE VERIFICARE**

ANTA utilizează **7 liste de verificare**, aprobate prin *Ordinul MIDR nr.148 din 25.09.2024 cu privire la aprobarea listelor de verificare aferente domeniilor de control ale Agenției Naționale Transport Auto, și anume:*

- *Lista de verificare nr. 1 a activității de întreprinzător a operatorilor de transport rutier.*
- *Lista de verificare nr. 2 a activității de întreprinzător a stațiilor de inspecție tehnică periodică.*
- *Lista de verificare nr. 3 a activității de întreprinzător a întreprinderilor ce desfășoară activități de montare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză*
- *Lista de verificare nr. 4 a activității de întreprinzător a întreprinderilor care desfășoară activitatea de cântărire a vehiculelor rutiere în vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului rutier.*
- *Lista de verificare nr. 5 a activității de întreprinzător a întreprinderilor care desfășoară activitatea de autoservice.*
- *Lista de verificare nr. 6 a activității de întreprinzător a întreprinderilor care desfășoară activitatea de autogară.*
- *Lista de verificare nr. 7 privind respectarea prevederilor legislației cu privire la protecția consumatorilor din domeniul transportului rutier, în partea ce ține de siguranța și calitatea serviciilor destinate consumatorilor.*

**PROBLEME IDENTIFICATE** (*valabile pentru listele de verificare anterioare, până la aprobarea în redacție nouă a acestora, dar care ar putea să fi actuale*)

**Lista de verificare a activității de întreprinzător a operatorilor de transport rutier**

**Lista de verificare**, are drept obiect de control actele expres reglementate de cadrul normativ, care este necesar a fi păstrate la sediile operatorilor de transport.

În acest sens, se conchide că lista de întrebări includea doar specificul anumitor activități, celelalte rămânând nereglementate, lăsând în acest sens un vid normativ, care ar putea genera potențiale neconformități și riscuri de corupție.

Astfel, referitor la **transportul rutier contra cost în regim de taxi**, se conchide că la momentul evaluării nici o listă de verificare nu includea întrebări care ar permite verificarea faptului dacă întreprinderea întrunește/respectă condițiile necesare pentru desfășurarea respectivei activități, prevăzute la art.81 din CTR, *vezi Imaginea 1*.

***Imaginea 1: art.81 din CTR***

**Art. 81.** - (1) La efectuarea transportului rutier în regim de taxi se admit autoturismele care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

- a) sînt dotate cu echipament de casă și de control în stare de funcționare și înregistrat la Serviciul Fiscal de Stat;
- b) sînt dotate cu lampă de taxi în stare funcțională, conform prevederilor Regulamentului transporturilor rutiere de persoane și bagaje;
- c) dispun de însemnele, înscrisurile, elementele de culoare ale caroseriei și dotările specificate în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje;
- d) dispun de inscripția: „În cazul în care nu este emis și înminat bonul de casă pe suport de hirtie și/sau în formă electronică, consumătorul are dreptul să nu achite călătoria.”

(2) Operatorii de transport oferă servicii de transport rutier în regim de taxi numai la solicitarea persoanei, prin intermediul oricărui mijloc de comunicare admise de lege, inclusiv prin sistemele (platformele) electronice de management, dacă acestea asigură cumulativ:

- a) posibilitatea identificării certe de către solicitantul serviciilor de transport în regim de taxi a operatorului de transport care prestează serviciul, a modelului și numărului de înmatriculare a autoturismului care efectuează cursa;
- b) conexiunea tehnologică cu echipamentul de casă și de control din dotarea autoturismului care efectuează cursa, în vederea emiterii bonului de casă pe suport de hirtie și/sau în formă electronică, sau transmiterea, din numele operatorului de transport, a acestui bon de casă către solicitant prin intermediul mijloacelor electronice;
- c) posibilitatea conectării directe sau mediate la sistemul integrat SIA „MEV” (Sistemul informațional automatizat „Monitorizarea electronică a vânzărilor”) al Serviciului Fiscal de Stat în cazul procesării plăților către operatorul de transport de către solicitant pentru achitarea costului cursei;
- d) respectarea, în procesul de prelucrare a datelor cu caracter personal colectate prin intermediul oricărui mijloc de comunicare admise de lege, inclusiv prin intermediul sistemelor (platformelor) electronice de management, a condițiilor legale de prelucrare a datelor cu caracter personal, a măsurilor de confidențialitate și securitate a datelor cu caracter personal prelucrate, precum și garantarea realizării drepturilor subiecților datelor, în conformitate cu prevederile Legii nr. 153/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.

(3) Sistemele (platformele) electronice de management pot fi puse spre utilizare pe teritoriul Republicii Moldova doar de către persoane juridice înregistrate în Republica Moldova.

(4) Operatorii de transport rutier care prestează servicii în regim de taxi pot admite spre conectare la sistemele (platformele) electronice de management exclusiv unități de transport care dețin extras din Registru.

(5) Persoanele juridice înregistrate în Republica Moldova care pun spre utilizare pe teritoriul Republicii Moldova sisteme (platforme) electronice de management prezintă trimestrial Agenției lista vehiculelor și a șoferilor care au operat cel puțin o cursă în regim de taxi prin intermediul sistemelor (platformelor) din proprietate/puse spre utilizare. Structura-tip a informației privind prestarea serviciilor de transport rutier în regim de taxi prin intermediul sistemelor (platformelor) electronice de management se aprobă de către Agenție.

Reieșind din riscurile aferente domeniului transportului rutier contra cost în regim de taxi și având în vedere că transportul de taxi constituie activități de interes public pentru populație, executate, de regulă, în interiorul unei localități, de către operatori de transport rutier înregistrați oficial în Registru, intervine necesitatea modificării Listei de verificare nr.1 și includerea întrebărilor aferente condițiilor reglementate la art.81 din CTR.

În acest sens, se menționează că problema descrisă supra a fost exclusă pe perioada desfășurării evaluării integrității instituționale. Astfel, prin Ordinul MIDR nr.128 din 25.09.2024 au fost aprobate în redacție nouă listele de verificare pentru domeniile de control ale Agenției Națională Transport Auto.

**Lista de verificare a activității de întreprinzător a întreprinderilor care desfășoară activitatea de autoservice**

Referitor la **lista de verificare**, în cadrul evaluării instituționale, s-a constatat că reglementarea activităților de autoservice, conform Codului Transporturilor Rutiere (CTR), prezintă mai multe deficiențe și lacune care afectează eficiența și integritatea acestei activități. *Lista de verificare a activității de întreprinzător a întreprinderilor care desfășoară activitatea de autoservice* includea întrebarea dacă acestea întrunesc cumulativ cerințele stabilite la art. 96 din CTR.

Astfel potrivit articolului 96 din Codul transporturilor rutiere, **activitatea de autoservice poate fi desfășurată de întreprinderile care îndeplinesc, cumulativ, condițiile:**

*a) de bună reputație și capacitate profesională;*

*b) de dotare tehnică, conform Regulamentului cu privire la desfășurarea activității de autoservice;*

*c) de existență a spațiilor adecvate pentru:*

*– amplasarea vehiculelor rutiere și/sau produselor ce urmează a fi sau au fost reparate, recondiționate și/sau reglate;*

*– depozitarea și evidența materialelor și produselor de schimb necesare procesului de reparare sau de recondiționare a vehiculelor rutiere;*

*– efectuarea lucrărilor de reparare, întreținere, recondiționare și/sau de reglare funcțională a vehiculelor rutiere*

**În acest sens se menționează următoarele:**

**Cu referire la „Capacitatea Profesională”:**

Referitor la *capacitatea profesională* care urmează a fi îndeplinită de autoservice, în condițiile art.96 lit.a) CTR, se atestă că Codul transporturilor rutiere nu prevede careva standarde clare în acest sens.

La caz, se prezintă normele art.20 alin. (1), din Titlul III, capitolul 1 CTR, care prevede următoarele: „*Condiția privind competența profesională a întreprinderii se consideră a fi îndeplinită dacă managerul de transport rutier și conducătorii auto ai acesteia sunt titulari ai certificatelor de competență profesională eliberate în condițiile art. 43 CTR.*”

În cazul dat se menționează următoarele, dacă pentru practicarea activității de manager de transport rutier în transportul rutier contra cost, persoana trebuie să dețină certificat de competență profesională, valabil, **în cazul managerilor și angajaților stațiilor de autoservice nu există asemenea obligații/cerințe.**

Prin urmare, lipsa unor standarde în acest sens poate afecta negativ calitatea serviciilor de autoservice, punând în pericol siguranța rutieră, inclusiv prejudiciul drepturilor și interesele consumatorilor.

În concluzie, pentru a asigura calitatea serviciilor de autoservice și siguranța rutieră, este imperativ să se reglementeze în CTR standarde clare pentru capacitatea profesională a managerilor și angajaților din acest domeniu. Astfel, aceste standarde ar trebui să includă cerințe minime de pregătire, competență profesională și experiență în domeniu.

#### Cu referire la „Dotarea tehnică”

Referitor la dotarea tehnică, necesară de a fi deținută de autoservice, se menționează că potrivit art.96 CTR, aceasta ar trebuie să fie în conformitate cu *Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice*, care nu este aprobat de Guvern.<sup>11</sup>

Fără specificații clare, dotarea tehnică a atelierelor de autoservice poate varia semnificativ, permițând utilizarea de echipamente netestate metrologic și nesigure. Aceasta nu doar că compromite calitatea serviciilor, dar pune în pericol și siguranța rutieră, prin posibilitatea unor reparații necorespunzătoare care pot duce la defecțiuni mecanice.

Lipsa unui regulament detaliat și a normelor clare în Codul Transporturilor Rutiere pentru activitățile de autoservice reprezintă o lacună legislativă care poate genera unele riscuri de corupție și compromite siguranța rutieră.

Prin urmare, este imperativă dezvoltarea unor standarde clare și precise pentru dotarea tehnică și capacitatea profesională, pentru a asigura o aplicare uniformă și echitabilă a reglementărilor, inclusiv pentru a proteja interesul public.

#### **4.2.2 SISTEMELE ELECTRONICE DE MANAGEMENT AL SERVICIILOR DE TRANSPORT RUTIER ÎN REGIM DE TAXI**

Potrivit art.81 alin.2 din CTR, operatorii de transport oferă servicii de transport rutier în regim de taxi prin intermediul oricărui mijloc de comunicare admise de lege, **inclusiv prin sistemele (platformele) electronice de management, dacă acestea asigură cumulativ prevăzute la alin.(2) lit.a-d al aceluiași articol.**

<sup>11</sup> Actualmente, un proiect în acest sens a fost elaborat și urmează a fi aprobat de Guvern.  
<https://cancelaria.gov.md/sites/default/files/document/attachments/870-midr-2024.pdf>

**Conform prevederilor art.81 alin.(3) din CTR, Sistemele (platformele) electronice de management pot fi puse spre utilizare pe teritoriul Republicii Moldova doar de către persoane juridice înregistrate în Republica Moldova.**

În acest sens, ANTA deține o listă a sistemelor electronice de management al serviciilor de transport rutier în regim de taxi, inclusiv *Yandex*.

În context, se menționează că actualmente ANTA nu deține informații cu privire la mai multe întreprinderi, persoane juridice înregistrate în RM, care pun spre utilizare pe teritoriul țării sisteme (platforme) electronice de management, inclusiv reglementează activitatea platformelor și aplicațiilor, *după cum urmează: LETZ, TELEPORT, TAXI CLUB, UCLON, ITAXI, INFOBUS.MD, INFOBUS.BZ, BUSBUS.COM, BUSFOR.UA, BUSFOR.RU etc.*

Pentru a soluționa problema dată, în luna februarie 2024, ANTA a remis în adresa a SFS și IP STISC un demers prin care solicită informații cu privire la persoanele juridice înregistrate în RM, care pun spre utilizare pe teritoriul țării sisteme (platforme) electronice de management.

*Suplimentar, se relevă că deși prezența platformelor electronice care oferă servicii cetățenilor R. Moldova de tip taxi este prezentă pe teritoriul R. Moldova de o perioadă mai mare de timp (de ex. platforma Yandex s-a lansat în 2017), doar din 13.12.2023 a fost expres interzisă punerea spre utilizare, cât și utilizarea sistemelor (platformelor) electronice de management pe teritoriul Republicii Moldova, dacă persoana juridică este înregistrată în afara țării.*

### **Extras din presă<sup>12</sup>**

Conform estimărilor Asociației Transportatorilor Auto în Regim de Taxi, pe platforma Yandex Go sunt operate zilnic aproximativ 40.000 de curse, ce reprezintă aproximativ jumătate din toate cursele de taxi din Chișinău. Principalul motiv pentru care oamenii aleg să călătorească cu Yandex este prețul mai mic, în comparație cu celelalte companii de taxi.

În cadrul investigației jurnalistice, a fost stabilit faptul că R. SRL, care anunță că îi va reprezenta interesele Yandex în Moldova, nu deține un sediu juridic, ori sediul juridic declarat, este amplsat într-un spațiu unde își desfășoară activitatea o casă de avocatură. În acest sens, legătura cu reprezentanții platformei Yandex poate fi efectuată doar prin intermediul acestora.

Conform investigațiilor jurnalistice, se concluzionează că utilizarea platformelor poate duce la scurgeri esențiale de informații, or platforma Yandex a fost interzisă spre utilizare în majoritatea statelor europene.

<sup>12</sup> <https://stiri.md/article/social/investigatie-moldovenii-sunt-spionati-cu-o-celebra-aplicatie-de-taxi/>

Conform declarațiilor unui demnitar/deputat, modificările legislative au soluționat parțial problema aferentă platformelor electronice, însă au fost constatate anumite lacune în implementarea legii de către organele executive. În acest sens, a fost comunicat faptul că la moment este nevoie și de un cadru normativ secundar, care să permită blocarea platformelor care sistemic încalcă prevederile legii.

Asociația Transportatorilor Auto de Taxi a monitorizat timp de mai multe luni activitatea taximetriștilor moldoveni, astfel, fiind constat că doar pe străzile Chișinăului, sunt sute de mașini neomologate ce lucrează prin platforma YANDEX.<sup>13</sup>

#### **Extras din presă:<sup>14</sup>**

Cutia Neagră PLUS a documentat și publicat o investigație despre cunoscuta companie de taxi Yandex și scandalurile de spionaj în care a fost implicată în mai multe state. La acel moment, Yandex profita de un vid legislativ existent în Moldova care îi permite lipsa unei reprezentanțe oficiale în Republica Moldova nu este singura problemă în activitatea Yandex.

Potrivit legislației RM fiecare automobil care prestează servicii de taxi trebuie să aibă taxometru înregistrat, o asigurare obligatorie specială destinată taxiurilor. Ulterior, compania de taxi este obligată să achite taxa locală pentru prestarea serviciilor și alte taxe oficiale stipulate în Codul muncii. Lucru care însă de multe ori nu se întâmplă.

„În vederea respectării prevederilor Codului Transportului Rutier, începând cu data de 30.01.2024, R. SRL, societate înregistrată în Republica Moldova, va acorda licența de a utiliza Yandex Pro și va procesa datele cu caracter personal”.

#### **Extras din presă:<sup>15</sup>**

*„Taximetriștii la control: Au vărsat 14 milioane de lei în haznaua statului, după ce au fost „vizitați” de Fisc”*

Lipsa echipamentelor de casă, nedeclararea veniturilor sau achitarea salariilor în plic. În prima jumătate a anului 2024, peste 100 de operatorii de transport în regim de taxi au fost supuși controalelor fiscale. În rezultat, au fost calculate suplimentar la Bugetul public național impozite și taxe de peste 14 milioane lei.

Serviciul Fiscal de Stat a informat că aplică acțiuni de conformare benevolă/forțată continue față de operatorii de transport în regim de taxi, în vederea combaterii activității ilicite, cât și promovarea utilizării echipamentelor de casă și control în cazul decontărilor mijloacelor bănești în numerar și eliberarea bonului de casă (bon fiscal).

<sup>13</sup> <https://tv8.md/2024/02/05/video-cutia-neagra-plus-yandex-umbra-kremlinului-in-moldova-ce-scopuri-urmareste-compania-apropiata-lui-putin/250491>

<sup>14</sup> <https://tv8.md/2024/02/05/video-cutia-neagra-plus-yandex-umbra-kremlinului-in-moldova-ce-scopuri-urmareste-compania-apropiata-lui-putin/250491>

<sup>15</sup> Sursă mass-media: <https://tv8.md/2024/07/19/taximetristii-la-control-au-varsat-14-milioane-de-lei-in-haznaua-statului-dupa-ce-au-fost-vizitati-de-fisc/261840>

În urma acțiunilor întreprinse față de operatori de transport în regim de taxi au fost identificate riscuri de administrare fiscală ce țin de neutilizarea echipamentelor de casă și de control la efectuarea decontărilor în numerar; ne(sub)declararea veniturilor real obținute; utilizarea muncii ne(sub)declarate și achitarea „salariilor în plic” și desfășurarea ilicită a activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de persoane în regim de taxi.

În acest sens, se menționează că prin Legea nr.284 din 05.10.2023, a fost modificat Codul transporturilor rutiere și în consecință, în noua redacție, art.81 alin. (3)-(5) prevede că *„sistemele (platformele) electronice de management pot fi puse spre utilizare pe teritoriul Republicii Moldova doar de către persoane juridice înregistrate în Republica Moldova*. Totodată, operatorii de transport rutier care prestează servicii în regim de taxi pot admite spre conectare la sistemele (platformele) electronice de management exclusiv unități de transport care dețin extras din Registru.

Complementar, se menționează că Codul Contravențional prevede sancționarea persoanelor fizice/juridice pentru încălcarea prevederilor art.81 alin.(3)-(4).

Potrivit **art.197 alin.(8) și art.263<sup>3</sup> alin. (4) din CC**, efectuarea transportului rutier în regim de taxi cu încălcarea prevederilor art.81 alin.(1) și (2), ale art.82 alin.(2) și art.84 alin.(3) din Codul transporturilor rutiere, se sancționează contravențional.

Se reiterează că, potrivit art.81 din CTR, la efectuarea transportului rutier în regim de taxi se admit autoturismele care sunt dotate cu echipament de casă și de control în stare de funcționare și înregistrat la Serviciul Fiscal de Stat.

Totodată, se indică că operatorii de transport oferă servicii de transport rutier în regim de taxi numai la solicitarea persoanei, prin intermediul oricăror mijloace de comunicare admise de lege, inclusiv prin sistemele (platformele) electronice de management, ***dacă acestea asigură cumulativ:***

- ***posibilitatea identificării certe*** de către solicitantul serviciilor de transport în regim de taxi a operatorului de transport care prestează serviciul, a modelului și numărului de înmatriculare a autoturismului care efectuează cursa;
- ***conexiunea tehnologică cu echipamentul de casă și de control din dotarea autoturismului care efectuează cursa***, în vederea emiterii bonului de casă pe suport de hârtie și/sau în formă electronică, sau transmiterea, din numele operatorului de transport, a acestui bon de casă către solicitant prin intermediul mijloacelor electronice,
- ***posibilitatea conectării directe sau mediate la sistemul integrat "SIA "MEV" (Sistemul informațional automatizat "Monitorizarea electronică a vânzărilor") al Serviciului Fiscal de Stat*** în cazul procesării plăților către operatorul de transport de către solicitant pentru achitarea costului cursei,
- ***respectarea***, în procesul de prelucrare a datelor cu caracter personal colectate prin intermediul oricăror mijloace de comunicare admise de lege, inclusiv prin

intermediul sistemelor (platformelor) electronice de management, *a condițiilor legale de prelucrare a datelor cu caracter personal, a măsurilor de confidențialitate și securitate a datelor cu caracter personal prelucrate*, precum și garantarea realizării drepturilor subiecților datelor, în conformitate cu prevederile Legii nr.133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.

Potrivit HG nr.55 din 05.02.20, SIA MEV este o resursă informațională unică (Registrul vânzărilor înregistrate prin echipamentele de casă și de control), care asigură recepționarea informației despre tranzacțiile efectuate prin intermediul echipamentelor de casă și de control, de monitorizare a vânzărilor și analiză a riscurilor.

**La momentul evaluării, a fost constatat că nici o platformă electronică de management (Yandex și Letz) nu este conectată la Sistemul informațional automatizat "Monitorizarea electronică a vânzărilor" al Serviciului Fiscal de Stat, or, se conchide că Codul Contravențional, prevede expres sancționarea operatorilor de transport, care încalcă prevederile Codului transporturilor rutiere prevăzute la art. 81 alin.(2).**

**În lipsa conectării directe sau mediate la sistemul integrat "SIA "MEV" din anumite motive tehnice, inclusiv în lipsa solicitărilor directe din partea reprezentanților platformelor, domeniul dat rămâne a fi unul vulnerabil, care poate genera riscul evaziunii fiscale și prejudiciu bugetului public.**

**Mai mult, în lipsa unor soluții optime (tehnice) de conectarea la SIA MEV, ANTA este în imposibilitatea de a aplica sancțiuni contravenționale pentru nerespectarea normelor prevăzute la art. 81 alin.(1) și (2) din CTR.**

**În concluzie, prevederile art.197 alin. (8) din CC poartă un caracter declarativ, iar imposibilitatea aplicării practice a acestor prevederi, nu va responsabiliza deținătorii acestor platforme, inclusiv operatorii de transport în regim de taxi.**

La caz se menționează că potrivit HG nr.55/2020 cu privire la aprobarea Conceptului tehnic al Sistemului informațional automatizat „Monitorizarea electronică a vânzărilor” se reține că SI „MEV”, este o parte componentă a Sistemului Informațional al Serviciului Fiscal de Stat, fiind o resursă unică, care asigură recepționarea și evidența informației despre tranzacțiile efectuate prin intermediul echipamentelor de casă și de control<sup>16</sup>.

**De aceea, este primordial ca SFS să identifice soluții optime (tehnice) de conectare a platformelor înregistrate în RM la SIA MEV.**

---

<sup>16</sup> [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=120392&lang=ro](https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=120392&lang=ro)

## 4.2.2 ALTE PROBLEME AFERENTE CONTROLUI DE STAT DESFĂȘURAT DE CĂTRE ANTA

Urmare a evaluării procedurii de desfășurare a controlului de stat de către ANTA, au fost identificate următoarele **neconformități**:

### 1. SCOPUL INDICAT ÎN DELEGAȚIA E CONTROL ESTE UNUL GENERAL CARE POATE ADMITE DEROGĂRI NEÎNTEMEATE

Având în vedere că controalele de stat potrivit Legii 131/2012 sunt clasificate în controale comune, inopinate și planificate, se prezumă că scopul delegației de control ar urma să fie unul *exhaustiv* și *clar definit*, pentru a preveni potențiale abuzuri sau atribuții excesive la desfășurarea controlului.

Astfel, urmare a examinării procedurii de desfășurare a controlului, se atestă că scopul controlului indicat în unele delegații de control este unul general și neexhaustiv, *vezi unele exemple în tabelul de mai jos*:

**Tabel: Extras din delegațiile de control**

Obiectul delegației	Scopul delegației	Domeniu de verificare – <u>aspecte ce urmează a fi verificate în cadrul controlului:</u>	Lista de verificare aplicată
<b>Activități de operator de transport</b>			
SRL „A-A” Nr. DL-ANTA-2023-00131 din 22.05.2023	Art. 16 din CTR 150 din 17.07.2014	<b>transport rutier</b>	<b>Anexa nr. 1</b>
SRL „P. T.”	<b>Verificarea respectării prevederilor Legii nr. 150 din 17.07.2014</b>	Verificarea procesului tehnologic precum și a cerințelor de calitate și securitate în cadrul prestării serviciilor de transport rutier contra cost, respectarea regimului de muncă	<b>Anexa nr. 1, Anexa nr. 8</b>

		și de odihnă al conducătorilor auto	
<b>Activitate de autoservice</b>			
„C. E.” ÎI Nr. DL-ANTA-2023-00149 din 20.06.2023	<b>Verificarea condițiilor ce au stat la baza notificării.</b>	<b>Verificarea respectării prevederilor Legii nr. 150 din 17.07.2014</b>	<b>Anexa nr. 6</b>
<i>J. S.R.L.</i> <b>nr. DL-ANTA-2023-00199 din 15/08/2023</b>	<i>Verificarea faptelor invocate în plîngerea cet. (...)</i>	Verificarea calității prestării lucrărilor de autoservice, funcționalitatea utilajului, precum și <b>respectarea prevederilor Legii nr. 150 din 17.07.2014</b>	<b>Anexa nr. 6</b>

În acest sens, se menționează că potrivit art.20 alin. (2) din Legea nr. 131/2012, delegația de control va conține scopul, metoda de control și aspectele ce urmează a fi verificate, trimitere expresă la lista de verificare aplicabilă și actul normativ prin care aceasta este aprobată.

Astfel, indicarea discreționară, neuniformă și ambiguă în delegațiile de control, a *scopului, metodei de control și aspectele ce urmează a fi verificate etc.*, poate admite efectuarea unor controale abuzive cu depășirea limitelor admisibile.

***Identificarea neconformităților în procesul de control desfășurat de către ANTA, impune necesitatea întreprinderii unor măsuri prompte pentru a preveni abuzurile și a asigura integritatea și eficiența controalelor.***

***Clarificarea scopului delegațiilor de control, implementarea unei politici de rotație a funcțiilor sensibile și îmbunătățirea transparenței și supravegherii sunt esențiale pentru protejarea intereselor publice și promovarea unui mediu de afaceri corect și competitiv în sectorul transporturilor rutiere.***

## **2. PRACTICI DISCREȚIONARE ȘI AMBIGUI DE SOLICITARE/RIDICARE A DOCUMENTAȚIILOR ȘI DE COMPLETAREA A LISTELOR DE VERIFICARE ÎN CADRUL CONTROALELOR LA SEDIU**

La art.24. lit.i) din Legea 131/2012, este prevăzut că în procesul efectuării controlului, inspectorul este obligat să *anexeze la procesul-verbal de control orice*

documente sau copii ale acestora și explicații în scris ale persoanei supuse controlului și/sau ale angajaților acesteia.

În cadrul evaluării instituționale s-a fost constatat că inspectorii ANTA au o abordare diferențiată în partea ce ține de volumul informațiilor/documentelor ridicate de la agenții economici. Respectiv, la verificarea aceluiasi tip de serviciu prestat de către agentul economic, inspectorii ANTA solicită și atașează la dosar documente distincte.

*La caz, a fost stabilit faptul că inspectorii ANTA decid discreționar/unilateral anexarea sau nu a anumitor acte/probe, spre ex. – poze ale locului desfășurării activității de autoservice, certificatele metrologice, contracte de locațiune/ vânzare-cumpărare etc., vezi tabelul:*

„C...E...” ÎI, Nr. DL-ANTA-2023-00149 din 20.06.2023	„N...” SRL Nr. DL-ANTA-2023-00158 din 17.07.2023
<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Extras din registrul de Stat al întreprinzătorilor individuale</li> <li>b) Extras din Registrul activităților conexe nr.000096 din 06.06.2018;</li> <li>c) Înștiințare privind inițierea activității de comerț nr.1;</li> <li>d) Lista de prețuri pentru serviciile de reparații;</li> <li>e) Copii ale facturilor fiscale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Certificat de înregistrare, Extras din Registrul de Stat al persoanelor juridice</li> <li>b) Extras din Registrul activităților conexe nr. 000099 din 11.06.2018;</li> <li>c) Contract de vânzare-cumpărare a imobilului și cotei de pământ;</li> <li>d) Acte de îndeplinire a lucrărilor;</li> <li>e) Liste de prețuri pentru reparație suspensie; reparație motor; pentru denumiri lucrări;</li> <li>f) <b>Buletine de verificare metrologică</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ stand pentru reglarea dezaxării și convergenței roților autovehicule;</li> <li>➤ aparat pentru reglarea farurilor la autovehicule;</li> <li>➤ manometru;</li> <li>➤ aparat de măsurat multidimensional șubler;</li> <li>➤ stand pentru balansarea roților autovehiculelor</li> </ul> </li> </ul>

Aceste discreții ar putea fi asociate cu potențiale abuzuri sau favorizări, care ar putea admite materializarea unor riscuri de corupție și tolerarea unor încălcări.

Instituirea unui regulament intern referitor la controalele desfășurate (procedură), ar înlătura posibila abordare discreționară a agenților publici, precum și potențialele riscuri de corupție, inclusiv riscul abuzului în serviciu sau favoritismul, aferente controalelor desfășurate.

Un alt factor de risc aferent listelor de verificare, ține de **necompletarea de către inspectorii desemnați a rubricii privind „conformitatea” întreprinderii cu cerințe prevăzute de legislație, vezi imaginea de mai jos.**

**LISTĂ DE VERIFICARE**  
nr.ANTA/06  
al întreprinderilor care desfășoară activitatea de autoservice

Numele, prenumele și funcțiile inspectorilor care efectuează controlul: [redacted] (inspector principal), [redacted] (Inspector principal), [redacted] (inspector superior).

Persoana și obiectul supuse controlului:

Denumirea persoanei: [redacted]

Sediul juridic, cod fiscal: MUN.CHISINAU SEC.CENTRU [redacted]

Numele, prenumele conducătorului persoanei supuse controlului/rezentantului acesteia: [redacted]

Unitatea structurală/funcțională supusă controlului (denumirea): [redacted]

S.R.L.#CENTRE DE AS TEHN A AUTOMOBILELOR

Sediul unității structurale/funcționale: [redacted]

[redacted]

Alte date caracteristice ale unității (după caz) :

Informații despre persoana supusă controlului necesare pentru evaluarea riscului:

Criteriaul	Informația curentă (deținută de ANTA la data inițierii controlului)	Gradul de risc	Informația curentă este valabilă (se bifează dacă este cazul)	Informația revizuită în cadrul controlului (se completează dacă este cazul)

Lista de întrebări:

Nr. d/o	Întrebări	Referința legală	Conformitate			Comentarii	Punctaj
			Da	Nu	N/c		
1	Întreprinderea, întrunește cumulativ cerințele stabilite la art.96 din CTR, care au fost incluse la notificare și prezentate Agenției?	Art. 94 alin.(3) Art. 96 CTR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		20
2	Activitatea de facto a întreprinderii corespunde activităților specifice care au fost incluse în notificarea prezentată Agenției?	Art. 94 alin.(1) CTR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		20
3	Întreprinderea care	Art. 97 CTR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		15

Necompletarea conformă/completă a listelor de verificare poate admite nesanționarea agenților economici pentru anumite nereguli, inclusiv favorizarea acestora contra unor avantaje necuvenite.

Suplimentar, se remarcă că necompletarea rubricii privind conformitatea întreprinderii cu cerințe prevăzute de legislație, din listele de verificare, este o problemă administrativă ce scoate în evidență deficiențele sistemului de control, care este amenințat de riscuri tipice și specifice corupției.

### 3. SOLICITAREA ȘI RIDICAREA COPIILOR UNOR DOCUMENTE/ INFORMAȚII IRELEVANTE CONTROLULUI DESFĂȘURAT

În procesul de evaluare instituțională a fost sesizată problema privind ridicarea copiilor unor documente irelevante controlului desfășurat, care admite colectarea, păstrare și utilizarea datelor cu caracte personal într-un mod nesigur și ineficient. Prin urmare, s-a constatat că în unele dosare de control au fost incluse copii ale documentelor care conțineau date cu caracter personal, nefiind asigurat un nivel maxim de protecție a acestora.

La caz, se menționează că în cadrul unui control desfășurat, a fost ridicat și inclus la dosarul de control contractul de achiziție publică de valoare mică, dintre SRL „X” și Primăria com. Zagarancea la care era atașată *lista copiilor participați și lista delegației din comuna Zagarancea, care au participat la Turneul „Cupa Prieteniei” din comuna Mircești jud. Iași, și care includea numele, prenumele participanților, domiciliul și persoana responsabilă.*

Republica Moldova  
raionul Ungheni  
Primăria comunei Zagarancea  
s. Zagarancea, road Ungheni, tel. (0238)21792, fax. (0238) 21528, e-mail: primariazagarancea@gmail.ro

nr. 88 din 25.05.2023

Lista copiilor participanți și a delegației din comuna Zagarancea  
La Turneul „Cupa Prieteniei” din comuna Mircești, jud. Iași

Nr.	Numele și prenumele participantului	Domiciliul	Responsabil
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			

La art.4 lit.b) din Legea nr.133/2013 privind protecția datelor cu caracter personal este prevăzut că datele cu caracter personal care fac obiectul prelucrării trebuie să fie colectate în scopuri determinate, explicite și legitime, iar ulterior să nu fie prelucrate într-un mod incompatibil cu aceste scopuri.

Consecvent, se reiterează că prin date cu *caracter personal se înțelege* orice informație referitoare la o persoană fizică identificată sau identificabilă (subiect al datelor cu caracter personal). Persoana identificabilă este persoana care poate fi identificată, direct sau indirect, prin referire la un număr de identificare sau la unul ori mai multe elemente specifice identității sale fizice, fiziologice, psihice, economice, culturale sau sociale.

Reieșind din definiția „datelor cu caracter personal” prevăzută în Legea nr.133/2011, ridicarea informațiilor care conțin o serie de date identificabile, trebuie percepută drept o prelucrare a datelor în raport cu persoanele fizice identificabile. Prin urmare, cerințele legislației privind protecția datelor se vor aplica inclusiv în cadrul controalelor de stat.

Dat fiind faptul că respectiva informație nu era necesară și obligatorie desfășurării controlului în temeiul Legii nr.131/2012 și HG nr.836/2018, **se constată neglijarea de către organul de control a principiului fundamental** referitor la „*legalitatea și respectarea competenței stipulate expres de lege de către organul de control, astfel încât controlul de stat să fie corect, coerent, desfășurat consecvent și în corespundere cu prevederile legii*”, inclusiv a legislației cu privire la datele cu caracter personal. Situație, care poate fi asociată cu riscul abuzului de serviciu sau depășirii atribuțiilor de serviciu.

La caz, menționăm necesitatea ca inspectorii ANTA să acționeze strict în limitele competențelor legale în timpul desfășurării controalelor de stat. Solicitarea de documente, inclusiv colectarea datelor care nu sunt relevante pentru obiectivul controlului, în special date cu caracter personal fără o justificare legală, contravine principiului legalității.

Respectarea principiului legalității asigură nu doar conformitatea cu legislația privind protecția datelor, dar și integritatea și corectitudinea procesului de control, evitând abuzurile și erorile în colectarea și utilizarea informațiilor, contribuie la menținerea încrederii publice în procedurile administrative și la protecția drepturilor subiecților supuși controlului de stat.

**În această ordine de idei, se subliniază necesitatea instituirii unor proceduri interne privind controalele desfășurate (pentru fiecare tip de control tematic) care să prevadă expres documentele primare necesare a fi solicitate în cadrul controlului etc.**

#### **4. LIPSA UNOR PROCEDURI INTERNE PRIVIND DESFĂȘURAREA CONTROLULUI DE STAT**

La caz, se reiterează problemele aferente controlului de stat identificate în procesul de evaluare, și anume: abordări distincte la efectuarea controlului, în partea ce ține de completarea listelor de verificare, solicitarea și ridicarea copiilor aferente activității

agenților economici, atașarea discreționară a listei angajaților, a contractelor individuale de muncă, a pozelor de la locul desfășurării activității, a certificatelor metrologice, precum și a unor copii din registre etc.

Potrivit art.23 alin.(3) din Legea nr.131/2012, inspectorul va exercita drepturile specificate la alin. (1) al aceluiași articol doar în limitele competenței sale administrative și doar în măsura în care acest lucru este cerut de obiectul controlului stipulat în delegația de control.

La caz se menționează că, stabilirea unor reglementări clare aferente activității inspectorilor care nu sunt expres prevăzute de legislație, va contribui la o practică mai eficientă de lucru, va exclude elementele discreționare aplicate individual de colaboratorii ANTA și va descrie procesele de lucru aplicate în cadrul controalelor în strictă concordanță cu Legea 131/2012, Legea 150/2014 și HG nr. 836/2018 ș.a.

În acest sens se concluzionează că, implementarea unor reglementări interne detaliate este esențială pentru eficientizarea și uniformizarea procedurilor de control de stat.

Reglementările interne bine definite asigură faptul că *toți inspectorii urmează aceleași proceduri și standarde, reducând variabilitatea în aplicarea legii*. Acestea vor conduce la rezultate mai predictibile și echitabile în evaluarea conformității agenților economici.

Pe de altă parte, prin stabilirea unor criterii clare și proceduri detaliate, *se limitează spațiul de interpretare și decizie subiectivă a inspectorilor, diminuând riscul de corupție sau de aplicare inechitabilă a legii*. Reglementările explicite fac procesul de control mai transparent, atât pentru entitățile controlate, cât și pentru publicul larg. Transparența contribuie la creșterea încrederii în autoritățile de reglementare și în procesele de control. Prin uniformizarea procedurilor, timpul necesar pentru pregătirea și efectuarea controalelor este optimizat, permițând inspectorilor să se concentreze mai mult pe analiza de fond, decât pe interpretarea procedurilor.

Prin urmare, *elaborarea și implementarea unor reglementări interne robuste nu numai că eficientizează procesele de control dar asigură și o aplicare justă și uniformă a legilor, contribuind la un mediu de afaceri stabil și predictibil, esențial pentru dezvoltarea economică și socială durabilă*. Aceste reglementări trebuie să fie în permanentă revizuire pentru a rămâne relevante și eficiente în contextul dinamic actual.

La caz se menționează că, în timpul desfășurării controlului, *organul de control poate solicita doar informația care este obligatorie de a fi deținută și acordată conform legii de către persoana supusă controlului*.

### 4.3 PROCEDURA DE DESFĂȘURARE A CONTROLUL ÎN TRAFIC

Potrivit art.148 Codul Transporturilor Rutiere, inspectorii împuterniciți în acest scop prin decizii de control ale Agenției efectuează **controale în trafic**.

Astfel, conform art.1 alin.(5) din Legea nr.131/2012, pentru controlul operațiunilor de transport, precum și pentru controlul vehiculelor rutiere, materialului rulant efectuate de organele de control în domeniul transporturilor în scopul supravegherii siguranței și securității, *nu se aplică prevederile Legii 131/2012 în partea ce ține de planificarea controlului, întocmirea planului controalelor și periodicitatea controalelor planificate, inițierea și notificarea controalelor, conținutul și procedura de emitere/înregistrare a delegației de control.*

În acest sens, se reține art.150 alin.(1) din Codul Transporturilor Rutiere potrivit căruia *inspectorul Agenției are dreptul să oprească vehiculele rutiere care circulă pe drumurile publice și execută activități de transport rutier asupra cărora are competențe de control.*

Totodată, Inspectorii Agenției sînt abilitați să exercite controlul respectării reglementărilor din domeniul transporturilor rutiere și să aplice sancțiuni contravenționale ce țin de acest domeniu prevăzute de Codul contravențional.

Examinând procedura de desfășurare a controlului în trafic, au fost constatate următoarele deficiențe:

#### 1. UTILIZAREA DISCREȚIONARĂ A CAMERELOR VIDEO ÎN CADRUL CONTROLULUI ÎN TRAFIC

Conform ultimelor modificări, în vigoare din 01.12.2023, potrivit art.11<sup>1</sup> din HG nr.151/2022<sup>17</sup>, la realizarea activităților de control, **inspectorilor ANTA li se interzice realizarea activităților de control în lipsa sistemului de supraveghere video portabil.** Dreptul de folosire a **sisteme de supraveghere video portabile** în cadrul activităților de control a fost reglementat încă de la adoptarea HG nr. 151 din 09.03.2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto.

Conform Raportului de activitate ANTA din 2022, ***pe parcursul anului 2022 au fost achiziționate 14 seturi de camere de corp*** (inclusiv utilaj și soluție software) care vor permite documentarea aplicării legii în cadrul constatării contravențiilor și emiterii proceselor verbale.

Prin ordinul ANTA nr.24/2023 a fost aprobat **Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea sistemului de supraveghere video portabil „Camere de corp”** (în continuare: *Regulament ANTA cu privire la supravegherea video portabilă*).

Potrivit *Regulament ANTA cu privire la supravegherea video portabilă*, „**cameră de corp**” este definită drept ansamblu de echipamente constituit din *unitate de captare video*

<sup>17</sup> În redacția HG 890 din din 22.11.2023, în vigoare din 01.12.2023

portabilă și alte accesorii aferente, configurate potrivit parametrilor tehnici ce asigură înregistrarea video, audio, foto și *localizarea GPS*.

Potrivit pct.30 subpct.(2) din Regulament, utilizarea camerelor de corp de către angajații Agenției se efectuează în următoarele cazuri:

- a) *la documentarea încălcărilor/abaterilor de la prevederile legale;*
- b) **la oprirea vehiculului, precum și în momentul verificării actelor;**
- c) *de la începutul și până la finalizarea investigării incidentelor în flagrant delict;*
- d) *de la începutul și până la finalizarea efectuării măsurilor de constrângere;*
- e) *de la începutul și până la finalizarea verificărilor și controalelor la sediul operatorilor de transport rutier (în continuare OTR), după caz;*
- f) *când există o amenințare/pericol pentru viața și securitatea cetățenilor și/sau a angajatului Agenției;*
- g) *de la începutul și până la finalizarea acordării suportului consultativ OTR;*
- h) *în cazurile în care conștientizarea înregistrării de către persoană poate contribui la ameliorarea/rezolvarea conflictelor;*
- i) *de la începutul și până la finalizarea conversațiilor cu persoanele care pot avea legătură cu un incident, sunt importante pentru o eventuală procedură contravențională sau conțin informații posibil valoroase;*
- j) *și în alte cazuri, după necesitate la decizia angajatului Agenției.*

**Camera de corp nu va fi utilizată în următoarele circumstanțe:**

- Pentru înregistrarea integrală a unei ture planificate, cu excepția cazului în care este justificat de circumstanțele specifice;
- Pentru înregistrare materialelor care nu au legătură cu îndeplinirea atribuțiilor de serviciu
- Când înregistrarea nu este efectuată în strictă conformitate cu legislația.

Totodată, în corespundere cu pct. 28 din Regulamentul ANTA, **utilizarea camerelor de corp se efectuează în mod vizibil și deschis**, cu informarea obligatorie de către utilizator a persoanelor cu care interacționează despre acest fapt.

Deși atât HG nr.151/2022, cât și cadrul normativ intern al Agenției, reglementează procedura de utilizare a camerelor de corp întru asigurarea transparenței și conformității cu legislația în vigoare, ***aceste dispozitive sunt utilizate discreționar, iar decizia de înregistrare video este luată unilateral de către inspectorii desemnați.***

Urmare a discuțiilor purtate cu reprezentanții ANTA, aceștia au comunicat că inspectorul decide asupra utilizării sau neutilizării camerei de corp. De regulă, acestea fiind utilizate doar în cazul în care pot apărea **eventuale probleme cu persoana a cărui autovehicul a fost oprit**, practică care însă contravine cu normele reglementate în acest sens și poate admite materializarea unor riscuri de corupție.

Astfel, Regulamentul ANTA prevede expres că la fiecare oprire a mijloacelor de transport, inclusiv în cadrul procedurii de verificare a actelor, camerele video urmează să fie pornite. Cu toate acestea, angajații ANTA nu s-au conformat rigorilor HG nr.151/2022 și cerințelor Regulamentului ANTA, exercitând în acest sens.

Potrivit *Regulamentului ANTA cu privire la supravegherea video portabilă, deținător al sistemului* este desemnat Serviciul Protecția Internă și Integritate al ANTA, care are în competență gestionarea operațională a infrastructurii Sistemului și care participă la elaborarea, dezvoltarea și implementarea acestuia, precum și implementarea cerințelor de securitate stabilite de actele normative în domeniu.

Totodată, calitatea de *administrator tehnic* al Sistemului trebuie exercitată de Secția Tehnologia Informației și Comunicații al ANTA, a cărui sarcină de bază este asigurarea administrării tehnice, mentenanța și Dezvoltarea Sistemului.

*De facto*, în cadrul evaluării instituționale, a fost constatat că acces la baza de date cu înregistrările realizate de inspectorii ANTA o deține o singură persoană – șeful Secției tehnologia informației și comunicațiilor. La necesitate, persoanele interesante pot solicita înregistrarea efectuată pentru anexarea acesteia la procesul-verbal contravențional.

Urmare a discuțiilor purtate cu reprezentanții Agenției se atestă o implicare minimă a Direcției Securitate Internă în procesul de monitorizare și supraveghere a procedurii de desfășurare a controlului în trafic, în vederea identificării unor posibile încălcări admise de către angajații ANTA, inclusiv a unor comportamente coruptibile. De regulă, secvențele video fiind ridicate doar în cadrul desfășurării unor anchete de serviciu.

În acest caz, potențialele abateri sau comportamente coruptibile ar putea fi tolerate și nesancționate, angajații ANTA, fiind siguri că acțiunile acestora nu sunt înregistrate/vizualizate sau monitorizate.

Practica descrisă ne demonstrează că controlul în trafic este unul vulnerabil la corupție, în special în situația în care inspectorii ANTA au puterea decizională de a decide unilateral utilizarea sau neutilizarea camerelor video.

**În concluzie, lipsa unui control sistematic asupra utilizării camerelor video portabile de către inspectorii ANTA favorizează și tolerează anumite comportamente coruptibile.**

## **2. VALORIFICAREA NECONFORMĂ A INFORMAȚIILOR FURNIZATE DE CĂTRE SISTEMUL INFORMAȚIONAL „AUTOTEST”**

Conform pct.4 din HG nr. 1047/08.11.99 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora, *Agenției Naționale Transport Auto i se atribuie funcțiile de autorizare, gestionare, monitorizare și control a stațiilor de inspecție tehnică periodică*, iar în calitate de posesor al Sistemului de management integrat în domeniul transportului rutier, *asigură funcțiile de creare, administrare, mentenanță și dezvoltare a subsistemului informațional "Autotest"* din cadrul sistemului informațional respectiv.

Totodată, potrivit pct.27 din HG 1047/99, Agenția Națională Transport Auto **efectuează acumularea, generalizarea și analiza informațiilor privind desfășurarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere, precum și rezultatele acestora prin intermediul SI "Autotest"**.

De asemenea, potrivit art.125 alin.(6) din Legea 150/2014, datele cu referință la vehiculele rutiere supuse inspecției tehnice periodice se generalizează zilnic, cu transmiterea ulterioară a acestora, în formă electronică, către Agenție.

**Analizând cadrul normative și situația de facto, s-a constatat că deși ANTA este unica instituție în posesia căreia se află SI „Autotest”, având totodată funcția de monitorizare și control, aceasta, nu-și exercită conform atribuțiile vizate, lăsând domeniile respective practic necontrolate în sensul potențialelor cazuri de eliberare frauduloasă a raportelor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor. *Problemă, constatată de către angajații ANTA în cadrul controalelor în trafic. Astfel, urmare a verificărilor realizate privind exploatarea vehiculelor destinate transportului de pasageri care au trecut recent inspecția tehnică periodică, starea tehnică a acestora s-a dovedit a fi una precară. Potrivit comunicatului ANTA, în urma verificărilor, au fost constatate încălcări la 11 stații de Inspecție tehnică specializată, în ce privește gradul avansat de defecte tehnice ale caroseriei la vehiculele, care recent au trecut inspecția tehnică periodică.*<sup>18</sup>**

**Astfel, conchidem că informațiile la care are acces ANTA referitor la inspecțiile tehnice periodice nu sunt valorificate conform, inclusiv supuse unui control ciclic, acestea rămânând ca simple informații statistice din punct de vedere al contribuției la îmbunătățirea siguranței și eficienței transporturilor rutiere. Mai mult, la planificarea controalelor nu se ține cont de potențialele riscuri care ar putea să derive din datele furnizate de către SI „Autotest”.**

**Corespunzător, riscul eliberării frauduloase a unor rapoarte de inspecție tehnică contra unor avantaje necuvenite ar putea fi unul materializat în trecut.**

**În situația în care ANTA nu va întreprinde măsurile ce se impun, acest risc ar putea avea impact direct asupra siguranței în trafic, vieții și securității persoanelor, inclusiv asupra mediului, urmare a admiterii în trafic a unor vehicule care nu corespund standardelor tehnice necesare, inclusiv standardelor naționale privind poluarea mediului.**

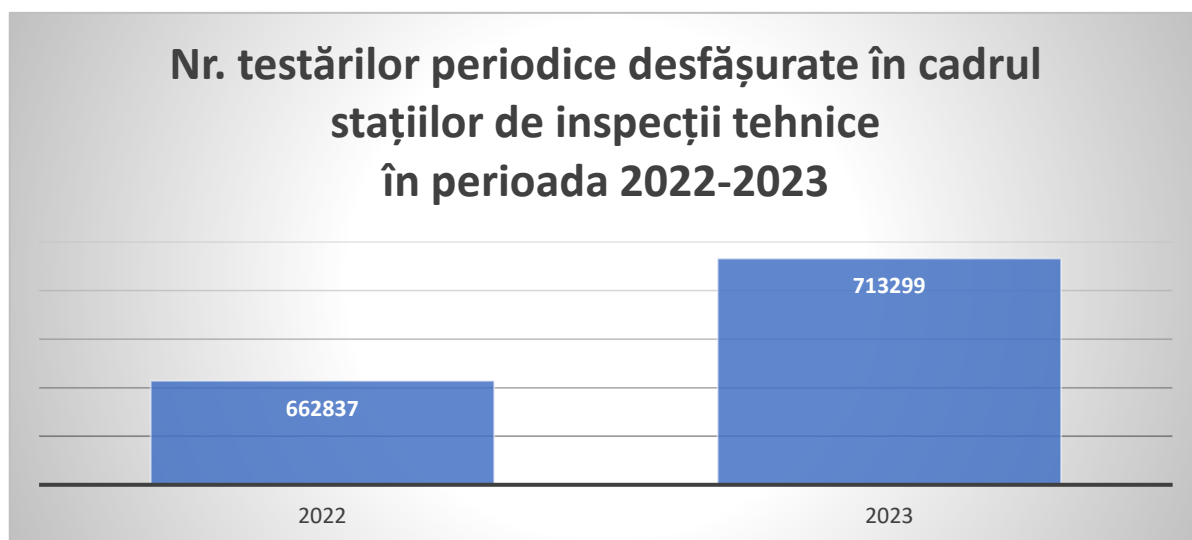
Prevederile Hotărârii Guvernului nr.1047/08.11.99, conferă Agenției Naționale Transport Auto atribuții explicite de autorizare, gestionare, monitorizare și control asupra stațiilor de inspecție tehnică, prin urmare, **neexercitarea conformă a acestora constituie o abatere gravă de la responsabilitățile sale statutare.** Această fapt, nu doar subminează funcția de constatare a unor posibile abateri care pot fi accesate și vizualizate în acest

<sup>18</sup> <https://anta.gov.md/content/%C3%AEenc%C4%83lc%C4%83rile-identificate-la-sta%C8%9Biile-de-inspectare-tehnic%C4%83-periodic%C4%83-%C3%AEenc-priv%C8%99te>

sistem, dar și afectează încrederea publicului în capacitatea instituției de a garanta un sistem de revizie tehnică eficient, un transport rutier sigur și conform cadrului legal.

Într-o altă ordine de idei, raportându-ne la numărul testărilor periodice desfășurate în perioada anilor 2022-2023 (*prin care au fost testate aproximativ 1 milion de autovehicule*), și la **nr. contravențiilor constatate privind „menționarea în raportul de inspecție tehnică periodică a tuturor defectelor constatate ce condiționează respingerea vehiculului rutier în rezultatul inspecției tehnice periodice”** (art.133 lit.f) CTR), se deduce că ANTA monitorizează și supraveghează insuficient domeniul dat.

În acest sens, se reține că pe durata anilor au fost supuse inspecției tehnice periodice 662 837 autovehicule în anul 2022 și 713 299 de autovehicule în anul 2023, *vezi imaginea de mai jos.*



*Astfel, se constată că în anul 2023, au fost testate cu 50642 (8 %) autoturisme mai mult comparativ cu 2022.*

Datele cu referință la vehiculele rutiere supuse inspecției tehnice periodice se generalizează zilnic, cu transmiterea ulterioară a acestora, în formă electronică, către ANTA. În acest sens, conform HG nr.1047/99, stația de inspecție tehnică trebuie să fie dotată cu un complex tehnic și conectată la SI "Autotest", pentru monitorizarea procesului tehnologic și asigurarea schimbului informațional cu Agenția Națională Transport Auto, care să asigure realizarea accesului la Registrul de stat al vehiculelor și la Registrul de stat al populației.

Astfel, potrivit pct.2 din Regulile de inspecție tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor acestora, **testarea se efectuează în scopul verificării vehiculelor în vederea corespunderii normelor și standardelor naționale de securitate a circulației rutiere și a protecției mediului, depistării vehiculelor și agregatelor acestora aflate în căutare, respectării de către posesorii acestora a legislației fiscale și de asigurare.**

Totodată, potrivit art.134 alin. (1) din CTR, ANTA suspendă, restrânge sau retrage autorizația pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică și/sau retrage certificatul de competență profesională al expertului de inspecție tehnică, după caz. Se

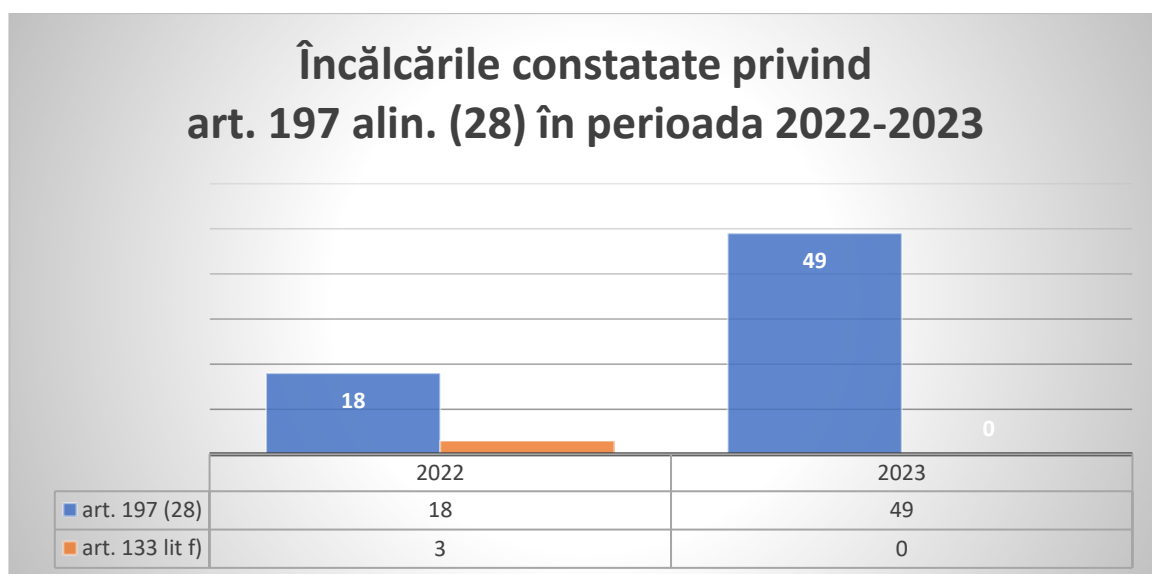
consideră abatere *nerespectarea metodologiei de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică*.

De asemenea, pe perioada anilor 2022-2023, au fost efectuate **14** controale planificate, la stațiile de inspecție tehnică (*cîte 7 anual*), la moment, fiind înregistrate **115** stații de inspecție tehnică.

În acest sens, se menționează că în perioada 2022-2023, au fost întocmite **67** procese verbale/decizii ale agenților constatatori privind încălcarea art.197 alin.(28) CC, (actualmente art.197 alin.(16) CC<sup>19</sup>), inclusiv constatate **3** **contravenții** privind încălcarea obligațiilor prevăzute la art.133 lit.f) CTR, care prevede că „*stațiile de inspecție tehnică sînt obligate să menționeze în raportul de inspecție tehnică periodică toate defectele constatate ce condiționează respingerea vehiculului rutier în rezultatul inspecției tehnice periodice, precum și să nu admită menționarea în raport a unor neconformități tehnice pe care vehiculul rutier nu le prezintă*”.

De menționat că art.197 alin.(28)<sup>20</sup> CC (*actualmente art.197 alin.(16) CC*) reglementa sancționarea pentru desfășurarea activității conexe transportului rutier și a activității de atestare profesională a managerilor de transport rutier și a conducătorilor auto a obligațiilor prevăzute la art.43 alin.(12), art.45 alin.(2), art.90 alin.(1), art.94 alin.(2) și (3), art.105, 106, 107, art.108 alin.(1) și (3), art.114 alin.(2), art.125 și **133** din Codul transporturilor rutiere.

Prin urmare, pentru încălcarea obligațiilor prevăzute la art.133 lit.f) CTR în perioada anilor 2022-2023 au fost aplicate doar **3** **sanctiuni contravenționale** ceea ce reprezintă circa **4%** din totalul sancțiunilor aplicate pentru încălcarea art.197 alin.(28) CC, *vezi diagrama de mai jos*.



<sup>19</sup> Art.197 a fost modificat prin Legea nr.136 din 06.06.2024, în vigoare 07.09.2024. Astfel, alin.(28) a devenit alin.(16)

<sup>20</sup> În vigoare la data efectuării evaluării instituționale

Conform art.133 lit.f) din CTR expertul urmează să menționeze în raportul de inspecție tehnică periodică toate defectele constatate ce condiționează respingerea vehiculului rutier în rezultatul inspecției tehnice periodice, precum și să nu admită menționarea în raport a unor neconformități tehnice pe care vehiculul rutier nu le prezintă.

Astfel, se menționează că pe durata evaluării integrității instituționale, angajații ANTA au verificat respectarea prevederilor ce țin de încălcările privind **exploatarea vehiculelor destinate transportului de pasageri în privința stării tehnice a acestora, care au trecut recent inspecția tehnică periodică, conform extrasului de pe pagina web ANTA.**

#### **Extras pagina web ANTA:**

#### **Încălcările identificate la stațiile de inspecție tehnică periodică în ce privește autovehiculele destinate transportului de pasageri**

În perioada 22 aprilie – 03 mai curent, inspectorii Direcției Supraveghere și Control Activități/ Conexe și Conformare din cadrul Agenției au efectuat controale inopinate conform dispoziției nr. 58/58-0/ din data de 11.04.2024 pe întreg teritoriul Republicii Moldova, inclusiv pe teritoriul autogărilor și/sau stațiilor terminus.

Astfel, de către angajații ANTA a fost verificată respectarea prevederilor ce țin de încălcările privind **exploatarea vehiculelor destinate transportului de pasageri în privința stării tehnice a acestora, care au trecut recent inspecția tehnică periodică.**





*În urma verificărilor, au fost constatate încălcări la 11 stații de Inspecție tehnică specializate în ce privește gradul avansat de defecte tehnice ale caroseriei la vehiculele, care recent au trecut inspecția tehnică periodică.*

Respectiv în baza materialelor și probelor acumulate în cadrul monitorizării și constatării încălcărilor urmau a fi întreprinde următoarele măsuri: *citarea experților pentru activitatea de inspecție tehnică periodică responsabili de încălcările comise; sancționarea cu retragerea certificatelor de expert pentru activitatea de inspecție tehnică periodică; și/sau aplicarea amenzilor contravenționale conform prevederilor Codului Contravențional nr. 218/2008 în conformitate cu legislația în vigoare.*<sup>21</sup>

În cadrul operațiunii de control, au fost constatate admiterea încălcărilor experților, materializate prin neindicarea în raportul de inspecție tehnică periodică a tuturor defecțiunilor constatate și anume a corозиunilor avansate, elemente de rezistență deformatate precum și lipsa menționii codului defecțiunilor conform anexei nr.1 la Regulile de inspecție tehnică periodică obligatorie a autovehiculelor și remarcarea acestora, adoptată prin HG nr.1047/1999, în Sistemul Informațional „Autotest”.<sup>22</sup>

**O altă problemă care derivă din activitatea stațiilor de inspecție tehnică, care ar putea fi una vulnerabilă la corupție, se referă la admiterea în trafic a vehiculelor a căror sistem de iluminare este necorespunzător.**

În acest sens se menționează că, deși lămpile indicatoare de direcție, partea spate, ale automobilelor importate din *Statele Unite, Canada, Australia*<sup>23</sup> sunt de culoare roșie, în rapoartele de inspecție tehnică periodică pentru aceste tipuri de automobile de regulă nu se menționează acest lucru. Prin urmare, aceste neconformități nu condiționează

<sup>21</sup> <https://anta.gov.md/content/%C3%AEnc%C4%83lc%C4%83rile-identificate-la-sta%C8%9Biile-de-inspectare-tehnic%C4%83-periodic%C4%83-%C3%AEn-ce-prive%C8%99te>

<sup>22</sup> <https://anta.gov.md/content/%C3%AEnc%C4%83lc%C4%83rile-identificate-la-sta%C8%9Biile-de-inspectare-tehnic%C4%83-periodic%C4%83-%C3%AEn-ce-prive%C8%99te>

<sup>23</sup> [https://ghidulrutier.eu/culori\\_dispozitive\\_iluminat.htm](https://ghidulrutier.eu/culori_dispozitive_iluminat.htm)

respingerea vehiculului rutier în rezultatul inspecției tehnice periodice și admit aceste automobile în trafic. În acest caz, persistă unele suspiciuni că practica dată ar putea fi asociată cu potențiale riscuri de corupție, precum riscul dării/luării de mită.

Pe de altă parte, raportându-ne la numărul mare de automobile care circulă pe drumurile publice naționale, ale căror lămpi indicatoare de direcție sunt de culoare roșie, persistă riscul că experții stațiilor de inspecție tehnică, contra unor avantaje necuvenite, trec cu vederea aceste neconformități, eliberând rapoarele de inspecție tehnică fără careva mențiuni.

**Corespunzător, se impune ca entitățile responsabile de controlul în trafic, de comun cu entitățile care asigură securitatea circulației rutiere să identifice mecanisme viabile de contracarare a acestui fenomen.**

*Suplimentar, se menționează că culoarea lămpilor indicatoare de direcție partea spate ale autovehiculelor produse în Europa este galbenă și corespunde cu standardele RM.*

Urmare celor descrise supra, se remarcă faptul că potrivit pct.119 din Regulamentul circulației rutiere (RCR) aprobat prin HG nr.357/2009, *secțiunea a 18-a „Condiții tehnice pentru admiterea în circulație a autovehiculelor și remorcilor din Regulamentul circulației rutiere”*, **starea tehnică și utilajul autovehiculelor și remorcilor trebuie să corespundă standardelor**, altor acte normative ce țin de siguranța traficului rutier, protecția mediului, normelor tehnice de exploatare, instrucțiunilor întreprinderilor producătoare.

**Potrivit pct.120 din Regulamentul numit supra, pentru a fi menținute în traficul rutier, vehiculele trebuie supuse inspecției tehnice periodice la stațiile autorizate, în condițiile stabilite de legislația în vigoare.**

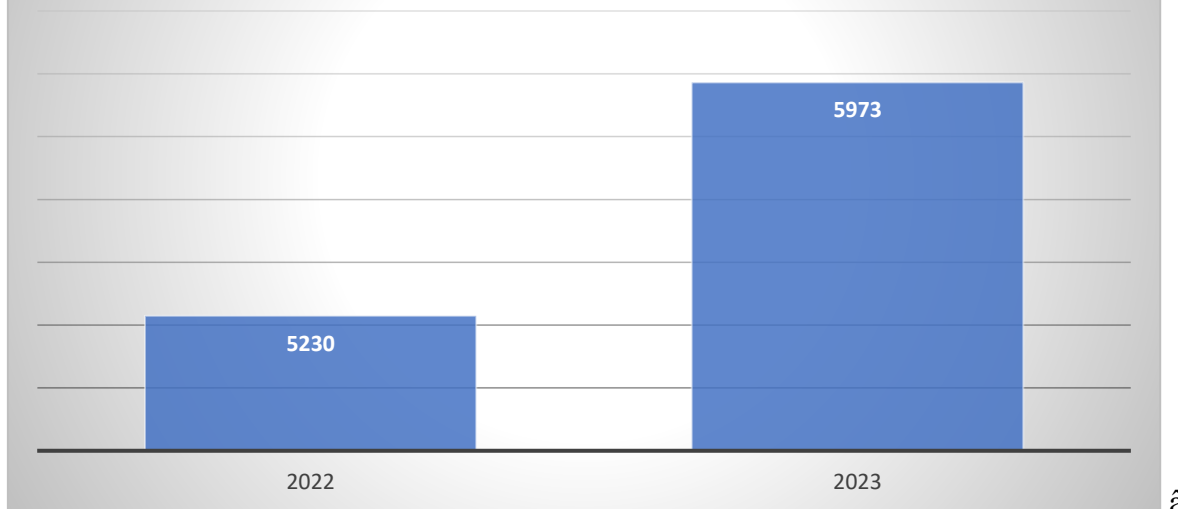
Conform pct.122 subpct.3) lit. e) din RCR, **este interzisă exploatarea vehiculelor în cazurile în care sînt depistate devieri de la normativele tehnice și ecologice, și anume:**

- **în față**, cu dispozitive de iluminare, semnalizare luminoasă, de alte culori decît cea albă, galbenă sau portocalie, iar dispozitivele fluorescent-reflectorizante sînt de o altă culoare decît cea albă;
- **în spate**, cu lanterne de semnalizare a deplasării cu spatele și de iluminare a plăcii cu numărul de înmatriculare, de o altă culoare decît cea albă, precum și celelalte lanterne emit o altă lumină decît cea roșie, **galbenă** sau portocalie, iar dispozitivele fluorescent-reflectorizante sînt de o altă culoare decît cea roșie.

Problema care reiese din situația descrisă, derivă din numărul mare de mașini importate din SUA, care conțin unele dotări neomologate în R. Moldova, și anume au semnalizare roșie în loc de galbenă. Acest aspect poate avea impact negativ asupra siguranței în trafic și poate admite posibile accidente rutiere .

În acest sens, se menționează că potrivit datelor oficiale, în anul 2022 pe teritoriul R. Moldova au fost importate 5 230 autoturisme, iar în anul 2023 – 5 973 autoturisme.

## Nr. de autoturisme importate din SUA în perioada 2022-2023



Având în vedere numărul în creștere a autovehiculelor din SUA și luând în considerație specificațiile tehnice ale sistemului de iluminare a autovehiculelor, se constată riscul aferent siguranței în trafic generat de dispozitivele de iluminare distincte decât cele admise pe teritoriul R. Moldova.

Pentru prevenirea oricărui pericol și pentru a nu stânjeni traficul, conducătorii de vehicule trebuie să semnalizeze cu ajutorul semnalizatoarelor de direcție care ar trebui să corespundă standardelor RM. Astfel, pe timp de noapte/zi, pe sectoarele de drum neiluminate sau în condiții de vizibilitate redusă, prezența autovehiculelor care au un sistem de iluminare neconform, poate genera potențiale riscuri asupra securității și siguranței în trafic.

*Problemă similară este înregistrată și în România.<sup>24</sup> Astfel, potrivit surselor mass-media din România, modelele străine vin cu unele dotări neomologate în România: **semnalizare roșie în loc de galbenă** sau tobe de eșapament extrem de zgomotoase. Așa a apărut fenomenul potrivit căruia persoanele interesate închiriau stopuri sau tobe omologate pentru ca mașinile să treacă inspecția tehnică a mașinii.*

La caz se menționează, că rigorile referitoare la culori sunt instituite la nivel european de către Directiva Consiliului nr. 76/756/CEE din 27.07.1976 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora.

În acest sens, inclusiv în vederea prevenirii unor fenomene care iau amploare, se recomandă, admiterea în trafic a autovehiculelor corespunzătoare legislației în vigoare, inclusiv în partea care vizează dispozitivele de iluminare/semnalizare.

<sup>24</sup> Site de știri: <https://stirileprotv.ro/stiri/auto/cum-trec-unii-soferi-cu-masini-din-sua-examenele-rar-si-itp-risca-amenzi-uriase.html>

Suplimentar, se impune necesitatea efectuării unor controale asupra unităților de testare tehnică pe marginea admiterea în trafic a autovehiculelor ale căror dispozitive de iluminare/semnalizare nu corespund culorilor omologate în RM.

În concluzie, nerespectarea standardelor de iluminare impuse legal poate duce la accidente de circulație, datorită vizibilității reduse, punând în pericol viețile oamenilor. Acest risc este amplificat de importul masiv de autovehicule, care adesea nu corespund normelor tehnice și ecologice stabilite în legislația națională.

**Astfel, este imperativ ca ANTA să-și revizuiască și să-și consolideze eforturile în vederea exercitării funcțiilor atribuite prin HG nr.1047/99, pentru a asigura o aplicare efectivă și eficientă a reglementărilor în domeniul inspecției tehnice periodice a vehiculelor. Neîndeplinirea acestor obligații reprezintă un act de neglijență, care poate avea consecințe grave asupra siguranței rutiere, prin tolerarea unor posibile abateri și admiterea în trafic a unor vehicule care nu corespund standardelor tehnice necesare.**

*Prin urmare, în scopul consolidării supravegherii și controlului asupra procesului de inspecție tehnică, se recomandă instituirea unui mecanism de verificare internă mai riguros întru identificarea potențialelor abateri care admit în trafic unele vehicule care nu corespund standardelor tehnice necesare.*

Implementarea riguroasă a inspecțiilor tehnice periodice nu doar că asigură conformitatea vehiculelor cu standardele tehnice, dar și sporește siguranța în trafic.

### **3. LIPSA REGLEMENTĂRILOR LA NIVEL NAȚIONAL A ACTIVITĂȚILOR DE TRANSPORTARE A COLETELOR**

În RM mai multe de peste 20 ani se atestă practica de transmitere de bunuri în colete expediate de la o persoană fizică la alta (către/de către persoane care fac parte din diasporă) contra cost de către transportatorii de transport de pasageri internațional.

De-a lungul anilor au existat mai multe tentative de a legaliza această activitate/practică care de fapt este una vulnerabilă la corupție și poate genera inclusiv multiple riscuri specifice corupției precum: *trafic ilicit de bunuri, droguri, arme, contrabandă* etc.

Mai mult, acest fenomen poate admite potențiale manifestări de corupție la trecerea frontierei de stat, precum și la desfășurarea controlului în trafic de către reprezentanții ANTA - fapt confirmat de rezultatele testelor de integritate profesională.

De menționat că deși asemenea activitate la nivel internațional nu este reglementată, în RM această practică este una pe larg răspândită și tolerată, generată de fenomenul migrărilor cetățenilor în alte state. Deci, atât timp cât vom avea persoane care fac parte din diasporă practica dată nu va putea fi exclusă, iar în caz de nereglementare/autorizare va putea genera multiple *riscuri de corupție, precum: riscul coruperii pasive/active, riscul*

***abuzului de serviciu, riscul depășirii atribuțiilor de serviciu, pretinderea și primirea unor remunerări ilicite, îmbogățire ilicită*** etc.

Astfel, în vederea neadmiterii materializării riscurilor de corupție menționate supra, inclusiv întru prevenirea desfășurării unor activități ilicite de colectare și transmitere a coletelor, este oportun ca cadrul normativ din domeniul transporturilor rutier să prevadă norme aferente/specifice procesului de transmitere de bunuri în colete expediate către și de către persoanele care fac parte din diasporă.

Pentru a identifica factorii și riscurile de corupție care pot surveni urmare a lacunelor de drept identificate la nivel național, vom analiza în dinamică inițiative de legalizare/reglementare a „transportului rutier de colete” către și de către persoanele fizice care fac parte din diasporă.

Odată cu adoptarea în anul 2014 a Codului transporturilor rutiere, transportul rutier de colete în trafic internațional ***era o activitate care necesita licență de activitate***. Astfel, potrivit art.27 alin.(2) lit.d) din Legea 150/2014<sup>25</sup> ***licența de transport rutier*** oferea titularului ***dreptul să desfășoare, fără obținerea oricărei alte autorizări, activitatea de transport rutier de colete în trafic internațional***.

În pofida faptului că Codul transporturilor rutiere a intrat în vigoare la 15 septembrie 2014, implementarea *de facto* a prevederilor legale de punere în aplicare a licențelor pentru transportul de colete nu s-a produs.

Faptul introducerii licențelor pentru transportarea coletelor nu a soluționat problemele existente în domeniu, motivul fiind ***lipsa unui mecanism viabil cu referire la procedura declarării vamale a coletelor***. Mai mult decât atât, *introducerea licenței a soluționat doar o parte din problemele transportatorilor, deoarece deținerea licenței oricum nu le permitea circulația legală pe teritoriul Uniunii Europene*.<sup>26</sup>

În anul 2017 licența de activitate pentru transportul internațional de colete a fost abrogată. Astfel pentru prestarea serviciilor de transport rutier contra cost, în speță transportul de colete, era condiționat de ***notificare și de înregistrarea prealabilă***.<sup>27</sup>

Ulterior excluderii noțiunii de „*transport rutier de colete*”, analizând legislația și practica judiciară cu privire la transportul de bagaje neînsoțite, se concluzionează că noțiunea de „*colet*” în esență a generat la nivel național anumite ambiguități/neclarități,

<sup>25</sup> Lit.d) abrogată prin Legea nr.423 din 22.12.2023, în vigoare 07.03.2024.

<sup>26</sup>[https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag\\_file/Problemele%20juridice%20ale%20transportului%20rutier%20de%20bagaje%20neinso%C8%9Bite%20%28colete.pdf](https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/Problemele%20juridice%20ale%20transportului%20rutier%20de%20bagaje%20neinso%C8%9Bite%20%28colete.pdf)

<sup>27</sup> Prin Legea nr.185 din 21.09.2017 (în vigoare din 27.10.2017), a fost abrogată Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr.451-XV din 30.07.2001. Astfel, din momentul intrării în vigoare a legii nr. 185 din 21.09.2017, și anume din 27.10.2017, potrivit art.22 alin. (1) din Codul Transporturilor Rutiere, ***prestarea serviciilor de transport rutier contra cost era condiționată de notificare și de înregistrarea prealabilă***. În acest sens, conform art.27 alin. (2) din Legea 150/2014 în redacția din 21.09.2017, înregistrarea oficială oferea titularului dreptul să desfășoare, fără obținerea oricărei alte autorizări, dacă tratatele și acordurile internaționale bilaterale și/sau multilaterale nu prevăd altfel, și ***activitatea de transport de colete*** în trafic internațional.

după cum urmează: Codul transporturilor rutiere utilizează noțiunea „colet”, pe când Codurile vamal, penal și contravențional – „marfă”, „bagaj neînsoțit”.

Prin urmare, la 07.03.2024<sup>28</sup>, noțiunea de „*transport rutier de colete*” a fost **abrogată**, generând în acest sens, o lacună de drept. Lacuna de drept identificată, aferentă transportului rutier de colete, reprezintă omisiunea de a reglementa aspecte ale relațiilor sociale, existența cărora rezultă din realitatea obiectivă sau din alte prevederi ale aceluiași act.

Lacunele de drept, numite și „viduri legislative”, generează riscul de corupție care constă în incertitudinea pe care o creează în relațiile sociale, îndeosebi cele referitoare la mecanismele de realizare a drepturilor, de îndeplinire a obligațiilor, ambiguitatea atribuțiilor agenților publici și a procedurilor administrative de care angajații ANTA sunt responsabili. Excluderea noțiunii de „transport rutier de colete”, cât și nereglementarea noțiunii de „colete în transport rutier”, a proceselor aferente acestor servicii generează o zonă gri în legislația în vigoare și creează o situație când anumite circumstanțe/practici aferente realităților sociale **nu sunt reglementate**.

Generalizând cele invocate supra, se identifică problema majoră care ține de faptul că în Republica Moldova nu este reglementat „*transportul rutier de colete*” către/de către persoane care fac parte din diasporă și mecanismele de punere în aplicarea a practicii vizate. *Astfel, pe de o parte, statul nu instituie un mecanism juridic clar cu privire la transportul rutier de colete către/de către persoane care fac parte din diasporă, iar pe de altă parte, stabilește sancțiuni pentru nerespectarea regulilor de transportare a unor astfel de bunuri. Mai mul, actualmente legislația vamală reglementează procedura de declarare a bunurilor în colete expediate de la o persoană fizică la alta (persoane care fac parte din diasporă).*

***Transportul rutier de colete către/de către persoane care fac parte din diasporă este un tip de transport distinct față de transportul de mărfuri.***

Conform pct.7 din **Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri, adoptat prin HG nr.773 /2016**, operatorii de transport rutier *primesc mărfurile la transport în baza contractelor de transport, încheiate cu furnizorii sau expeditorii de mărfuri, destinatarii mărfurilor sau reprezentanții legali ai acestora.* Ei vor asigura transportul mărfurilor conform condițiilor prevăzute în contract, cu excepția circumstanțelor de forță majoră sau caz fortuit asupra cărora părțile convin reciproc la încheierea contractului.

De asemenea, potrivit pct.73 din Regulament numit supra, pentru transportul de mărfuri *se perfectează foaia de parcurs, la care se anexează scrisoarea de trăsură (factura), în cazul transporturilor internaționale scrisoarea de transport și autorizațiile internaționale, după caz.*

Referitor la scrisoarea de trăsură, ca și document necesar a fi perfectat în vederea transportului de mărfuri, se menționează că potrivit art.1434 alin. (1) din Codului

<sup>28</sup> Prin Legea pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transporturilor rutiere) nr. 423 din 22.12.2023 (în vigoare 07.03.2024)

Civil, *scrisoarea de trăsură trebuie să conțină următoarele referitoare la locul și data întocmirii; numele și adresa expeditorului; numele și adresa transportatorului; locul și data primirii bunului și locul prevăzut pentru eliberarea acestuia; numele și adresa destinatarului; denumirea curentă a naturii bunului și felul ambalajului, iar pentru bunurile periculoase, denumirea lor general recunoscută; numărul coletelor, marcajele speciale și numerele lor; greutatea brută sau cantitatea altfel exprimată a bunurilor; cheltuielile aferente transportului (taxa de transport, cheltuieli accesorii, taxele vamale și alte cheltuieli survenite de la încheierea contractului până la eliberare), instrucțiunile necesare pentru formalitățile de vamă și altele, după caz<sup>29</sup>.*

**Respectiv, transportul rutier de colete către/de către persoane care fac parte din diasporă nu poate fi calificat ca transport rutier de mărfuri.**

*Coletele transportate către/de către persoane care fac parte din diasporă, se diferențiază de coletele poștale, fiind un tip de transport distinct față de transportul de mărfuri expediate prin rețele poștale*

La art.2 din Legea nr.36/2016 a comunicațiilor poștale, este reglementată noțiunea de „*colete poștale*” care reprezintă bunuri, cu sau fără valoare comercială, *expediate prin rețelele poștale.*

*Prin rețea poștală, potrivit Legii 36/2016, se înțelege sistem de organizare și de resurse de orice fel utilizate de furnizorul de serviciu poștal universal.*

**Analizând normele Legii comunicațiilor poștale, se conchide că la noțiunea de colet expedit către/de către persoane care fac parte din diasporă nu poate fi atribuită noțiunea de colete poștale, or acestea nu se expediază prin rețele poștale.**

În acest sens, se menționează că potrivit art. 25 alin. (1) din Legea 36/2016, **furnizorul de serviciu poștal universal se desemnează Întreprinderea de Stat „Poșta Moldovei”**, care asigură condițiile prevăzute în prezenta lege pentru furnizarea serviciilor poștale din sfera serviciului poștal universal.

Totodată, în HG nr.1226/2016 este prevăzut că implementarea standardelor de calitate în ceea ce privește serviciul poștal universal se efectuează de către furnizorul de serviciu poștal universal, Întreprinderea de Stat „Poșta Moldovei”, în care Ministerul Tehnologiei Informației și Comunicațiilor exercită calitatea de fondator.

În vederea executării misiunii și funcțiilor de bază ce îi revin, potrivit *HG nr. 643/2019 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Reglementare în Comunicații Electronice și Tehnologia Informației*, Agenția exercită atribuția de implementare a regimului de autorizare generală stabilit prin Legea comunicațiilor electronice nr.241/2007 și Legea comunicațiilor poștale nr.36/2016.

*Conform art.2 din Legea 36/2016, autorizare generală*, reprezintă regimul juridic care stabilește drepturi și obligații specifice domeniului comunicațiilor poștale și care

---

<sup>29</sup> Se menționează că potrivit art. 994 alin. (1) din Codului Civil în redacția din 12.01.2018, forma contractului de transport este constatat printr-o scrisoare de trăsură (conosament sau alt document echivalent). Consecvent, se menționează că potrivit **articolul 997 alin. (1)** la preluarea încărcăturii, cărașul era obligat să verifice **corespunderea datelor din scrisoarea de trăsură cu numărul, cantitatea și semnele coletelor.**

permite furnizarea serviciilor poștale și, după caz, stabilirea și operarea rețelelor poștale pentru furnizarea unor astfel de servicii, fără a presupune obținerea unei decizii explicite din partea autorității de reglementare înainte de a exercita drepturile care decurg din această autorizare.

Prin urmare, coletele transportate către/de către persoane care fac parte din diasporă, se diferențiază de coletele poștale, fiind un tip de transport distinct față de transportul de mărfuri expediate prin rețele poștale.

**Suplimentar, se menționează că deși cadrul normativ din domeniul transportului rutier nu reglementează activitatea de transport rutier de colete în trafic național/internațional către/de către persoane care fac parte din diasporă sau de transmitere de bunuri în colete, legislația vamală stabilește procedura de declarare a bunurilor în colete expediate de la o persoană fizică la alta (persoane care fac parte din diasporă).**

În acest sens, se menționează că potrivit pct.289<sup>1</sup> din HG nr.92/2023 cu privire la punerea în aplicare a Codului vamal nr.95/2021, ***transmisiunile de bunuri în colete expediate de la o persoană fizică la alta (persoane care fac parte din diasporă) a căror valoare intrinsecă nu depășește echivalentul în lei moldovenești a 150 euro se consideră a fi declarate pentru punerea în liberă circulație prin prezentarea lor la postul vamal de intrare în conformitate cu art.145 din Cod, cu condiția acceptării datelor referitor la colete prezentate de către transportator.***

***Totodată, transmisiunile de bunuri în colete expediate de la o persoană fizică la alta (persoane care fac parte din diasporă) a căror valoare nu depășește echivalentul în lei moldovenești a 1 000 euro și care nu sunt supuse drepturilor de export sunt considerate a fi declarate la export prin scoaterea lor de pe teritoriul vamal.***

Corespunzător, regimul juridic aplicabil activității de transport rutier de colete în trafic către/de către persoane care fac parte din diasporă sau de transmitere de bunuri în colete este unul parțial reglementat. Astfel, în HG nr.92/2023 cu privire la punerea în aplicare a Codului vamal, fiind reglementată doar procedura de declarare a bunurilor în colete expediate de la o persoană fizică la alta (persoane care fac parte din diasporă).

La caz se menționează că, inspectorii ANTA califică eronat activitatea de transport rutier de colete, ca fiind fapta contravențională prevăzută de art.197 alin.(3) Cod Contravențional. Prin urmare, aceștia califică transportul de colete, drept fapta contravențională care se referă la ***efectuarea transportului rutier de mărfuri, contra cost, fără a fi înregistrat în condițiile Codului transporturilor rutiere.***

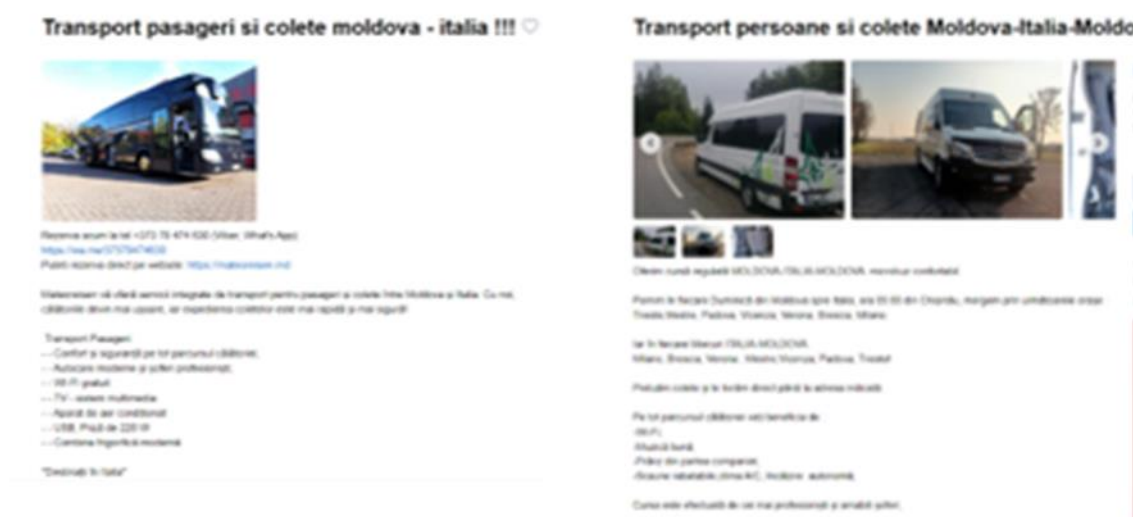
La fel, în cadrul testării integrității profesionale a fost constatat faptul că, inspectorii ANTA în cadrul controalelor în trafic pentru una și aceeași încărcătură, califică eronat drept transport de colete într-un caz, și transport de mărfuri în alt caz. Mai mult, deși obligativitatea deținerii licenței a fost abrogată în anul 2017, aceștia solicită licența de transport rutier care oferă titularului dreptul să desfășoare transport de colete. *Vezi spețele de mai jos:*

**Speța I:** Aflându-se în timpul exercitării atribuțiilor de serviciu, agentul public (angajatul ANTA) a stopat automobilul testorului, a verificat port bagajului și a întrebat dacă acesta deține **licență sau extras pentru transportarea coletelor**, la care i s-a comunicat că nu deține. Agentul public a comunicat că pentru astfel de încălcări se întocmește proces-verbal cu privire la contravenție și se ridică numerele de înmatriculare pe un termen de jumate de an.

**Speța II:** Într-un alt caz, agentul public a stopat automobilul testorului și a întrebat ce transportă, la care i s-a răspuns că transportă niște colete care urmează a fi transmise în Italia. Agentul public a invocat că respectivul transport urmează a fi calificat **drept transport de mărfuri, solicitând în acest sens pașaportul tehnic și certificatul de competență profesională**. Un alt agent public, a calificat transportul dat drept transport rutier de colete și a solicitat licența de activitate sau extrasul.

În acest caz, fiind întocmit un proces-verbal cu privire la contravenție privind transportul de mărfuri.

Suplimentar se remarcă că, procesele de transmitere și recepționare a coletelor constituie activități care de multe ori se desfășoară în afara sistemelor oficiale de curierat și adesea nu sunt supuse regulilor și standardelor care guvernează serviciile poștale și de curierat legal stabilite. La caz se menționează că în mun. Chișinău, un exemplu relevant a locațiilor de recepționare - transmitere a coletelor servesc locațiile comune pentru transferuri nereglementate. Aceste zone și altele conform anunțurilor mediatice sunt frecvent utilizate pentru schimbul de colete și mărfuri, iar datorită accesului facil și a fluxului mare de persoane, acestea își mențin un anumit grad de anonim, fiind indirect protejate și tolerate, vezi imaginile de mai jos (imaginea 1 și imaginea 2):



**În absența unui cadru legal clar, activitățile din acest domeniu pot scăpa de sub controlul autorităților competente, crescând astfel vulnerabilitatea sistemului la riscuri tipice și specifice corupției.**

Este imperativ ca legislația să fie actualizată și adaptată pentru a reflecta realitățile și nevoile actuale ale societății. Prin abordarea pro activă a acestor probleme, Republica Moldova poate asigura un mediu de afaceri mai transparent și mai sigur, îmbunătățind în același timp eficiența administrativă și protejând interesele și securitatea cetățenilor săi.

Mai mult, această lacună legislativă poate facilita și alte activități ilegale, cum ar fi traficul de droguri, țigări, armament și alte obiecte interzise. Fără un control adecvat, rețelele criminale pot exploata transportul de colete ca un vehicul pentru activitățile lor ilicite, afectând securitatea națională și ordinea publică.

#### **4. ANULAREA PROCEDURII DE APLICARE A ȘTAMPILELOR LA EFECTUAREA CONTROLULUI ÎN TRAFIC POATE ADMITE CONTOALE REPETATE/ABUZIVE, DE INTIMIDARE A AGENȚILOR ECONOMICI**

În cadrul evaluării instituționale, a fost constatat faptul că inspectorii ANTA au avut în gestiune ștampile, cu menționarea „Control în trafic”. În noiembrie 2022, respectivele ștampile au fost returnate ca urmare a reorganizărilor instituționale, fiind considerate neconforme. Ștampilele anulate contribuiau la ducerea evidenței mijloacelor de transport controlate în trafic în vederea prevenirii controlului repetat al aceluiași mijloc de transport și nesupunerii unui control repetat, asigurând o gestionare eficientă a activităților de control.



Lipsa unui mecanism prin care s-ar duce evidența controlului în trafic asupra operatorilor de transport rutier poate genera potențiale controale repetate/abuzive sau de intimidare a agenților economici, în situația în care în privința acestor tipuri de controale nu se aplică prevederile Legii nr.131/2012 *în partea ce ține de planificarea controlului, întocmirea planului controalelor și periodicitatea controalelor planificate, inițierea și notificarea controalelor, conținutul și procedura de emitere/înregistrare a delegației de control*. Controlul repetat și nejustificat al aceluiași vehicul poate conduce la tratament

discriminatoriu față de anumiți operatori de transport, afectând principiile de egalitate și nediscriminare prevăzute în legislația națională și internațională.

Procedura de aplicare a ștampilelor asigură transparența și responsabilitatea în procesul de control, oferind un mijloc clar de evidență a vehiculelor verificate și prevenirea unor verificări inutile și redundante.

Din aceste considerente este imperativ să se elaboreze un mecanism eficient de evidență a controalelor în trafic, fie prin reintroducerea ștampilelor, fie prin implementarea unui sistem electronic de evidență care să asigure transparența și responsabilitatea procesului de control. Un astfel de sistem, ar trebui să asigure posibilitatea inspectorilor să verifice în timp real istoricul controalelor pentru fiecare vehicul, prevenind astfel controalele repetate și nejustificate.

## 5. NEINSTITUȚIONALIZAREA GPS

Sistemele de monitorizare GPS au devenit un aspect prezent în diverse domenii, de la transport și logistică până la securitatea vehiculelor. Cu ajutorul acestor tehnologii, entitățile pot obține o vizualizare în timp real a activităților pe teren, pot optimiza rutele și pot gestiona eficient resursele.

Deși principalul scop al acestor sisteme este monitorizarea în timp real, echipamentele pot fi folosite pentru mai multe scopuri oferind astfel diferite avantaje precum: *kilometri parcurși; monitorizează viteza de deplasare; vizualizează ruta vehiculului; foaia de parcurs; raportul de ore lucrate etc.* Pe lângă furnizarea poziției exacte a vehiculului în orice moment, un echipament de monitorizare GPS îți poate oferi detalii importante despre mai multe aspecte, de aceea, acest sistem necesită a fi instituționalizat, în special când ne referim la entitățile publice.

În cadrul evaluării instituționale, a fost stabilit faptul că ANTA nu a oficializat instalarea sistemelor GPS în cadrul autoturismelor de serviciu, deși acest instrument este funcțional și accesibil mai multor angajați în cadrul Agenției. Adicional, se menționează că datele stocate aferente GPS sunt stocate pe serverul întreprinderii „NaviSat” cu care ANTA are încheiat contract în rezultatul desfășurării procedurii de achiziții.

La pct.21 din Regulamentul Direcției Supraveghere și Control Operațiuni de Transport Rutier, aprobat prin Ordinul ANTA nr.4/1 din 03.01.2024, este prevăzut faptul că *corectitudinea utilizării unităților de transport de serviciu va fi monitorizată de serviciul administrativ, serviciul protecție internă și integritate, și de conducerea Direcției după caz,* cu toate acestea careva reguli interne aferente acestui sistem nu au fost reglementate.

De menționat că reglementarea clară a unor norme în acest sens și oficializarea instalării și utilizării sistemelor GPS în vehiculele de serviciu ale ANTA va asigura legalitatea utilizării acestui sistem, eficiența monitorizării vehiculelor, și va contribui la îmbunătățirea responsabilității și răspunderii angajaților, reducând riscurile de corupție.

În acest sens, este necesar de menționat că *de facto* Serviciul Securitate Internă monitorizează GPS-ul instituit la autovehiculele instituției. Astfel, în rezultatul monitorizării sistemului, a identificat o situație de utilizare neconformă a autoturismului de serviciu, în rezultatul căreia a fost pornită o anchetă de serviciu.

În concluzie, un cadru legal bine definit ar permite o utilizare optimă a resurselor și ar îmbunătăți managementul activităților de transport.

În absența reglementărilor interne, monitorizarea vehiculelor ANTA este susceptibilă, iar angajații pot utiliza vehiculele de serviciu în scopuri personale, fără a putea fi trași la răspundere.

## V. PRACTICA CONTRAVENȚIONALĂ

### Context: Practica contravențională *de jure* și *de facto*, aplicată de inspectorii ANTA

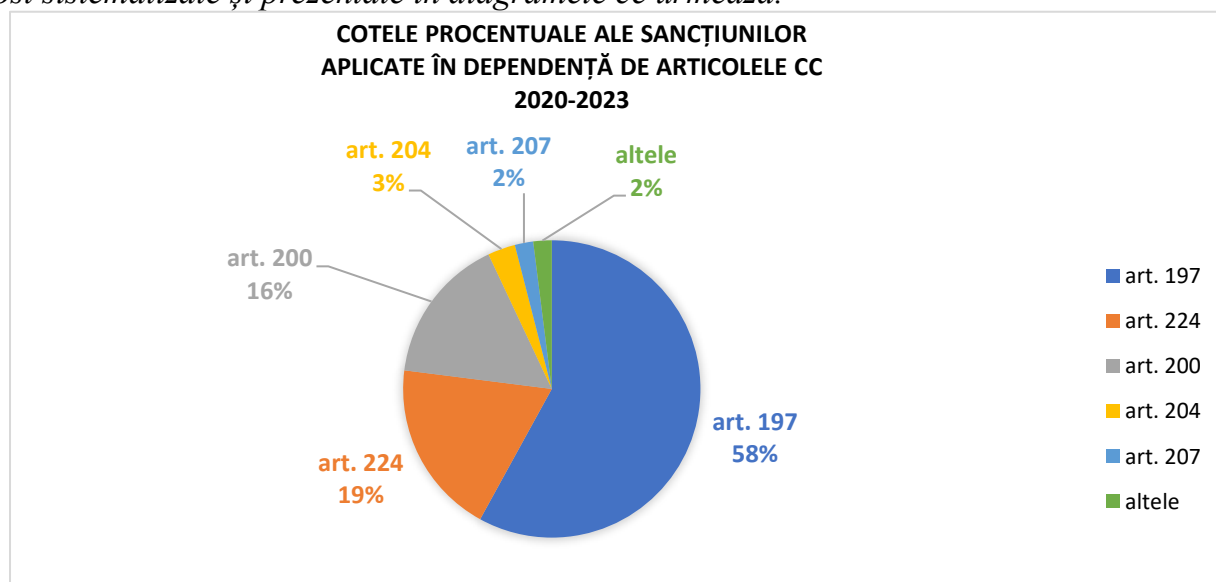
Potrivit art.10 din Codului contravențional, constituie **contravenție** fapta – acțiunea sau inacțiunea – ilicită, cu un grad de pericol social mai redus decât infracțiunea, săvârșită cu vinovăție, care atentează la valorile sociale ocrotite de lege și este pasibilă de sancțiune contravențională.

În corespundere cu art. 440 alin.(1) din CC, **constatarea faptei contravenționale** înseamnă activitatea, desfășurată de agentul constatator, de colectare și de administrare a probelor privind existența contravenției, deciziei privind examinarea contravenției în temeiul constatării agentului constatator sau procesului-verbal cu privire la contravenție, de aplicare a sancțiunii contravenționale sau de trimitere, a dosarului, după caz, funcționarului abilitat să examineze cauza contravențională, din cadrul autorității din care face parte agentul constatator, în instanța de judecată sau în alt organ spre soluționare.

În conformitate cu art.407 alin.(1) din CC, contravențiile prevăzute la art.84, art.197 alin.(1)–(10), (12)–(32), art.198–200<sup>1</sup>, 204, 206, 207, 221<sup>1</sup>, art.224, art.273 pct.1), 2), 4), 6), 10)–13), art.278–281, art.283 alin.(1) și art.344 se constată de către organele de specialitate ale administrației publice în domeniul transportului rutier, electric, feroviar și naval, conform tipului de transport corespunzător competenței.

Consecvent, potrivit art.407 alin.(2) lit.a) CC **sînt în drept să constate contravenții și să examineze cauze contravenționale, să aplice măsuri procesuale de constrângere și sancțiuni în limitele competenței** în transportul rutier și electric – *șefii serviciilor abilitate cu funcții de control și adjuncții lor, precum și inspectorii abilitați cu funcții de control.*

*Informațiile prezentate de către ANTA cu privire la practica contravențională au fost sistematizate și prezentate în diagramele ce urmează.*



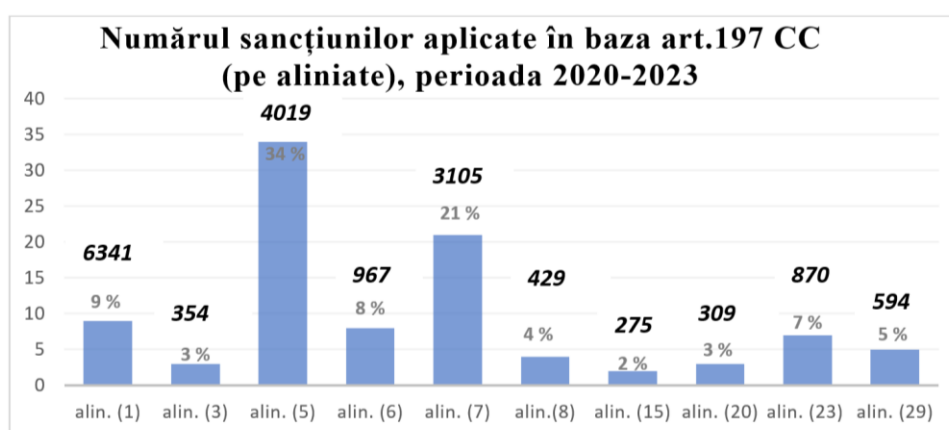
Astfel, generalizând sancțiunile aplicate de ANTA pe durata anilor **2020-2023**, a fost constat faptul că acestea s-au referit la următoarele, *vezi tabelul*:

Articolul:	Denumirea	Cota procentuală
art. 197	<i>Încălcarea normelor de efectuare a transportului rutier de persoane și mărfuri</i>	58%
art. 224	<i>Încălcarea regulilor de folosire a drumurilor la circulația vehiculelor</i>	19 %
art. 200	<i>Încălcarea regulilor traficului de încărcături de mare gabarit sau supragrele</i>	16 %
art. 204	<i>Călătoria fără bilet de călătorie</i>	3 %
art. 207	<i>Admiterea exploatării vehiculelor, a locomotivelor și a vagoanelor, a navelor cu încălcarea regulilor de exploatare</i>	2 %
altele		3 %

Analizând tabelul prezentat supra, evidențiem că contravențiunile prevăzute de **art.197, 224 și 200 CC**, însumează circa **93%** din totalul contravențiilor constatate în perioada anilor 2020-2023 de către ANTA.

La caz, se menționează că cele mai multe încălcări, circa **58% din totalul contravențiilor constatate pe durata a patru ani (2020-2023)**, se referă la „**Încălcarea normelor de efectuare a transportului rutier de persoane și mărfuri**” (**art.197 CC<sup>30</sup>**).

Studiind practica contravențională de examinare a contravențiilor pe durata anilor 2020-2023, în special a contravenției prevăzute de art.197 CC, prin prisma dispozițiilor alineatelor, stabilim următoarele, *vezi diagrama*:



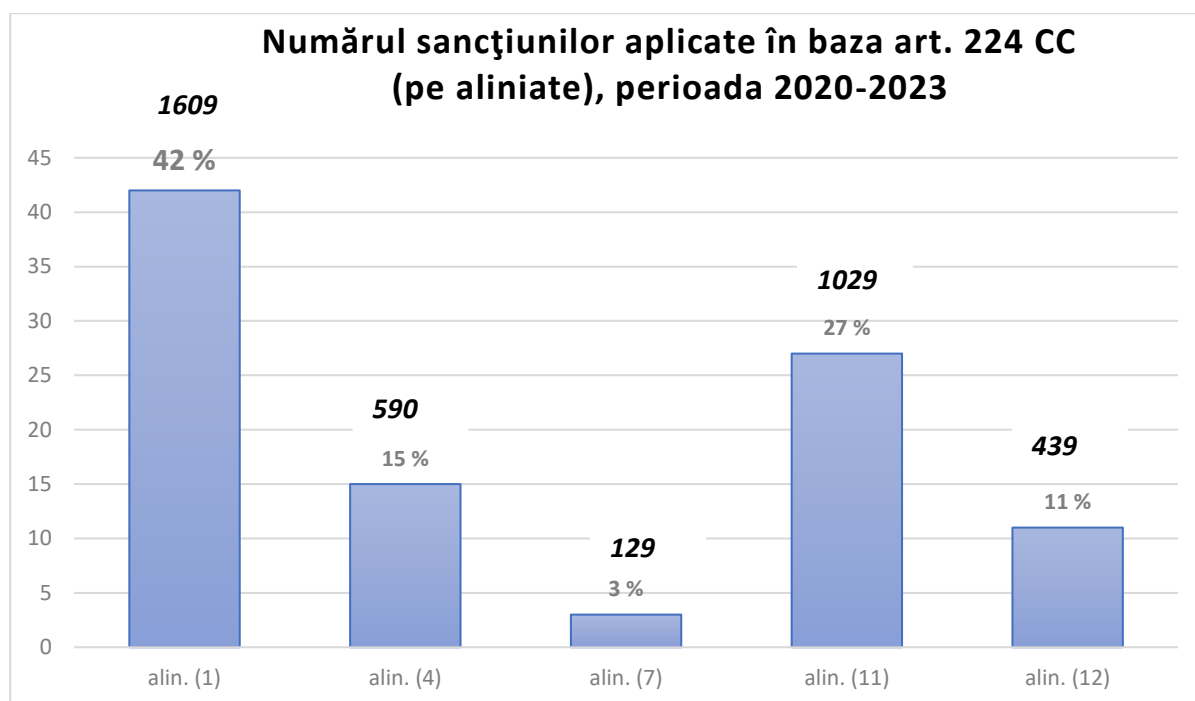
<sup>30</sup> *Art. 197 CC, a fost modificat prin Legea nr.136/2024 pentru modificarea unor acte normative (modificarea Codului penal și a Codului contravențional). Astfel, până la modificare, art. 197 CC includea 32 aliniate, iar art.407 alin.(1) CC, reglementa că contravențiunile prevăzute la art.197 alin.(1)–(10), (12)–(32) se constată de către organele de specialitate ale administrației publice conform tipului de transport corespunzător competenței.*

Potrivit diagramei, **34%** din sancțiunile aplicate au fost pentru savârșirea contravenției prevăzute de **art.197 alin.(5) CC**,<sup>31</sup> și anume: *„Efectuarea transportului rutier de persoane și/sau mărfuri fără a deține actele permise și/sau documentele de transport specifice tipului de transport rutier efectuat, prevăzute, după caz, la art.58–62, 70, 72,73,76,78, și 83 din CTR.*

De asemenea, se reține că **21 %** din totalul contravențiilor constatate, s-au referit la *efectuarea transportului rutier de persoane și/sau mărfuri, contra cost, în lipsa, la bordul vehiculului rutier, a actelor permise sau a documentelor de transport specifice tipului de transport rutier efectuat atunci când deținerea lor la bord este prevăzută de legislația în vigoare sau necompletarea lor* (art.197 alin.(7) CC<sup>32</sup>).

Totodată, se menționează că contravențiile constatate cu privire la *„Efectuarea transportului rutier de persoane, contra cost, cu vehicule rutiere construite și echipate cu mai puțin de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto, fără a fi înregistrat în condițiile Codului transporturilor rutiere”*, prevăzute de art.197 alin.(1) CC, au însumat doar **9 %**.

Cu referire la sancțiunile aplicate în conformitate cu **art.224** privind *„Încălcarea regulilor de folosire a drumurilor la circulația vehiculelor”* se atestă următoarele, vezi diagrama:



Potrivit diagramei, **42 %** din totalul contravențiilor constatate se referă la încălcarea art.224 alin.(1) CC, care interzice expres *circulația pe drumuri cu structură rutieră capitală a următoarele tipuri de vehicule:*

<sup>31</sup> Până a fi modificat prin Legea nr.136/2024.

<sup>32</sup> Ibidem

- *Vehicule cu șenile,*
- *vehiculelor echipate cu pneuri utilizate cu crampoane (în lipsa pe suprafața carosabilului a zăpezii, gheții sau poleiului, excepție fiind cazurile când se atestă o diferență esențială a condițiilor meteo pe întreg teritoriul Republicii Moldova),*
- *vehiculelor cu tracțiune animală,*
- *vehiculele neechipate corespunzător, care transportă încărcături neacoperite cu prelată a căror scurgere provoacă poluarea învelișului rutier, a terenurilor adiacente drumurilor sau încetinirea circulației rutiere.*

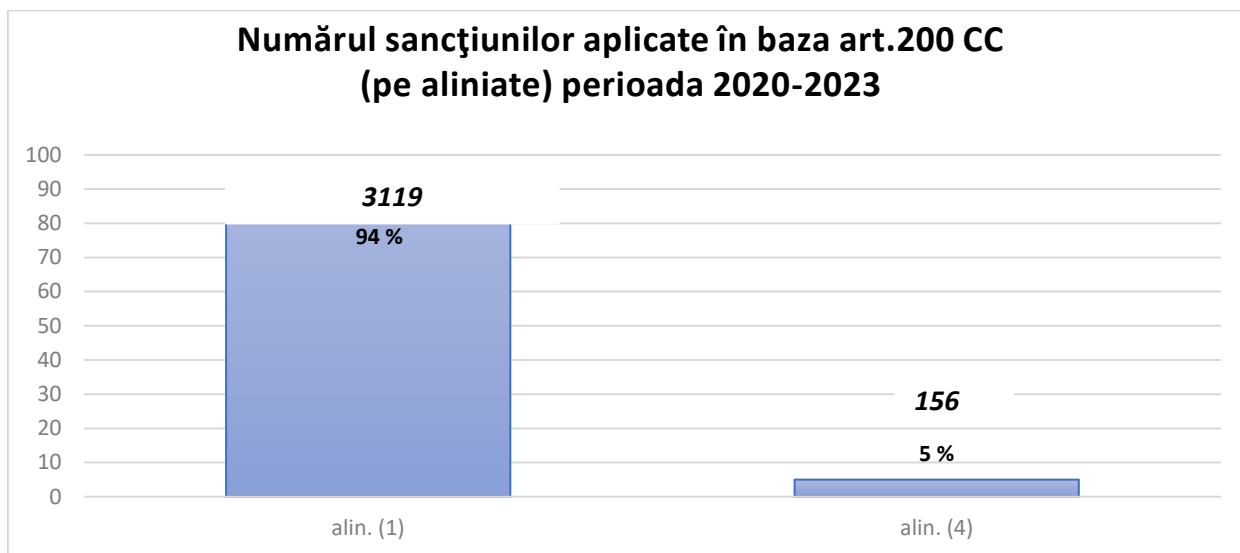
La fel, evidențiem că din numărul total al contravențiilor constatate în baza **art.244 CC**, **27%** se referă la contravențiile prevăzute de **alin.(11)** al aceluiași articol, privind ***nerespectarea de către conducătorii de vehicule sau de către agenții transportatori a cerințelor Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise, prin:***

- a) transportarea încărcăturilor fără deținerea autorizației speciale pentru transporturile cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise sau a căror masă totală, sarcină masică pe axă nu coincid cu informația indicată în autorizație;*
- b) necorespunderea traseului de deplasare a vehiculului indicat în autorizație, precum și a perioadei de efectuare;*
- c) nerespectarea de către transportator a cerințelor speciale de transportare, precum și a celor de securitate indicate în autorizație sau în avizul poliției.*

Totodată, **15 %** din contravențiile constatate în baza art.244 CC s-au referit la **alin.(4)** al aceluiași articol, și anume ***încărcarea de către furnizorii de bunuri divizibile a vehiculelor rutiere folosite pentru transportul bunurilor divizibile astfel încât masa totală a vehiculului depășește masa totală maximă admisă, corespunzătoare sectorului de drum public unde este amenajat accesul de la punctul de încărcare.***

Analizând diagrama de mai sus, se constată că circa **84 %** din totalul contravențiilor constatate pe durata anilor 2020-2023, se referă la ***regulile de încălcare a drumurilor, situației când masa totală a vehiculului depășește masa totală admisă și nerespectarea de către conducătorii de vehicule sau de către agenții transportatori a cerințelor Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise, aprobat prin HG nr. 326 din 18.05.2022.***

Din totalul tuturor încălcărilor constatate pe durata anilor 2020-2023, **16 %** se referă la art.200 CC ***„Încălcarea regulilor traficului de încărcături de mare gabarit sau supragrele”***, vezi diagrama de mai jos:



Totodată, 94% din contravențiile constatate în baza art.200 CC s-au referit la alin.(1) al aceluiași articol, și anume *încălcarea regulilor traficului de încărcături de mare gabarit sau supragrele*. La caz se reține că, art.200 alin.(1) CC prevede sancționarea încălcării regulilor traficului de încărcături de mare gabarit sau supragrele cu vehicule.

Analizând activitatea de contracarare și sancționare a ANTA concluzionăm că în perioada ultimilor 4 ani (2020-2023), **93 %** din totalul contravențiilor constatate s-au referit în la:

- *încălcarea normelor de efectuare a transportului rutier de persoane și mărfuri;*
- *încălcarea regulilor de folosire a drumurilor la circulația vehiculelor,*
- *încălcarea regulilor traficului de încărcături de mare gabarit sau supragrele.*

\*\*\*

Urmare a examinării cadrului legal și a practicii de examinare a contravențiilor, au fost constatate unele **deficiente**, și anume:

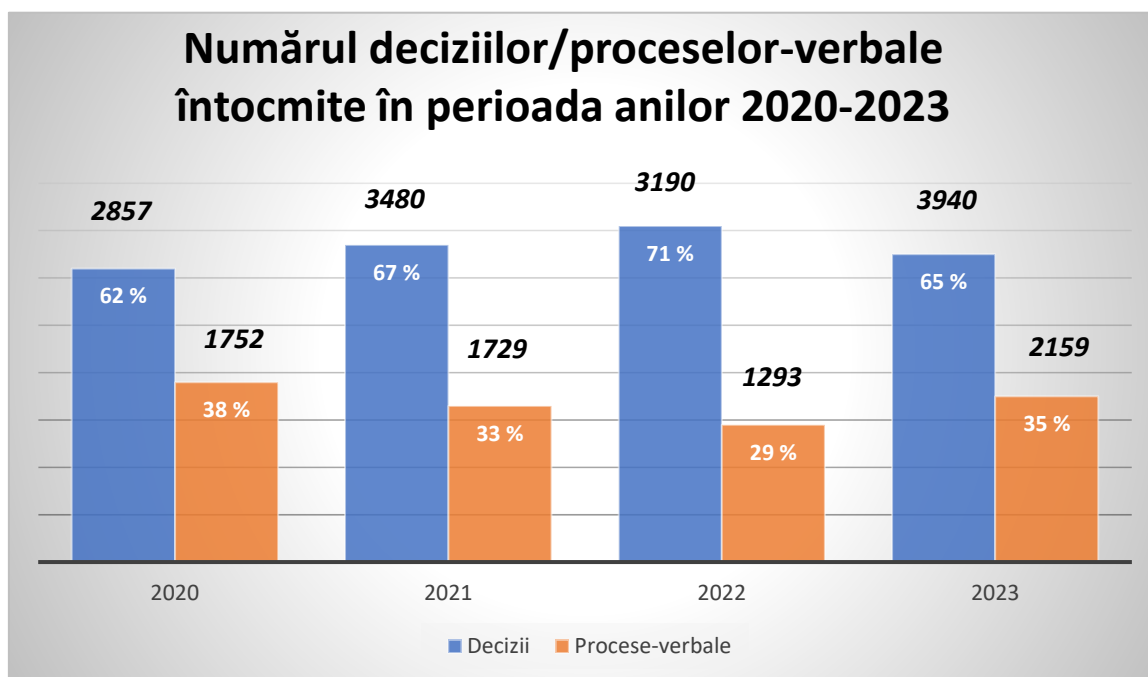
➤ **PRACTICA DISCREȚIONARĂ ȘI DIFERENȚIATĂ DE ÎNTOCMIRE A DECIZIILOR PRIVIND EXAMINAREA CONTRAVENȚIILOR ÎN TEMEIUL CONSTATĂRII PERSONALE**

La aplicarea legii contravenționale urmează să se țină cont de caracterul și de gradul prejudiciabil al contravenției, de persoana făptuitorului și de circumstanțele atenuante ori agravante. Criteriile generale de individualizare a sancțiunii contravenționale sunt expuse exhaustiv de asemenea în prevederile articolului 41 din Codul contravențional. Caracterul prejudiciabil al contravenției este determinat de obiectul juridic protejat, constituind semnul calitativ al contravenției, în timp ce gradul prejudiciabil depinde de gravitatea faptei săvârșite (valoarea daunei, forma vinovăției, motivul, scopul etc.), fiind un semn

cantitativ. Astfel, individualizarea se poate realiza doar în baza unor mecanisme de apreciere reglementate de lege, fiind astfel o expresie a principiului legalității. Individualizarea sancțiunii trebuie să reflecte relația dintre sancțiune (proporția și natura acesteia) și gradul pericolului social al faptei.<sup>33</sup>

Potrivit Codului contravențional, agentul constator este împuternicit să încheie procese-verbale cu privire la constatarea contravenției, fie decizii privind examinarea contravenției în temeiul constatării personale.

Analizând actele întocmite de agenții constatori, se constată că cota procentuală a deciziilor și proceselor-verbale întocmite pe durata anilor 2020-2023 se încadrează în limita aceluiași tendințe pentru fiecare an separat, vezi diagrama de mai jos.



Sursa: Conform informațiilor prezentate de ANTA din SI FoxPro

Studiind diagrama de mai sus, se constată că anual mai mult de 60% din totalul actelor întocmite de agenții constatori, sunt reprezentate de Decizii în temeiul constatării personale a agentului constator. În acest sens, se menționează că cele mai multe Decizii în temeiul constatării personale au fost întocmite în anul 2022 – 71%.

Pentru perioada anilor 2020-2023 această medie constituind 66%, vezi diagrama de mai jos.

<sup>33</sup> <https://www.constcourt.md/public/ccdoc/hotariri/ro-h102016ro611c3.pdf>

Cota procentuală a deciziilor și proceselor-verbale cu privire la  
contravenții întocmite de agenții constatori ANTA în perioada  
anilor 2020-2023



Sursa: Conform informațiilor prezentate de ANTA din SI FoxPro

Se menționează că *potrivit art.451<sup>1</sup> alin. (1) din Capitolul VI<sup>1</sup> Proceduri Simplificate de constatare și examinare a contravenției din Codul Contravenției, **agentul constator este în drept să încheie decizii privind examinarea contravenției în temeiul constatării personale**, în cazul depistării unei fapte ce constituie contravenție, **dacă sunt întrunite cumulativ următoarele condiții:***

- contravenția poate fi constatată în temeiul constatărilor personale ale agentului constator și nu necesită acumulare de probe;*
- persoana acceptă constatările agentului constator, ca fiind suficiente pentru demonstrarea vinovăției, și recunoaște săvârșirea contravenției;*
- examinarea contravenției și aplicarea sancțiunii țin de competența agentului constator;*
- contravenția nu este pasibilă de sancțiunea confiscării speciale a bunurilor în conformitate cu art.439<sup>7</sup>.*

Una din condițiile esențiale ale întocmirii Deciziei *privind examinarea contravenției în temeiul constatării personale* se menționează a fi, **necesitatea clară, expresă și care nu lasă interpretări**, *a declarației persoanei că acceptă constatările agentului constator, ca fiind suficiente pentru demonstrarea vinovăției, și recunoaște săvârșirea contravenției.*

Aspecte de care însă angajații ANTA nu țin mereu cont, fapt menționat și în unele decizii ale instanțelor de judecată, *vezi extrasul din hotărârea instanței de judecată.*

**Extras din dosarul nr. 5r-6223/2023**

Potrivit deciziei Instanței de Judecată (dosarul nr.5r-6223/2023) **„circumstanțele care l-au determinat pe agentul constator să examineze fapta contravențională într-o procedură simplificată de constatare, în baza constatărilor personale, sunt neclare, de vreme ce persoana în privința căreia a fost pornit procesul contravențional „nu a**

*acceptat” constatările agentului constator, ca fiind suficiente pentru demonstrarea vinovăției, or semnătura acestuia la rubrica: recunosc săvârșirea contravenției și accept constatările agentului constator ca fiind suficiente pentru demonstrarea vinovăției mele” nu permit constatarea faptului că făptuitorul, la momentul aplicării semnăturii, a fost în cunoștință de fapta lui imputată și de consecințele faptei, respectiv, instanța conchide că odată cu acestea a contestat decizia emisă în privința sa nu se poate reține recunoașterea săvârșirii contravenției imputate, astfel, nefiind întrunite cumulativ condițiile prevăzute la art. 451<sup>1</sup> alin. (1) lit. b) din Codul Contravențional”.*

În aceeași ordine de idei, se menționează, că potrivit art.446 din Codul Contravențional, agentul constator nu încheie procesul-verbal cu privire la contravenție **în cazul contravenției flagrante, or, potrivit art. 440<sup>1</sup> alin.(4) din Codul Contravențional, contravenția flagrantă urmează a fi înregistrată, prin decizie privind examinarea contravenției în temeiul constatării agentului constator**. Consecvent, **art. 440<sup>1</sup> alin.(4) din Codul Contravențional, prevede că decizia privind examinarea contravenției în temeiul constatării agentului constator va conține și acțiunile procesuale efectuate până la înregistrare.**

Deși Codul contravențional admite în cazul contravenției flagrante întocmirea decizie privind examinarea contravenției în temeiul constatării agentului constator, practica dată se atestă a fi implementată în cadrul ANTA discreționar și diferențiat.

**Pe de altă parte, întocmirea Deciziei, și nu a procesului-verbal cu privire la contravenție, poate genera dezechilibru dintre încălcare și sancțiune, care poate să se manifeste prin fixarea unor sancțiuni necorespunzătoare gravității pericolului încălcărilor comise.**

**Astfel, dezechilibrul dintre încălcare și sancțiune ar putea să se manifeste fie prin stabilirea unor pedepse mai blânde, în raport cu gravitatea încălcării reglementate.**

***Mai mult, Instrucțiunii privind modul de începere a procesului contravențional, înregistrare și evidență a dosarelor contravenționale, a persoanelor care le-au săvârșit, a rezultatelor examinării cauzelor contravenționale și monitorizarea executării silite a amenzilor contravenționale aprobată prin Ordinul ANTA nr.280/2020 nu reglementează practica de examinare a contravențiilor prin procedură simplificată de constatare și examinare, inclusiv nu prevede expres cazurile/situațiile (șirul contravențiilor pentru care poate fi aplicată o astfel de procedură) când agentul constator urmează să încheie proces-verbal contravențional sau decizie privind examinarea contravenției în temeiul constatărilor personale.***

*Referitor la diferența aspectului pecuniar care se poate aplica în cazul contravențiilor constatate și înregistrate prin întocmirea Deciziei privind examinarea contravenției în temeiul constatării agentului constator se menționează următoarele:*

În cazul tragerii la răspundere contravențională în condițiile art.451<sup>1</sup> alin.(1) din Codul Contravențional, agentul constatatator va emite o decizie prin care va aplica o **sanctiune egală cu o doime din minimumul sancțiunii sub formă de amendă prevăzută** în partea specială a Codului Contravențional.

Totodată, potrivit art.34 alin. (3) Cod Contravențional, **contravenientul este în drept să achite jumătate din amenda stabilită dacă o plătește în cel mult 3 zile lucrătoare de la data aducerii la cunoștință a deciziei** de aplicare a sancțiunii contravenționale.

Astfel, în cazul contravențiilor constatate și înregistrate prin întocmirea Deciziei privind examinarea contravenției în temeiul constatării agentului constatatator, se aplică **minimul amenzii**, care achitată în 72 ore **se reduce cu o doime**, oportunitate care constituie un avantaj în comparație cu procesul-verbal cu privire la contravenție.

#### **Extras articol: Proceduri simplificate de constatare și examinare a contravenției<sup>34</sup>**

*Printre modificările operate în legea contravențională prin Legea Republicii Moldova nr. 159 din 12.10.18 a fost introdusă o procedură revoluționară de soluționare a unei fapte contravenționale, și anume o **procedură simplificată de constatare și examinare a unei contravenții**. O astfel de practică a fost instituită pentru o serie de contravenții care prezintă un **pericol social minim și pentru care nu este necesar de administrat probe, fiind de ajuns constatările personale ale agentului constatatator***

*Astfel, agenții constatatatori ar putea reduce din activitățile de constatare și examinare a contravenției cu elemente de birocrație.*

***Totuși prevederile legale nu sunt redactate cu suficientă precizie, în așa fel încât să permită aplicarea corectă și fără interpretări subiective din partea părților procesului contravențional.***

*... Totuși chiar dacă sunt stipulate condițiile cumulative care determină aplicarea unei proceduri simplificate, considerăm că **ar fi binevenit dacă legiuitorul ar enumera expres șirul contravențiilor pentru care poate fi aplicată o astfel de procedură.***

**Astfel, pentru neadmiterea unui dezechilibru dintre încălcare și sancțiune sau favorizarea unor agenți economici, se impune completarea Instrucțiunii privind modul de începere a procesului contravențional, înregistrare și evidență a dosarelor contravenționale, a persoanelor care le-au săvârșit, a rezultatelor examinării cauzelor contravenționale și monitorizarea executării silite a amenzilor contravenționale cu**

<sup>34</sup> Proceduri simplificate de constatare și examinare a contravenției, V. Ionașcu, V. Romandaș [https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag\\_file/p\\_80-90.pdf](https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/p_80-90.pdf)

**norme care să reglementeze practica de examinare a contravențiilor prin procedură simplificată de constatare și examinare.**

**Despre vulnerabilitatea procedurii de soluționare a faptei contravenționale prin procedură simplificată de constatare și examinare a contravenției, inclusiv despre discreția largă a agenților constatați în acest caz ne demonstrează următoarele situații:**

În cadrul examinării procedurii contravenționale aplicate, a fost constatat faptul că același agent constatător a întocmit în cazuri similare două acte de constatare și examinare distincte, deși contravenienții au comis în ambele cazuri contravenția prevăzută la art.197 alin.(28) CC.

Astfel, într-un caz a fost întocmit proces-verbal cu privire la contravenție, iar în altul, decizie privind examinarea contravenției în temeiul constatărilor personale, deși în ambele cazuri persoanele și-au recunoscut vina. Această circumstanță însă nu a fost luată în calcul de către agentul constatător în primul caz, fiind întocmite acte procedurale distincte în condiții similare.

Cazul 1: Decizia agentului constatator privind examinarea contravenției în temeiul constatărilor personale:

original

amărul de înregistrare a deciziei

Codul agentului constatator [redacted]

Serie/Nr. [redacted]

**DECIZIA AGENTULUI CONSTATOR PRIVIND EXAMINAREA CONTRAVENȚIEI ÎN TEMEIUL CONSTATĂRII PERSONALE**

Data întocmirii: [redacted] ora [redacted] locul [redacted] *Cluj-Napoca, str. Albea Gării 6*

Agent constatator: [redacted] *inspector principal DSCACC ANTA*

denumirea autorității pe care o reprezintă: Autoritatea administrativă „ANTA” adresa juridică: mun. Cluj-Napoca, str. Albea Gării 6

A constatat că:

a) Persoană fizică: [redacted] funcție de răspundere (de subliniat) [redacted]

numele: [redacted] prenumele [redacted]

identificat prin (tipul actului): B. Identificat seria [redacted] numărul [redacted] IDNP [redacted]

viza de reședință: țara R. Moldova localitatea [redacted] strada [redacted] bloc [redacted] ap [redacted]

domiciliul: țara [redacted] localitatea [redacted] strada [redacted] bloc [redacted] ap [redacted]

Locul de muncă: [redacted] adresa juridică [redacted] funcția [redacted] *expert*

Mijloc de transport: numărul de înmatriculare [redacted] tipul [redacted] marca [redacted] modelul [redacted]

proprietarul (persoană fizică/juridică): [redacted] numele persoanei / denumirea întreprinderii [redacted]

b) Persoană juridică: [redacted] denumirea întreprinderii, societate [redacted] IDNO [redacted]

Impul comiterii: data, luna, anul [redacted] ora comiterii [redacted] Local comiterii [redacted]

Descrierea faptelor: *Contravenientul nu a menționat stabia de măsurare a vitezei și toate defectele constatate pentru cererea înscrisă.*

Ignorând *art. 133, lit. F. al Codului Transporturilor Rutiere 2022*

Prin ce a comis contravenția prevăzută de art. *197 (28)* Cod contravențional al RM [redacted]

Recunosc săvârșirea contravenției și accept constatările agentului constatator ca fiind suficiente pentru demonstrarea vinovăției mele

Alte mențiuni [redacted]

Avocatul [redacted] IDNP [redacted]

Reprezentantul legal al minorului: [redacted] IDNP [redacted]

Domiciliul/Viza de reședință: țara [redacted] localitatea [redacted] strada [redacted] bloc [redacted] ap [redacted]

**DECID:**

În baza art. 451<sup>1</sup>, 451<sup>2</sup>, 407 din Codul contravențional al Republicii Moldova

I) Aplicarea [redacted] sancțiunii contravenționale egală cu o parte din minimumul sancțiunii sub formă de amendă prevăzută de art. *197 (28)*

a) sancțiunea principală: *120* sau *6000* lei *72000, 3000 lei sau 60 uc.*

data aplicării *28.05.2021* ora *09:33*

c) Puncte de penalizare aplicate:

d) Total puncte de penalizare acumulate:

II) măsura procesuală de constrângere:

Decizia poate fi atacată cu recurs de către contravenient, victimă sau procuror în decursul a 15 zile de la data aplicării sancțiunii în instanța de fond conform competenței teritoriale.

Amenda se va achita în contul beneficiar IBAN: MD481RGAAA14311401000000 Cod fiscal 1006601000037

Am luat cunoștință cu decizia primită de agentul constatator, cu mărimea amenzii prevăzute pentru contravenția respectivă [redacted]

384, 387, 451<sup>1</sup> și 451<sup>2</sup> Cod contravențional, specificat în recurs, și copia am primit-o la mână, pentru ce semnez [redacted]

Semnătura: [redacted] [redacted] [redacted] [redacted]

Agent constatator legal [redacted] Avocat [redacted]

Cazul 2: Procesul-verbal cu privire la contravenție

Registrare a procesului-verbal:

Agentului constatator: [redacted]

Seria: [redacted]  
Nr.: [redacted]

**PROCES-VERBAL CU PRIVIRE LA CONTRAVENȚIE**

Intocmită de [redacted] la întocmirea [redacted] la locul întocmirii *Prima Chișinău, str. Plecaș Yoric 6*  
 Serviciul Național de Transport Auto, sediul mun. Chișinău, str. Alcea Gării, 6, MD-2001, tel/fax 373 (22) 44.40.03, e-mail: secretariat@nta.gov.md

Intocmit de: [redacted] *inspector principal DSEACC*

Intocmită de: a) Persoana fizică cu funcție de răspundere  
 Numele prenumele: [redacted] data nașterii: [redacted]  
 Atestat prin (tipul actului) *B-Identitate* Seria *B* nr. [redacted] IDNP: [redacted]  
 Adresa domiciliului: [redacted] adresa juridică: [redacted] funcția: *Expert*

Tipul mijlocului de transport: [redacted] adresa juridică: [redacted] funcția: *Expert*

Tipul mijlocului de transport, numărul de înmatriculare: nr. [redacted] tipul: [redacted] marca: [redacted] modelul: [redacted]  
 Autorizația de transport rutier: [redacted] Borderoul de evidență a biletelor: [redacted]  
 Actele de parcurs: [redacted] Factura: [redacted]  
 Alte acte: [redacted]

1) Persoană juridică: [redacted]  
 Reprezentant: [redacted]  
 Locul comiterii: [redacted]  
 Descrierea faptei: *Contravenientul la inspectarea tehnică a autovehiculului cu nr. [redacted] nu a indicat toate defectiunile constatate în raportul de inspecție tehnică periodică și amorsele corective avizate.*

Ignorând art. 133 lit. f. Codul Transporturilor Rutiere prin ce a comis contravenția prevăzută de art. 197 (28) Cod contravențional al RM și [redacted]

Interpret/traducător: [redacted] am făcut cunoștință cu prevederile art. 312 din Codul penal

Mijloace tehnice utilizate la constatare: [redacted]  
 Probe/anexe: [redacted]  
 Obiectele persoanei în a cărei privată s-a întocmit proces-verbal *Nu sunt*

Martori (oculari / asistenți): 1) [redacted]  
 2) [redacted]

Partea rezolutivă a procesului-verbal cu privire la contravenție  
 DECIZIA AGENTULUI CONSTATATOR (se specifică)

I) Aplicarea sancțiunii contravenționale: <i>Amenda</i> 197 (28) CC a) sancțiunea principală: <i>240</i> lei sau <i>12000</i> lei data aplicării: [redacted] ora [redacted] b) măsura procesuală de constrângere: data aplicării: [redacted] ora [redacted] c) Puncte de penalizare aplicate: d) Total puncte de penalizare acumulate: e) încetarea procedurii contravenționale în temeiul art. [redacted] Cod Contravențional <i>22 art. 120 al. 1 sau 1000 lei</i>	II) de remitere pentru examinare conform competenței în temeiul art. [redacted] Cod Contravențional: a) organul competent adresa b) cu recomandare c) încetarea procedurii contravenționale în temeiul art. [redacted] Cod Contravențional
--	---

SEMNĂTURA [redacted]  
 Drepturile și obligațiile prevăzute de art. 34, 378, 384, 387 și 448 Cod contravențional specificate pe verso au fost aduse la cunoștință, cu procesul-verbal și cu decizia agentului constatator am luat cunoștință și copia procesului-verbal am primit, pentru ce semn [redacted]

La caz se specifică că, în ambele situații, contravenienții, având aceiași calitate de experți, au recunoscut vinovăția privind neindicarea în raportul de inspecție tehnică periodică a tuturor defectelor constatate ce condiționează respingerea vehiculului rutier în rezultatul inspecției tehnice periodice. Prin urmare, ambii au întocmit pe file separate declarația de recunoaștere a vinovăției. Cu toate acestea, într-un caz a fost întocmit proces-

verbal cu privire la contravenție, iar în altul, decizie privind examinarea contravenției în temeiul constatărilor personale ale agentului constator.

*Practica discreționară de a decide independent, fără necesitatea acumulării de probe suplimentare și pe baza unui acord al contravenientului, poate admite potențiale riscuri de corupție.*

Prin urmare, aspectele descrise supra, impun necesitatea revizuirii și reglementării clare a procedurilor de constatare și sancționare a contravențiilor în sectorul transporturilor. Aceste măsuri sunt esențiale pentru a asigura aplicarea uniformă și echitabilă a legii, pentru a limita puterea discreționară excesivă a agentului constator și pentru a minimiza riscurile de corupție.

Implementarea de mecanisme de control intern, îmbunătățirea procedurilor de monitorizare și consolidarea programelor de formare pentru agenții constatori vor contribui la creșterea transparenței, eficacității și integrității procesului contravențional. Astfel, se va spori încrederea publicului în capacitatea instituției de a administra domeniile de activitate în mod just și eficient, garantând respectarea drepturilor și libertăților cetățenilor în domeniul transporturilor.

#### ➤ **TRIBUȚII PARALELE LA CONSTATAREA ȘI SANȚIONAREA UNOR CONTRAVENȚII, INCLUSIV LA APLICAREA UNOR MĂSURI PROCESUALE DE CONSTRÎNGERE**

Contravenția prevăzută de **art.197 alin.(5) CC**, potrivit căruia *este interzisă parcare, în afara operațiunilor de transport rutier, în orașe (municipii) a autobuzelor/autocarelor și a vehiculelor rutiere destinate transportului rutier de mărfuri cu masa maximă autorizată ce depășește 3,5 tone pe drumuri publice și pe teritoriile adiacente drumurilor publice din intravilanul localității*, **se constată și se examinează atât de către ANTA, cât și MAI, vezi extrasul CC.**

#### ***Extras Cod Contravențional:***

##### ***Articolul 400 CC. Ministerul Afacerilor Interne***

(1) Contravențiile prevăzute la art.47, art.481 alin.(7), art.49, 50, 52, 521, 54, 681–71, 73, 761, art.77 alin.(8), art.772, 78, art.79 alin.(1), (2), (4), art.801, 85–87, 89–91, art.911 alin.(13)–(18) și (20), art.96, 99–104, 105–107, art.115 alin.(3), art.157 alin.(2), (3) și (12), art.158 alin.(1) și (2), art.176, 1801, **art.197 alin.(5)**, art.201–203, 205, 2071, 209, 220, 221, 222–226, 228–243, 245, art.263 alin.(1) și (9), art.2631, 267, art.273 pct.17) și 18), art.277 alin.(1), (4) și (7), 283, art.286 alin.(3), art.287 alin.(8), art.2873, 2891, 321, 325, 326 alin.(2)–(6), art.3274, 331, 332, 3321, 338–341, 346, art.349 alin.(1), art.350, 3502, 354–357, 359–362, art.364 alin.(2), (21), (5), (6) și (10), art.365, 3653 și 3655 **se constată și se examinează de către poliție.**

##### ***Articolul 407. Organele de specialitate în domeniul transporturilor***

(1) Contravențiile prevăzute la art.84, **art.197**, art.198–2001, 204, 206, 207, 2211, art.224, 2633, art.273 pct.1), 2), 4), 6), 10)–13), art.278–281, art.283 alin.(1) și art.344 **se constată și se examinează de către organele de specialitate ale administrației publice în domeniul transportului rutier**, electric, feroviar și naval, conform tipului de transport corespunzător competenței.

Potrivit art.432 CC, **agentul constator este în drept să aplice**, în limitele competenței, următoarele măsuri procesuale de constrângere: *reținerea; aducerea silită; înlăturarea de la conducerea vehiculului; interzicerea exploatării vehiculului prin retragerea plăcii cu numărul de înmatriculare al acestuia; **suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier**; amenda judiciară; punerea sub sechestru; ridicarea și aducerea vehiculului la parcare.*

Astfel, se reține că potrivit art.439<sup>1</sup> alin.(1) din Codul Contravențional, **suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier** constă în *interzicerea temporară persoanei fizice și/sau persoanei juridice de a utiliza un anumit vehicul rutier prin **reținerea plăcuțelor** cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare.* La caz, se menționează că potrivit aceluiași articol, suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier este aplicată în cazul în care vehiculul a fost folosit la săvârșirea contravențiilor prevăzute la **art.197 alin.(3), (5), (11)–(14), (18)**, art.200<sup>1</sup> alin.(2) și (3), art.207<sup>1</sup>, art.224 alin.(6), (11) și (12), art.263<sup>3</sup> alin.(1)–(3), (6), (7), (9) și (10).

Corespunzător, se relevă că în corespundere cu art.439<sup>1</sup> alin.(1) din Codul Contravențional, în cazul în care vehiculul a fost folosit la săvârșirea contravențiilor prevăzute la art.197 alin.(5) CC, **fapta se sancționează cu suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier pentru o perioadă de 3 luni**, măsură care poate fi încetată, iar plăcuțele cu numărul de înmatriculare împreună cu certificatul de înmatriculare restituite în cel mult 3 zile, la cererea contravenientului, **cu condiția prezentării dovezii de achitare a amenzii.**

**Aspectele descrise supra, ne relevă unele atribuții paralele exercitate de către ANTA și MAI, atribuții, care creează riscul apariției conflictului de competență sau declinări reciproce de competențe. Suprapunerea atribuțiilor în practică poate conduce la implementarea defectuoasă a sancțiunilor care derivă din Codul Contravențional.**

Dublarea atribuțiilor și competențelor exercitate reprezintă acele atribuții paralele ale entității publice care sânt stabilite pe lângă alte **atribuții similare sau identice cu atribuțiile altor entități publice.**

*Conflictul de competență* între diferite entități poate afecta eficiența și eficacitatea administrativă. Această suprapunere de responsabilități nu numai că generează confuzie și incertitudine între subiecții investiți cu atribuții paralele ci și declinări de competență, astfel neglijând realizarea sarcinilor stabilite.

*Atribuțiile paralele/dublările de competență* apar în situațiile în care adoptarea unor decizii se pune în sarcina a două sau mai multe entități publice. Riscurile de corupție determinate de acest factor sunt în creștere atunci când în temeiul unor norme legislative se admite dublarea competențelor agenților publici din entități publice diferite, precum și atunci când pentru una și aceeași decizie sau acțiune sînt responsabili mai mulți agenți/entități publice.

*Confuzia creată de suprapunerea atribuțiilor poate de asemenea să afecteze claritatea responsabilităților.* Angajații pot fi nedeterminați cu privire la cine deține autoritatea finală asupra anumitor decizii. Fără o delimitare clară a responsabilităților, pot apărea tergiversări asupra procesului de lucru și pasarea responsabilităților.

**În situația în care CC atribuie competența de aplicare a unor măsuri procesuale de constrângere (art.439<sup>1</sup> CC), inclusiv de constatare și examinare a contravenției prevăzute de art.197 alin.(5) CC (*norme care se rezumă la dispunerea măsurii de suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor și certificatului de înmatriculare a mijlocului de transport, la constatarea, examinarea și sancționarea conducătorilor auto*) către ANTA și MAI, persistă riscul admiterii unor potențiale abuzuri sau declinări de competență.**

**În concluzie, dublările de atribuții și competențe la constatarea și examinarea unor contravenții, poate admite aplicarea deficitară și ineficientă a unor norme din Codul Contravențional, or persistă riscul pasării atribuțiilor către o altă entitate investită cu competențe identice.** Din aceste considerente, se recomandă excluderea conflictului de competență creat.

## VI. CLIMATUL DE INTEGRITATE INSTITUȚIONALĂ

---

În corespundere cu prevederile art.10 al Legii integrității nr.82/2017 și art.5 al Legii privind evaluarea integrității instituționale nr.325/2013, climatul de integritate instituțională se cultivă prin realizarea măsurilor anticorupție prevăzute de prezentele articole.

Responsabilitatea pentru cultivarea integrității instituționale, potrivit art.10 alin.(2) al Legii nr.82/2017, aparține conducătorului și fiecărui agent public.

Potrivit art.10 alin.(4) al Legii nr.82/2017, nerealizarea măsurilor de asigurare a integrității instituționale atrage răspunderea disciplinară, indiferent de survenirea altor forme de răspundere juridică (contravențională, penală).

Mai mult, la art.3138 CC, este stipulat că neluarea de către conducătorul entității publice a măsurilor de asigurare a integrității în cadrul entității publice stabilite de Legea integrității nr. 82/2017 se sancționează cu amendă de la 120 la 200 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere cu sau fără privarea de dreptul de a desfășura o anumită activitate sau de a deține anumite funcții pe un termen de la 6 luni la un an.

### 6.1 ANGAJAREA ȘI PROMOVAREA AGENȚILOR PUBLICI ÎN BAZĂ DE MERIT ȘI INTEGRITATE PROFESIONALĂ

---

Pentru respectarea prevederilor art.11 alin.(1) din Legea nr.82/2017, recrutarea și promovarea în funcție a agenților publici în cadrul entității publice, urmează a fi efectuată prin concurs public, conform criteriilor transparente și obiective de selectare în bază de merit, calificare profesională, capacitate, competentă și integritate profesională.

Conform HG nr.151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto, începând cu data de 01.07.2022 angajații ANTA au statut de funcționari publici.

Astfel, recrutarea și promovarea agenților în cadrul ANTA se efectuează prin concurs public, conform criteriilor transparente și obiective în conformitate cu art.11 alin.(1) din Legea nr.82/2017, Regulamentul cu privire la ocuparea funcției publice prin concurs aprobat prin HG nr.201/2009 privind punerea în aplicare a prevederilor Legii nr. 158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public.

Comisia de concurs pentru ocuparea funcțiilor publice vacante din cadrul ANTA a fost instituită prin Ordinul nr.284/2022 (abrogat la 12.04.2023) și Ordinul nr.172-p din 22.03.2024.

În procesul de încadrare în cadrul entității publice, angajatorul este obligat în temeiul art.11 din *Legea integrității nr.82/2017* și *pct.11 din HG nr. 767/2014* să solicite **certificatul de cazier privind integritatea profesională**

Potrivit pct. 3 din HG 767, scopul Ținerii și utilizării cazierului privind integritatea profesională a agenților publici constă în evitarea încadrării în funcții publice a agenților publici care nu au dat dovadă de integritate profesională în cadrul testelor realizate.

**Mai jos, sunt redate informațiile prezentate de către ANTA privind nivelul de implementare a politicii de angajare și promovare a agenților publici:**

Anii	SITUAȚIA CURENTĂ/INDICATORUL (perioada de referință anii 2022-2023)		
	Nr. concursuri organizate	Nr. persoane angajate	Nr. caziere solicitate <sup>35</sup>
2022	17	2	2
2023	20	14	14

**Întru executarea conformă a politicii de angajare și promovare în bază de merit și integritate profesională, se recomandă implementarea constantă a măsurile/obligațiile reglementate de art.11 din Legea 82/2011.**

## **6.2 RESPECTAREA REGIMULUI JURIDIC AL INCOMPATIBILITĂȚILOR, RESTRICȚIILOR ÎN IERARHIE ȘI AL LIMITĂRILOR DE PUBLICITATE**

Potrivit art. 12 alin. 1) din Legea nr.82/2007, pentru exercitarea eficientă și dezinteresată a atribuțiilor agentului public, desfășurarea activității sale profesionale este incompatibilă cu alte funcții, calități sau activități, cu excepția celor stabilite de Constituție sau legi organice. **Întru evitarea promovării intereselor personale și asigurarea respectării interesului public, agentul public care ocupă o funcție publică, inclusiv o funcție publică cu statut special sau o funcție de demnitate publică, respectă restricția de desfășurare a activității profesionale în raporturi ierarhice nemijlocite cu o rudă directă sau cu o rudă prin afinitate în cadrul aceleiași entități publice.**

Activitatea profesională a agentului public care ocupă o funcție publică, inclusiv o funcție publică cu statut special sau o funcție de demnitate publică, precum și a altor subiecți ai declarării averii și intereselor personale, **se supune limitărilor de publicitate pentru a evita favorizarea entităților din sectorul privat.**

Conducătorul entității publice respectă regimul juridic al incompatibilităților, al restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate, completat, după caz, cu reguli specifice fiecărei categorii de agenți publici, prevăzute de legislația specială care reglementează activitatea acesteia.”

**În corespundere cu art.25 alin.(2) din Legea nr.158/2008, funcționarul public nu este în drept să desfășoare alte activități remunerate:**

<sup>35</sup> Certificatul de cazier privind integritatea profesională atestă dacă persoana care candidează la funcția publică a fost sau nu supusă testului de integritate profesională și rezultatul obținut.

- **în cadrul autorităților publice, cu excepțiile prevăzute de lege;**
- *în funcție de demnitate publică sau în funcție din cadrul cabinetului persoanei cu funcție de demnitate publică, cu excepția cazului în care raporturile de serviciu sînt suspendate pe perioada respectivă în condițiile legii;*
- **prin contract individual de muncă sau prin alt contract cu caracter civil, în cadrul societăților comerciale, al cooperativelor, al întreprinderilor de stat sau al celor municipale, al organizațiilor necomerciale din sectorul public sau cel privat, a căror activitate este controlată, subordonată sau, în anumite privințe, este de competența autorității în care acesta este angajat, cu excepția activităților științifice, didactice, a practicii medicale, a activităților în cadrul proiectelor/programele internaționale de cercetare și inovare, a activităților de creație [...];**
- **în calitate de expert antrenat în proiecte implementate peste hotarele țării, cu excepția cazului în care raporturile de serviciu sînt suspendate pe perioada respectivă în condițiile legii;**
- **în calitate de consilier în unitățile administrativ-teritoriale de nivelul întâi și cele de nivelul al doilea, cu excepția cazului în care funcționarul public nu se află în raporturi de serviciu cu subdiviziunile autorităților administrației publice locale de același nivel și din aceeași unitate administrativ-teritorială în care activează.**

Totodată, în corespundere cu art.16. din Legea nr.133/2016 privind declararea averii și a intereselor personale, **subiectul declarării se află într-o stare de incompatibilitate în cazul în care pe lângă funcția publică sau de demnitate publică deține/exercită simultan o altă funcție**, calitate sau activitate, fapt care este interzis prin Constituția Republicii Moldova și/sau prin alte acte legislative.

*Conform art. 25 alin. (2<sup>1</sup>) din Legea 158/2008, **funcționarul public nu este în drept să desfășoare activitate de întreprinzător, cu excepția deținerii calității de fondator al societății comerciale, cu condiția că domeniile de activitate ale acesteia nu sunt în legătură directă sau indirectă cu atribuțiile exercitate în calitate de funcționar public potrivit fișei postului.***

Potrivit informațiilor furnizate de către ANTA, pe durata anilor 2022-2023 a fost informat întregul efectiv privind respectarea regimului juridic al incompatibilităților, restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate (anul 2022 – 90 angajați, 2023 – 94 angajați).

***Cu toate acestea, contrar normelor instituite la art.25 alin.(2) din Legea nr.158/2008, unii angajați ai ANTA (funcționari public) au declarat pentru anii 2022-2023 calitatea de fondatori în cadrul a unor întreprinderi a căror domeniu de activitate și control intră în sfera de competență a funcțiilor exercitate. La caz se menționează că funcționarii nu au declarat în anumite cazuri și exercitarea calității de administrator în cadrul aceluiași întreprinderi, aspect expres interzis de cadrul normativ.***

În acest sens sunt prezentate următoarele spețe:

Notă! În vederea asigurării protecției datelor cu caracter personal, numele, prenumele angajaților vor fi depersonalizate.

#### ***SPEȚA: 1***

Urmare a examinării declarațiilor de avere și interese personale, a fost constatat faptul că un angajat în cadrul Direcției supraveghere și control operațiuni de transport rutier, **deține totodată și calitatea de fondator în cadrul unei întreprinderi a cărei gen de activitate este definit drept „Transport rutier de mărfuri” – SRL „O...P...”.**

*Se menționează, că calitatea de fondator a angajatului ANTA în cadrul unei întreprinderi care are gen de activitate transport de mărfuri contravine cu normele statuate la art. 25 alin. (2<sup>1</sup>) din Legea 158/2008 și poate genera potențiale conflicte de interese sau favoritism.*

#### ***SPEȚA: 2***

Un inspector ANTA<sup>36</sup> a declarat că deține 34 % din capitalul social al unei întreprinderi care prestează servicii auto.

Conform datelor din surse deschise funcționarul ANTA deține și calitatea de fondator în cadrul respectivei întreprinderi, a cărei domeniu de activitate este supus controlului de către entitatea în care activează.<sup>37</sup>

*La caz se menționează că cumularea calității de administrator și fondator în cadrul unei întreprinderii a cărei gen de activitate are tangență cu domeniul de activitate a entității în care activează este interzisă expres de art. 25 alin.(2<sup>1</sup>) din Legea 158/2008.*

Deși potrivit art.12 alin.(3) lit.d) și f) din Legea nr.82/2017, conducătorul entității publice era obligat să sesizeze Autoritatea Națională de Integritate cu privire la agentul public din cadrul entității care nu și-a soluționat stările de incompatibilitate, să pornească procedura disciplinară împotriva agentului public în privința căruia s-a constatat încălcarea regimului juridic al incompatibilităților, al restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate, asemenea acțiuni nu au fost întreprinse, vezi tabelul.

<b>Nr. d/o</b>	<b>Indicatori</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
1.	Nr. cazurilor identificate în cadrul instituției privind	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>36</sup> <https://public-pdf-declaratii.ani.md/pdf/get/772461/3>

<sup>37</sup> <https://infobiz.md/en/1012600001074/societatea-cu-raspundere-limitata-avi-eurotrans>

	nerespectarea regimului juridic al incompatibilităților, restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate		
2.	Nr. cazurilor care au vizat restricții în ierarhie	0	0
3.	Nr. procedurilor disciplinare și nr. persoanelor sancționate care au încălcat regimul juridic al incompatibilităților	0	0
4.	Nr. angajaților care au încetat raporturile de muncă din cauza regimului juridic al incompatibilităților	0	0

Urmare celor constatate, inclusiv în vederea asigurării respectării de către agenții publici a regimului juridic al incompatibilităților, restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate, **se recomandă ca conducătorul entității publice să întreprindă măsurile prevăzute la art.12 alin (3) din Legea nr. 82/2017, și anume:**

- să informeze agentul public, în momentul începerii raporturilor de muncă sau de serviciu, cu privire la regimul juridic al incompatibilităților, al restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate și, după caz, cu privire la alte reguli stabilite în acest sens de legislația specială care reglementează activitatea categoriei respective de agenți publici;
- să nu admită cu bună știință raporturi ierarhice nemijlocite între agenții publici care ocupă o funcție publică și rudele lor directe (părinte, frate, soră, fiu, fiică) sau rudele prin afinitate (soț/soție, părinte, frate ori soră a soțului/soției), sau concubinul/concubina în cadrul entității publice;
- să transfere agentul public care nu îndeplinește obligația prevăzută la alin.(2) lit.b) art.12 din Legea nr.82/2017 într-o funcție care ar exclude o astfel de subordonare sau, dacă transferul nu este posibil, să îl elibereze din funcția deținută;
- să sesizeze Autoritatea Națională de Integritate cu privire la agentul public din cadrul entității pe care o conduce care nu și-a soluționat stările de incompatibilitate în termen de o lună din momentul începerii raporturilor de muncă sau de serviciu;
- să sesizeze Autoritatea Națională de Integritate cu privire la agentul public din cadrul entității pe care o conduce care nu respectă limitările de publicitate în activitatea profesională desfășurată;
- să pornească procedura disciplinară împotriva agentului public în privința căruia s-a constatat încălcarea regimului juridic al incompatibilităților, al restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate și, la demersul Autorității Naționale de Integritate, să înceteze raporturile de muncă sau de serviciu ale acestuia.

Suplimentar, se recomandă ca regimului juridic al incompatibilităților, restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate să fie o condiție de verificare a candidaților la angajare sau promovare.

Totodată, întru prevenirea potențialelor încălcări, se impune *intensificarea controlului managerial asupra respectării regimului juridic al incompatibilităților și restricțiilor în ierarhie de către angajații ANTA; sesizarea ANI în cazul în care unii agenți public din cadrul ANTA nu și-au soluționat stările de incompatibilitate, pornirea unor proceduri disciplinare în acest sens.*

### 6.3 REGIMULUI JURIDIC AL DECLARĂRII AVERII ȘI A INTERESELOR PERSONALE

---

Potrivit art.13 alin.1) din Legea nr.82/2017, în vederea prevenirii îmbogățirii nejustificate și ilicite a agenților publici și a evitării conflictelor de interese în activitatea lor, precum și în vederea responsabilizării pentru asemenea fapte, agenții publici sînt obligați să depună declarația de avere și interese personale în conformitate cu prevederile Legii nr. 133/2016 privind declararea averii și a intereselor personale.

Regimul juridic al declarării averii și intereselor personale este reglementat de Legea nr.133/2016 privind declararea averii și a intereselor personale.

*La art. 5 din Legea nr. 133/2016 este reglementat că „Declarația de avere și interese personale reprezintă un act personal și irevocabil al subiectului declarării, depus, pe proprie răspundere, sub formă de document electronic sau, după caz, în formă scrisă pe suport de hîrtie.”*

*Agenții publici au obligația să depună declarația de avere și interese personale, în termenul și în modul prevăzute de legislația specială:*

- a) în momentul angajării, numirii;*
- b) anual;*
- c) la încetarea raporturilor de muncă sau de serviciu.*

**În conformitate cu art.13 alin.(2) din Legea nr.82/2017, conducătorul entității publice este obligat să asigure organizarea procedurilor de declarare a averii și intereselor personale în conformitate cu prevederile legislației speciale.**

**Iar potrivit art.5 alin.(4) din Legea nr.133/2016, responsabilitatea pentru depunerea în termen a declarației, precum și pentru veridicitatea și deplinătatea informațiilor o poartă persoana care o depune.**

Astfel, în vederea neadmiterii unor neconformități, se recomandă ca atât conducătorul entității publice cât și agenții publici din subordine să respecte cu strictețe regimul juridic al declarării averii și a intereselor personale.

#### 6.4 RESPECTAREA REGIMULUI JURIDIC AL CONFLICTELOR DE INTERESE

---

În conformitate cu art.14) alin.1) din Legea nr. 82/2017, *în vederea asigurării servirii interesului public cu imparțialitate și obiectivitate, agenții publici, împreună cu conducătorul entității publice și, după caz, cu Autoritatea Națională de Integritate, sânt obligați să identifice și să trateze conflictele de interese care apar în activitatea lor profesională în termenele și modul prevăzute de Legea nr. 133/2016 privind declararea averii și a intereselor personale.*

Potrivit art.2 din Legea nr. 133/2016, **conflict de interese** reprezintă situația în care subiectul declarării are un interes personal ce influențează, sau ar putea influența exercitarea imparțială și obiectivă a obligațiilor și responsabilităților ce îi revin potrivit legii.

Totodată, potrivit art.24 alin.2) din Legea nr. 158/2008, funcționarul public este obligat să respecte întocmai regimul juridic al conflictului de interese.

Subsecvent, art.12 alin.(6) din Legea nr.133/2016, dispune obligativitatea înregistrării declarațiilor privind conflictul de interese real în Registrul declarațiilor privind conflictele de interese, ținut de către persoana desemnată de conducătorul organizației. Modul de declarare și soluționare a conflictelor de interese pentru funcționarii publici este specificat la Capitolului III „Conflictul de interese și modul de soluționare a acestuia” a Legii nr. 133/2016.

**În acest sens, de menționat că ANTA dispune de Registrul declarațiilor privind conflictele de interese, aprobat prin Ordinul nr.149 din 14.12.2023.**

**De menționat că pe parcursul anilor 2022-2023, nu au fost declarate sau constatate conflicte de interese, acest fapt însă, nu exclude riscul conflictului de interese în activitatea agenților publici în situația în care s-a identificat potențiale neconformități la respectarea regimului juridic al incompatibilităților.**

#### ***Se reține:***

Urmare a verificării declarațiilor de avere și interese personale, s-a constata că unii funcționari publici din cadrul ANTA, inclusiv rudele acestora dețin calitatea de fondator, fie dețin ambele calități de fondator și administrator în cadrul unor întreprinderi care au domenii de activitate aflate în legătură directă sau indirectă cu atribuțiile exercitate în calitate de funcționar public potrivit fișei postului, *vezi spețele de mai jos, inclusiv*

cele descrise la capitolul „Respectarea regimului juridic al incompatibilităților, restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate”.

Acest fapt, ne demonstrează că **riscul apariției unor situații de conflict de interese în cadrul exercitării atribuțiilor de serviciu, este cu potențial înalt de materializare în viitor.**

#### **SPEȚA 1:**

Unul din angajații ANTA a indicat în declarația de avere și interese personale că deține o întreprindere a cărei gen de activitate ține de domeniul transportului. Conform informațiilor din surse deschise, calitate de fondator și administrator în cadrul respectivei întreprinderi este deținută de către una din rudele apropiate acestuia.

#### **SPEȚA 2:**

Un alt angajat ANTA a indicat în declarația de avere și interese personale capitalul social pe care îl deține ruda sa apropiată în cadrul **unei stații de inspecție tehnică periodică și în cadrul unei companii de asigurări.**<sup>38</sup> Totodată, declarând și venituri obținute de către ruda sa din dividendele de la ambele întreprinderi.

**Astfel, în vederea prevenirii apariției unor situații de conflict de interese, se recomandă respectarea conformă a regimului juridic al conflictelor de interese, inclusiv intensificarea controlului managerial în acest scop.**

## **6.5 NEADMITEREA FAVORITISMULUI**

Potrivit art. 15 alin. 1) din Legea nr. 82/2017, în vederea asigurării servirii interesului public cu imparțialitate și obiectivitate, **practicile de favoritism în cadrul entităților publice sânt inadmisibile.**

Totodată, în corespundere cu normele art.313<sup>1</sup> CC, *acordarea în condiții contrare prevederilor legale de sprijin, preferințe, privilegii sau crearea avantajelor unor persoane fizice sau juridice, întreprinsă în exercițiul funcției de către agentul public, dacă fapta nu întrunește elementele constitutive ale infracțiunii, se sancționează cu amendă de la 60 la 90 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 72 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere cu sau fără privarea, în ambele cazuri, de dreptul de a desfășura o anumită activitate sau de a deține anumite funcții pe un termen de la 6 luni la un an.*

<sup>38</sup> <https://www.data2b.md/ro/companies/1010600040952/srl-testare-service>

Astfel, în vederea implementării măsurii sus indicate, se recomandă respectarea regimului juridic al declarării conflictelor de interese/favoritismul.

## 6.6 RESPECTAREA REGIMULUI JURIDIC AL CADOURILOR

---

Potrivit *art. 16 alin. 1) din Legea nr. 82/2017*, pentru a evita apariția manifestărilor de corupție în activitatea entităților publice, conducătorilor acestora și agenților publici le este interzis **să solicite sau să accepte cadouri** (*bunuri, servicii, favoruri, invitații sau orice alt avantaj*) care le sânt destinate personal sau familiei lor, dacă oferirea sau acordarea lor este legată direct sau indirect de desfășurarea activității lor profesionale (*cadouri inadmisibile*).

Potrivit informațiilor prezentate de către ANTA, se relevă că actul intern prin care au fost create Registrul de evidență a cadourilor admisibile și Registrul de evidență a cadourilor inadmisibile este Ordiul ANTA nr. 53 din 14.04.2023 cu privire la instituirea Comisiei de evidență și evaluare a cadourilor transmise de entitățile publice.

Astfel, de menționat că potrivit *pct.28 din HG nr.116/2020*, cadourile admisibile se înregistrează într-un registru special, cu caracter public, ținut manual și electronic, denumit **Registru de evidență a cadourilor admisibile**.

Potrivit *pct.35 din HG nr.116/2020*, cadourile inadmisibile se înscriu într-un registru special, cu caracter public, ținut manual și electronic, denumit **Registru de evidență a cadourilor inadmisibile**.

Totodată, în conformitate cu *art. 16 alin. 5) lit. g) din Legea nr. 82/2017*, **conducătorul entității** publice are obligația în legătură cu asigurarea respectării regimului juridic al cadourilor **să asigure publicarea pe pagina web a entității publice a registrului special de evidență a cadourilor**.

Mai mult, potrivit *pct. 11 alin. 8) al HG nr. 116/2020*, Comisia de evidență și evaluare a cadourilor are printre atribuțiile sale menținerea și actualizarea trimestrială **pe pagina web oficială a entității** publice Registrul de evidență a cadourilor admisibile și Registrul de evidență a cadourilor inadmisibile.

În contextul dat, se menționează că urmare a verificării paginii web a entității evaluate, s-a constatat că doar pentru perioada anului 2019 a fost publicat registrul cadourilor admisibile în care este înscris un singur cadou.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup><https://anta.gov.md/sites/default/files/document/attachments/REGISTRUL%20DE%20EVIDEN%C5%A2%C4%82%20A%20CADOURILOR%20PRIMITIVE%20C3%8EN%20ANUL%202019.pdf>

Astfel, în perioada anilor 2020-2023 nu a fost publicate registrele cadourilor admisibile, inclusiv registrele cadourilor inadmisibile. Corespunzător, entitatea nu s-a conformat **rigorilor normative stipulate supra**.

Totodată, se menționează că pe parcursul anilor 2022-2023, angajații ANTA nu au declarat careva cadouri admisibile/inadmisibile.

Prin urmare, lipsa unor înscrisuri în registrul de evidență a cadourilor prezumă că regimul juridic al cadourilor a fost neglijat, iar riscul privind primirea de către agenții publici a unor cadouri admisibile/inadmisibile fără a fi declarate ar putea fi unul materializat în trecut.

*În situația descrisă, se constată lipsa unui control eficient, precum și a intenției reale de a implementa eficient această politică, mai mult că careva controale sau sancțiuni în acest sens nu au fost aplicate.*

Urmare celor constatate, se impune implementarea conformă a regimului juridic al cadourilor de către conducătorii și agenții publici, inclusiv monitorizarea executării obligațiilor prevăzute la art. 16 alin.2 și 3 al Legii nr.82/2017.

## **6.7 NEADMITEREA, DENUNȚAREA ȘI TRATAREA INFLUENȚELOR NECORESPUNZĂTOARE**

---

**Influenta necorespunzătoare** reprezintă imixtiune în activitatea profesională a agentului public din partea terțelor persoane, manifestată prin presiuni, amenințări sau rugăminți, în vederea determinării acestuia să își desfășoare activitatea profesională într-un mod anumit, atunci când imixtiunea dată este ilegală și nu este însoțită de promisiunea, oferirea sau darea, personal sau prin mijlocitor, de bunuri, servicii, privilegii sau avantaje sub orice formă, ce nu i se cuvin (nu întrunește elementele unei infracțiuni de corupție).

Mecanismul de denunțare și tratare a influențelor necorespunzătoare este reglementat de *art. 17 al Legii nr. 82/2017 și HG nr. 767/2014 pentru implementarea Legii nr. 325 din 23 decembrie 2013*, care stabilesc un șir de obligații conducătorului entității publice, inclusiv:

- să adopte actele administrative de stabilire a regulilor de organizare a activităților de denunțare și tratare a influențelor necorespunzătoare de către agenții publici;
- să asigure evidentă, într-un registru special, a cazurilor de influență necorespunzătoare exercitată asupra agenților publici;
- să desemneze subdiviziunea specializată sau să-și asume personal această atribuție;
- să tragă la răspundere disciplinară agenții publici care își desfășoară activitatea profesională fără a respinge influențele necorespunzătoare la care sânt supuși sau fără a denunța influențele necorespunzătoare pe care nu le pot respinge de sine stătător.

În acest sens, urmare a examinării datelor prezentate, s-a constatat că **ANTA are instituit Registrul de evidență a cazurilor de influență necorespunzătoare.**

Astfel, prin *ordinul ANTA nr.168/2023 cu privire la aprobarea Regulamentului cu privire la evidența cazurilor de influență necorespunzătoare, au fost instituite regulile de organizare a activității de denunțare și tratare a influențelor necorespunzătoare, inclusiv Registrul de evidență a cazurilor de influență necorespunzătoare și desemnată persoana responsabilă de ținerea Registrului.*

**Totodată, urmează de menționat că potrivit informațiilor prezentate de către ANTA, în perioada anilor 2022-2023 nu au fost înregistrate cazuri de influență necorespunzătoare.**

Din aceste considerente, se impune **intensificarea controlului managerial** asupra neadmiterii și tolerării unor influențe necorespunzătoare, inclusiv tragerea la răspundere disciplinară a agenților publici care își desfășoară activitatea profesională fără a respinge influențele necorespunzătoare la care sânt supuși sau fără a denunța influențele necorespunzătoare.

## **6.8 NEADMITEREA, DENUNȚAREA MANIFESTĂRILOR DE CORUPȚIE ȘI PROTECȚIA AVERTIZORILOR DE INTEGRITATE**

---

**Potrivit art. 18 alin. 1) din Legea nr. 82/2017, pentru buna funcționare a entităților publice în conformitate cu mandatul său legal de servire a interesului public și pentru asigurarea neafectării drepturilor omului, a imaginii și reputației entității publice, conducătorul acesteia și agenții publici trebuie să nu admită și să denunțe neîntârziat încercările de implicare a lor în manifestări de corupție.**

**Conducătorul entității publice are obligații atât în vederea neadmiterii manifestărilor de corupție și asigurării denunțării acestora, cât și în vederea asigurării protecției avertizorilor de integritate.**

În acest sens, urmează de menționat că în anul 2023 a fost adoptată **Legea privind avertizorii de integritate nr. 165/2023**, care reglementează procedura de primire, de examinare și soluționare a dezvăluirilor privind încălcări ale legii din cadrul entităților publice și private, drepturile și obligațiile persoanelor care efectuează dezvăluiri privind încălcări ale legii, măsurile de protecție a acestora, obligațiile angajatorilor, atribuțiile autorității competente de examinarea dezvăluirilor privind încălcări ale legii și ale autorităților de protecție a avertizorilor de integritate.

În context, se remarcă că potrivit art.4 alin.(2) din Legea nr.165/2023, angajații **au dreptul să depună dezvăluiri** privind încălcări ale legii, să fie recunoscuți în calitate de

avertizori de integritate și să beneficieze de protecție în condițiile prevăzute de prezenta lege. Prin derogare de la aceste prevederi, **angajații care au calitatea de agenți publici, în cazul unor influențe necorespunzătoare exercitate asupra lor, precum și în cazul altor încercări de a-i implica în manifestări de corupție** în sensul Legii integrității nr.82/2017 și al Legii nr.325/2013 privind evaluarea integrității instituționale, **sunt obligați să le denunțe** (art.4 alin.(3) din Legea nr.165/2023) .

În corespundere cu normele art.12 din Legea privind avertizorii de integritate nr.165/2023, **entitățile publice și private desemnează o persoană sau o subdiviziune responsabilă** de primirea, înregistrarea, examinarea și soluționarea dezvăluirilor interne privind încălcări ale legii.

*Astfel, prin Ordinul ANTA nr.173/2023, a fost instituit Registrul dezvăluirilor practicilor ilegale și a avertizărilor de integritate, desemnată subdiviziunea responsabilă de ținerea acestuia (Secția protecție internă și integritate din cadrul ANTA), inclusiv procedura de examinare și raportare internă a dezvăluirilor practicilor ilegale.*

De menționat că în perioada anilor 2022-2023, în Registrul dezvăluirilor practicilor ilegale și a avertizărilor de integritate au fost înregistrate 2 denunțuri privind care au fost transmise pre examinare la CNA.

În vederea neadmiterii, denunțării manifestărilor de corupție și protecției avertizorilor de integritate, se impune menținerea de către conducătorul entității a unui climat favorabil pentru promovarea și asigurarea politicii date, motivarea agenților publici de a dezvălui practici ilegale cunoscute, inclusiv asigurarea protecției avertizorilor de integritate împotriva răzbunării în contextul examinării dezvăluirilor de interes public și garantarea confidențialității identității angajatului care dezvăluie practici ilegale.

## **6.9 INTOLERANȚA FAȚĂ DE INCIDENTELE DE INTEGRITATE**

---

În conformitate cu **art. 19 alin. (1) al Legii nr.82/2017** conducătorii entităților publice și agenții publici asigură credibilitatea și susținerea publică a mandatului entității din care fac parte sau, după caz, de a căror activitate sânt responsabili prin manifestarea spiritului de intoleranță față de incidentele de integritate în cadrul entităților publice.

Totodată, se menționează că potrivit **art.19 alin.(2) al Legii nr. 82/2017**, **conducătorul entității publice are următoarele obligații:**

- *să ofere agenților publici exemplul propriu de respectare a interesului public și de neadmitere a incidentelor de integritate în activitatea profesională;*
- *să adopte acte administrative privind statutul disciplinar aplicabil entității publice, dacă acesta nu este aprobat prin legi și acte normative;*

- să creeze structura responsabilă de examinarea abaterilor disciplinare, dacă aceasta nu este atribuția altor autorități publice competente;
- să asigure sancționarea disciplinară a tuturor incidentelor de integritate ce constituie abateri disciplinare admise de agenți publici;
- să sesizeze autoritatea anticorupție responsabilă despre incidentele de integritate ce constituie contravenții și infracțiuni, săvârșite de agenții publici.

În vederea promovării intoleranței față de incidentele de integritate, ANTA se conduce de prevederile Legii nr.158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public și Legii nr.25/2008 privind Codul de conduită a funcționarului public.

**În acest sens, se menționează că în anul 2022 nu au fost înregistrate careva incidente de integritate, iar în anul 2023, au fost înregistrate 2 cazuri.**

**Întru neadmiterea incidentelor de integritate și consolidarea climatului de integritate instituțională, se impune respectarea obligațiilor prevăzute de art.19 al Legii nr.82/2017.**

## **6.10 ASIGURAREA TRANSPARENȚEI ÎN PROCESUL DECIZIONAL**

Potrivit *art. 10 alin. 1) al Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional*, autoritatea publică asigură accesul la proiectele de decizii și la materialele aferente acestora prin **publicarea obligatorie a lor pe pagina web oficială a autorității publice**, prin asigurarea accesului la sediul autorității, precum și prin expediere prin poștă sau prin alte mijloace disponibile, la solicitarea persoanei interesate.

Potrivit pct. 3 din **Regulamentul cu privire la procedurile de consultare publică cu societatea civilă în procesul decizional** aprobat prin HG nr.967/2016, entitățile care cad sub incidența Regulamentului sânt:

- 1) Guvernul;
- 2) **autoritățile publice autonome;**
- 3) autoritățile administrației publice centrale de specialitate;
- 4) autoritățile unităților teritoriale autonome cu statut juridic special;
- 5) autoritățile administrației publice locale;
- 6) persoanele juridice de drept public și privat care gestionează și utilizează mijloace financiare publice.

Totodată, *pct.14 din HG nr. 967/2016 cu privire la mecanismul de consultare publică cu societatea civilă în procesul decizional*, reglementează că pentru facilitarea accesului părților interesate la informația privind procesul decizional în cadrul autorității publice, **pe pagina web oficială a acestora sânt create compartimente dedicate transparenței decizionale.**

Mai mult, potrivit **art. 20 alin. 2) lit. b) din Legea nr. 82/2017**, conducătorul entității publice are următoarele obligații:

➤ **să asigure informarea publicului asupra organizării procesului decizional prin:** publicarea informației referitoare la programele (planurile) anuale de activitate ale entității publice; publicarea informației privind regulile interne adoptate, a listei generale a părților interesate; informarea publicului, prin intermediul anunțurilor scrise, privind inițierea elaborării deciziei sau, după caz, privind retragerea unui proiect de decizie din procesul de elaborare; punerea la dispoziția părților interesate a proiectului de decizie și a materialelor aferente acestuia; publicarea raportului anual privind asigurarea transparenței în procesul decizional din cadrul entității publice.

Astfel, potrivit informațiilor prezentate de către ANTA cu privire la asigurarea transparenței în procesul decizional, precum și urmare a verificării paginii web a entității evaluate, se evidențiază următoarele:

<i>Planul de activitate al ANTA</i>		<i>Raportul de activitate al ANTA</i>	
<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
1 (anual)	1 (anual)	1 (anual)	1 (anual)

Totodată, referitor la **activitate aferentă controlului de stat** desfășurată de către ANTA, se atestă a fi publicate următoarele informații:

<i>Planul de acțiuni al ANTA privind controlul de stat asupra activităților de întreprinzător</i>		<i>Raportul de activitate al ANTA privind controlul de stat asupra activităților de întreprinzător</i>	
<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
1 (anual)	1 (anual)	1 (anual)	1 (anual)

***La caz, se menționează că rubrica „consultări publice” nu este disponibilă pe pagina web ANTA.***

Referindu-ne la datele prezentate supra, privind conformarea ANTA la exigențele stipulate la **art.20 din Legea nr.82/2017 și pct.14 al HG nr. 967/2016**, **se concluzionează că entitatea s-a conformat parțial exigențelor cadrului normativ.** În acest sens, se impune suplینirea compartimentului „Transparența” cu rubrica „Consultări publice”.

**În vederea asigurării posibilităților de participare a cetățenilor, a asociațiilor constituite în corespundere cu legea și a altor părți interesate la procesul decizional din cadrul ANTA, se impune implementarea conformă a art. 20 din Legea nr. 82/2017, inclusiv a normelor Legii nr.239/2008 și HG nr.967/2016.**

## 6.11 ASIGURAREA ACCESULUI LA INFORMAȚIE DE INTERES PUBLIC

Potrivit **art. 21 alin. 1) al Legii nr. 82/2017**, în vederea eficientizării procesului de informare a populației și a controlului efectuat de către cetățeni asupra activității entităților publice, stimularea formării opiniilor și participării active a populației la procesul de luare a deciziilor, **se garantează accesul la informații de interes public cu privire la activitatea entității publice**. În acest scop, conducătorul entității publice și agenții publici asigură **accesul liber la informațiile oficiale**, inclusiv informarea activă, corectă și la timp a cetățenilor asupra chestiunilor de interes public și asupra problemelor de interes personal pentru ei.

**Regulile generale de asigurare a accesului la informațiile oficiale de interes public și derogările cu privire la informațiile oficiale cu accesibilitate limitată sunt prevăzute de Legea nr. 148/2023 privind accesul la informațiile de interes public.**

### **Se reține:**

*Potrivit art.6 din Legea nr.148/2023 privind accesul la informațiile de interes public, orice persoană fizică sau juridică are dreptul la accesul la informațiile de interes public, în formele și condițiile prevăzute de lege. Furnizorii de informații sunt obligați să asigure accesul la informațiile de interes public, în formele și condițiile prevăzute de lege.*

*De asemenea, potrivit art. 13 alin. 1) din Legea nr. 148/2023, orice persoană fizică sau juridică are dreptul să solicite și să obțină informații de interes public în condițiile legii, prin înaintarea unei cereri de comunicare a informațiilor de interes public.*

*Totodată, potrivit art. 19 alin. 1) din Legea nr. 148/2023, informațiile de interes public se comunică solicitantului din momentul în care sunt disponibile pentru a fi comunicate, dar **nu mai târziu de 10 zile** de la data înregistrării cererii.*

**Modul de înregistrare a cererii este stipulat la art. 15 al Legii nr. 148/2023, care prevede că:**

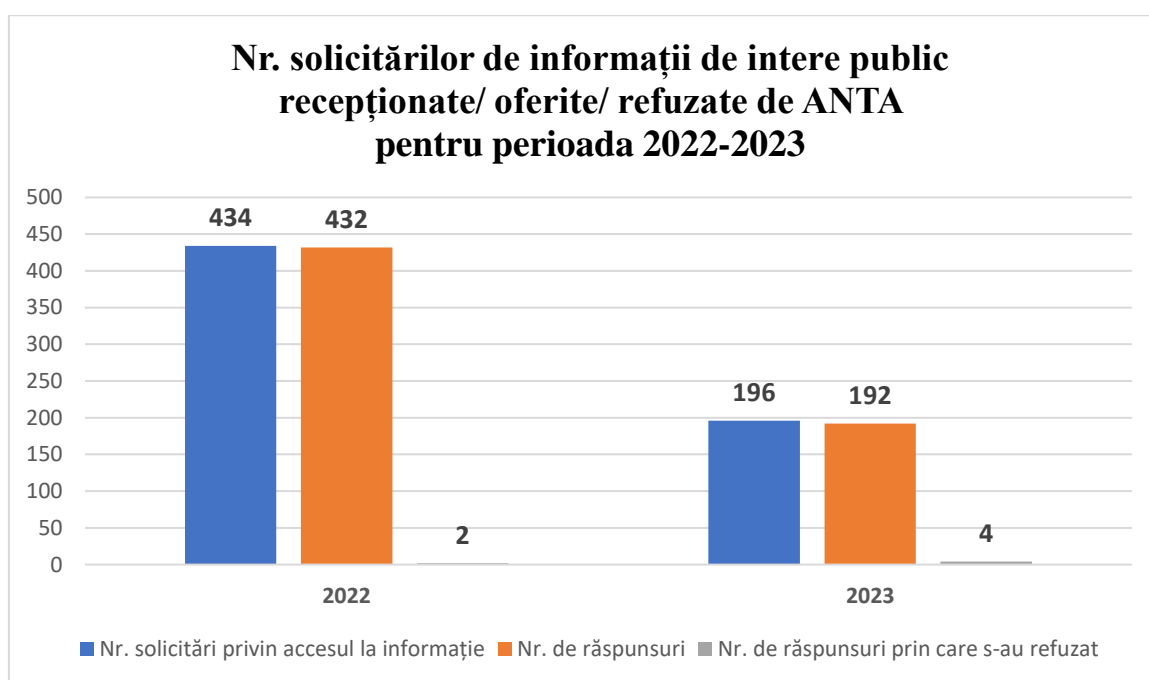
- **Furnizorii de informații sunt obligați să primească** cererile înaintate conform art.14 alin.(1) lit. a) și b) și să le înregistreze cel târziu în următoarea zi lucrătoare. Primirea sau înregistrarea cererii nu poate fi refuzată. Furnizorii de informații prevăzuți la art.5 lit.a)–c) înregistrează cererile și în registrul cererilor de comunicare a informațiilor de interes public, conform modelului și în modul stabilite de Guvern.
- *În cazul cererii transmise în formă electronică*, furnizorul de informații este obligat să comunice solicitantului cel târziu în următoarea zi lucrătoare, prin aceleași mijloace, numărul și data înregistrării cererii.
- *Cererea expediată prin poștă* se consideră a fi depusă din momentul înregistrării acesteia de către furnizorul de informații.
- *În cazul cererii depuse în scris* la sediul furnizorului de informații, furnizorul este obligat să elibereze dovada înregistrării cererii.

➤ **Cererile adresate verbal** nu sunt înregistrate, cu excepția cazului prevăzut la art.73 alin.(6) din Codul administrativ nr.116/2018.

În sensul dat, se menționează că în temeiul art.15 alin.(1) din Legea nr.148/2023 a fost aprobată **HG nr.1027 din 21.12.2023 privind modul de înregistrare a cererilor de comunicare a informațiilor de interes public**, care prevede modul de înregistrare a cererilor, precum și modelul și instrucțiunile de completare a acestuia.

Astfel, în conformitate cu rigorile **HG nr.1027/2023, Registrul cererilor de comunicare a informațiilor de interes public** este ținut în format electronic de către subdiviziunea sau persoana responsabilă de recepționarea și înregistrarea petițiilor.

Mai jos sunt afișate informațiilor cu privire la accesul la informație de interes public prezentate de către ANTA:



Urmare a analizei datelor prezentate supra, se atestă o scădere cu **55 %** a numărului solicitărilor în anul 2023 a informațiilor privind accesul la informații comparativ cu numărul solicitărilor în anul 2022.

Astfel, întru asigurarea accesului la informații de interes public, eficientizarea procesului de informare a populației și a controlului efectuat de către cetățeni asupra activității ANTA, se impune implementarea conformă a normelor *art.21 din Legea nr.82/2017 și art.15 din Legea nr. 148/2023 privind accesul la informațiile*.

## **6.12 GESTIONAREA TRANSPARENTĂ ȘI RESPONSABILĂ A PATRIMONIULUI PUBLIC, A FINANTELOR RAMBURSABILE ȘI NERAMBURSABILE**

În conformitate cu prevederile *art.22 din Legea nr. 82/2017*, în vederea valorificării raționale, eficiente și durabile a resurselor publice, constituite ca rezultat al muncii societății prin aportul contribuabililor, precum și a mijloacelor din fonduri externe,

conducătorul entității publice și agenții publici *asigură gestionarea alocațiilor bugetare, administrează patrimoniul public în baza principiilor buneii guvernări, garantează transparența achizițiilor publice, implementarea sistemului de control intern managerial și organizarea auditului intern în sectorul public.* Astfel, în scopul respectării principiilor asigurării concurenței, eficienței, transparenței și satisfacerea necesităților bunurilor, lucrărilor sau serviciilor pentru întregul an bugetar, în cadrul ANTA procedura de achiziție se desfășoară în conformitate cu *Legea nr.131/2015 privind achizițiile publice, precum și în baza Ordinului nr. 47 din 12.04.2023 cu privire la instituirea grupului de lucru pentru achizițiile publice.*

În conformitate cu pct. 18 din *Regulamentul cu privire la modul de planificare a contractelor de achiziții publice aprobat prin HG nr. 1419/2016*, autoritatea contractată **este obligată să publice pe pagina sa web** planul provizoriu/anual de achiziții, în termen de 15 zile de la aprobarea acestuia sau în 5 zile de la modificarea acestuia.

Totodată, potrivit *art. 15 alin.1 lit. (i) din Legea nr. 131/2016*, grupul de lucru are atribuția de **monitorizare a contractelor de achiziții publice**, întocmind în acest sens rapoarte semestriale și anuale, cu ulterioara lor plasare pe paginile web a entității.

De asemenea, potrivit *pct.70 din HG nr. 870/2022<sup>40</sup>* autoritatea/entitatea contractantă **este obligată să prezinte trimestrial**, până la data de 15 a lunii următoare, în SIA "RSAP", informația cu privire la achizițiile publice de valoare mică realizate.

### **6.12.1 PROCEDURA DE ORGANIZARE ȘI DESFĂȘURARE A ACHIZIȚIILOR PUBLICE DE CĂTRE ANTA**

Conform informațiilor comunicate, ANTA desfășoară procedurile de achiziții a bunurilor, serviciilor și lucrărilor, conducând-se de prevederile Legii nr. 131/ 2015 privind achizițiile publice și HG nr. 870/2022 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la achizițiile de valoare mică.

Astfel, în concordanță cu rigorile art. 14 alin. (1) din Legea nr. 131/2015, autoritatea contractantă își exercită atribuțiile prin intermediul unui grup de lucru, creat în acest scop din funcționari și specialiști cu experiență profesională în domeniul achizițiilor publice, din cadrul autorității, în limitele personalului scriptic. În funcție de obiectul achiziției, autoritatea contractantă poate crea unul sau mai multe grupuri de lucru.

---

<sup>40</sup> HG nr. 870 din 14.12.2022 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la achizițiile publice de valoare mică;

*Potrivit pct. 30 din Regulamentului cu privire la activitatea grupului de lucru în domeniul achizițiilor publice, aprobat prin HG nr. 10 din 20.01.2021, se reține că unele din obligații ale membrilor grupului de lucru, se referă la:*

- 1) să asigure eficiența achizițiilor publice pentru necesitățile autorității contractante;*
- 2) să asigure participarea pe scară largă a operatorilor economici la procedurile de achiziție publică în scopul asigurării concurenței;*
- 3) să asigure obiectivitatea și imparțialitatea în cadrul procedurilor de achiziție publică;*
- 4) să asigure transparența și publicitatea procedurilor de achiziție publică.*

La caz se remarcă, că grupurile de lucru pentru achiziții au fost instituite prin ordinele ANTA nr. 395/1 din 08.12.2021; nr. 308 din 12.09.2022 și nr. 47 din 12.04.2023.

Consecvent, se reține că potrivit ordinului nr.47 din 12.04.2023, a fost instituit 8 persoane în grupul de achiziții și 2 membri supleanți, în acest sens fiind reglementate expres atribuțiile a 5 membri ai grupului de lucru.

***De menționat că în perioada anilor 2022-2023, nu au parvenit careva cereri din partea societății civile privind includerea în grupul de lucru.***

Urmare a informațiilor prezentate de către ANTA, se constată că pe durata anilor 2022-2023 nu au fost constatate încălcări ale membrilor grupului de lucru în procesul de efectuare a achizițiilor publice.

**Analizând procedura de achiziții aferentă procedurilor desfășurate de grupul de lucru din cadrul ANTA, se rețin următoarele neconformități:**

***INCLUDEREA ÎN CAIETUL DE SARCINI A CONDIȚIILOR CARE FAVORIZAU ANUMIȚI AGENȚI ECONOMICI (serviciilor de reparație și întreținere tehnică a mijloacelor de transport pentru anul 2023)***

*La caz se menționează că în anul 2023, ANTA a planificat achiziționarea serviciilor de reparație și întreținere tehnică a mijloacelor de transport pentru anul 2023. Astfel, conform anunțului de participare, la rubrica „notă” se indică că „distanța parcursă până la locația prestării serviciilor de reparație și întreținere auto să nu depășească 5 km (tur-retur) de la sediul ANTA (mun. Chișinău, strada Alea Gării nr. 6)”.*

În acest sens, se menționează că potrivit art.7 din Legea 131/2015, unele dintre principiile de reglementare a relațiilor privind achizițiile publice sunt:

- a) utilizarea eficientă a banilor publici și minimizarea riscurilor autorităților contractante;***

*c) asigurarea concurenței și combaterea practicilor anticoncurențiale în domeniul achizițiilor publice;*

*h) tratament egal, imparțialitate, nediscriminare în privința tuturor ofertanților și operatorilor economici.*

În acest sens, se reține că potrivit art. 12 alin.(2) lit.b) și c) din Legea concurenței nr.183 din 11.07.2012, sunt interzise orice acțiuni sau inacțiuni ale autorităților publice care restrâng, împiedică sau denaturează concurența, precum stabilirea de condiții discriminatorii sau acordarea de privilegii pentru activitatea întreprinderilor, în cazul în care acestea nu sunt prevăzute de lege, cât și de stabilirea de interdicții sau restricții, neprevăzute de lege, pentru activitatea întreprinderilor.

Astfel, se conchide că prin stabilirea condiției speciale referitoare la amplasarea stației de reparație și întreținere auto în raza de 5 km (dus-întors) de la sediul ANTA, a fost adusă atingere principiului concurenței care trebuie să fie respectat în cadrul procedurilor de achiziții publice. Mai mult, a fost restrâns neîntemeiat numărul operatorilor economici care s-ar fi încadrat în respectiva condiție.

**La caz, se menționează că stabilirea de condiții discriminatorii în cadrul procedurilor de achiziții, ar putea favoriza anumiți operatori economici și acorda privilegii neîntemeiate.**

Astfel, luând în considerare faptul că potrivit documentelor de achiziție, a fost solicitat expres amplasare operatorului economic la 2,5 Km (5 km dus-întors) de sediul instituției, se poate deduce că condițiile expres prevăzute în anunțul de intenție, au fost înaintate cu scopul atribuirii contractului de achiziții unui anumit operator economic concret.

În aceeași ordine de idei, potrivit Raportului privind monitorizarea contractelor de achiziții publice pentru anul 2023<sup>41</sup>, au fost încheiate 3 contracte privind achiziționarea serviciilor de reparație și întreținere tehnică a mijloacelor de transport cu următorii operatori economici:

<b>N. d/o</b>	<b>Operator economic</b>	<b>Data încheierii contractului</b>	<b>Suma contractului (mdl)</b>
1.	A. A. S.R.L.	22.02.2023	180 000
2.	A. D. S.R.L.	05.07.2023	60 000
3.	D. A. S. S.R.L.	31.10.2023	100 000
	<b>Total</b>		<b>340 000</b>

<sup>41</sup> Raport privind monitorizarea contractelor de achiziții publice pentru anul 2023, <https://www.anta.gov.md/sites/default/files/Raport%20de%20monitorizare%202023.semnat.semnat.signed.pdf>

Se menționează că, fondatorul și administratorul întreprinderilor „A. A.” SRL și „A. D.” SRL, este una și aceeași persoană<sup>42</sup>. Prin urmare, în condițiile în care în caietul de sarcini au fost stabilite unele condiții speciale referitoare la amplasarea stației de reparație și întreținere auto, riscul favorizării acestor agenți economici ar putea fi unul materializat în trecut.

Astfel, conform anunțului de intenție, se reține că autoritatea solicită înaintarea ofertelor pentru achiziționarea următoarelor servicii, vezi extrasul de mai jos.

**9. Cumpărătorul invită operatorii economici interesați, care îi pot satisface necesitățile, să participe la procedura de achiziție privind livrarea următoarelor bunuri:**

Nr. lot	Cod CPV	Denumirea serviciilor solicitate	Cantitatea	Specificarea tehnică deplină solicitată, Standarde de referință	Valoarea estimată fără TVA
<b>Lot unic:</b>					
1.	50100000-6	Skoda Rapid, anul fabricării 2017, motor benzină 1598 m <sup>3</sup>	7 unități	Conform anexei.	150000,00 lei
2.	50100000-6	Volkswagen Passat, anul fabricării, motor diesel 1900 m <sup>3</sup>	1 unitate	Conform anexei.	
3.	50100000-6	Opel Insignia, anul fabricării 2015, motor benzină 1364 cm <sup>3</sup>	3 unități	Conform anexei.	
4.	50100000-6	Dacia Doker, anul fabricării 2018, motor benzină 1598 cm <sup>3</sup>	2 unități	Conform anexei.	
5.	50100000-6	Dacia Doker, anul fabricării 2018-2020, motor diesel 1461 cm <sup>3</sup>	8 unități	Conform anexei.	
Notă: Distanța parcursă până la locația prestării serviciilor de reparație și întreținere auto să nu depășească 5 km (tur-retur) de la sediul ANTA (mun. Chișinău, strada Aleea Gării nr.6).					

Extras: Anunțul de participare - <https://mtender.gov.md/tenders/ocds-b3wdp1-MD-1675851438713?tab=contract-notice>

În acest sens, se menționează că în cadrul procedurii nr.ocds-b3wdp1-MD-1675851438713<sup>43</sup> au fost depuse 2 oferte ale „T&T M. S.” SRL și „A. S.” SRL.

Conform platformei mternder.gov.md, în rezultatul licitației electronice, a fost desemnată câștigătoare oferta „T&T M. S.” SRL, care însă a fost respinsă de grupul de lucru, deoarece operatorul nu a întrunit criteriile/condițiile de calificare solicitate:

- nu au fost încărcate toate documentele/ materialele solicitate;
- **nu a fost respectată distanța parcursă până la locația prestării serviciilor de reparație** și întreținere auto care depășește 5 km (tur-retur) de la sediul ANTA (mun. Chișinău, str. Aleea Gării nr. 6);
- nu a fost încărcată specificația tehnică a mijloacelor de transport, ceea ce nu permite analizarea necesităților de reparații, cu bugetul alocat.

<sup>42</sup> <https://infobiz.md/1019600040025/societatea-cu-raspundere-limitata-autoaria-service> ,  
<https://infobiz.md/1010600007485/societatea-cu-raspundere-limitata-aria-duca>

<sup>43</sup> <https://mtender.gov.md/tenders/ocds-b3wdp1-MD-1675851438713?tab=cans>

Astfel, grupul de lucru a constatat că în conformitate cu prevederile lit. c) alin. (1) art. 71 din Legea 131/ 2015, „T&T M. S.” SRL nu a întrunit condițiile de calificare prevăzute în documentația de atribuire.

- Referitor la ofertele financiare depuse de operatorii economici, se reține că valoarea estimată a procedurii de achiziții este de 150 000 lei.

La caz, se menționează că ofertele de preț înaintate de operatorii economici au fost următoarele:

- „A. S.” SRL - 1 490 012;
- „T&T M. S.” SRL - 4 244 539, a se vedea extrasele de mai jos.

### Oferta financiară a SRL „A. S.” SRL

Anexa nr. 23  
la Documentația standard nr. 115 din 15.09.2021

#### Specificații de preț

[Acest tabel va fi completat de către ofertant în coloanele 5,6,7,8 și 11 la necesitate, iar de către autoritatea contractantă – în coloanele 1,2,3,4,9,10]

Numărul procedurii de achiziție: ocds-b3wdp1-MD-1675851438713 din 08.02.2023  
Obiectul de achiziție: Serviciilor de reparație și întreținere tehnică a mijloacelor de transport pentru anul 2023

Nr. d/o	Cod CPV	Denumirea bunurilor/serviciilor	Unitate a de măsură	Cantitatea	Preț unitar (fără TVA)	Preț unitar (cu TVA)	Suma fără TVA	Suma cu TVA	Termenul de livrare /presta-re	Clasifi cație bugeta ră (IBAN )	Disco unt %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1	50100000-6	Servicii de reparație pentru Skoda Rapid	unitate	7	72,720.83	87,265.00	509,045.83	610,855.00	Ianuarie – Decembrie 2023	MD15TRPBA0322500A1G340AC	
2	50100000-6	Servicii de reparație pentru Volkswaghen Passat	unitate	1	57,029.17	68,435.00	57,029.17	68,435.00			
3	50100000-6	Servicii de reparație pentru Opel Insignia	unitate	3	67,837.50	81,405.00	203,512.50	244,215.00			
4	50100000-6	Servicii de reparație pentru Dacia Doker, motor benzina 1598 m3	unitate	2	70,429.17	84,515.00	140,858.33	169,030.00			
5	50100000-6	Servicii de reparație pentru Dacia Doker, motor diesel 1461 cm3	unitate	8	72,445.83	86,935.00	579,566.67	695,480.00			
<b>TOTAL:</b>							<b>1,490,012.50</b>	<b>1,788,015.00</b>			

### Oferta financiară a SRL „T&T M. S.” SRL

Anexa nr. 23  
la Documentația standard nr. 115 din 15.09.2021

#### Specificații de preț

[Acest tabel va fi completat de către ofertant în coloanele 5,6,7,8 și 11 la necesitate, iar de către autoritatea contractantă – în coloanele 1,2,3,4,9,10]

Numărul procedurii de achiziție ocds-b3wdp1-MD-1675851438713 din 08.02.2023  
Obiectul de achiziție: Servicii de reparație și întreținere tehnică a automobilelor ANTA pentru anul 2023

Cod CPV	Denumirea bunurilor/serviciilor	Unitatea de măsură	Cantitatea	Preț unitar (fără TVA)	Preț unitar (cu TVA)	Suma fără TVA	Suma cu TVA	Termenul de livrare/ presta-re	Clasificație bugetară (IBAN)	Discount %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
50100000-6	<b>Lot unic:</b> Servicii de reparație pentru Skoda Rapid	unitate	7	137317,50	164781,00	961222,50	1153467,00	Ianuarie – Decembrie 2023	MD15TRPBA0322500A1G340AC	
	Servicii de reparație pentru Volkswaghen Passat	unitate	1	137317,50	164781,00	137317,50	164781,00	Ianuarie – Decembrie 2023		
	Servicii de reparație pentru Opel Insignia	unitate	3	137317,50	164781,00	411952,50	494343,00	Ianuarie – Decembrie 2023		
	Servicii de reparație pentru Dacia Doker	unitate	10	272301,67	326762,00	2723016,67	3267620,00	Ianuarie – Decembrie 2023		
<b>TOTAL</b>				<b>684254,17</b>	<b>821105,00</b>	<b>4233509,17</b>	<b>5080211,00</b>			

În cadrul evaluării ofertelor depuse, grupul de lucru a decis atribuirea contractului operatorului economic **SRL „A. S.” SRL**

## Evaluarea ofertei câștigătoare

Lotul		Numărul lotului		
Serviciilor de reparație și întreținere tehnică a mijloacelor de transport pentru anul 2023		9eddc0d6-d45b-43ed-a130-2fc1dce34de2		
Ofertantul	Oferta finală	Declarație pe proprie răspundere	Documentele OE	Statutul și decizia Grupului de lucru
T&T [redacted] S.R.L. IDNO Codul: MD-IDNO-1017600050859	150 000.00 MDL achiziției fără TVA	MTender ESPD Declarație pe proprie răspundere		Refuzat 20.02.2023 / 15:35
A [redacted] S [redacted] SRL IDNO Codul: MD-IDNO-1019600040025	1 490 012.50 MDL achiziției fără TVA	MTender ESPD Declarație pe proprie răspundere		Câștigătorul 22.02.2023 / 14:04

Extras - <https://mtender.gov.md/tenders/ocds-b3wdp1-MD-1675851438713?tab=awards>

Neconcordanța specificațiilor de preț dintre valoarea estimativă stabilit în documentele de licitație de către grupul de lucru și specificațiile de preț înaintate de către operatorii economici, poate genera potențiale riscuri tipice și specifice corupției, și anume: *favorizarea nejustificată a unor agenți economici; gestionarea frauduloasă a banilor publici; obținerea unor comisiune ilicite urmare a semnării acestor contracte, desfășurarea procedurii de achiziții neconforme și contrare cadrului legal, etc.*

***DIVIZAREA UNOR PROCEDURI DE ACHIZIȚII PRIN ACHIZIȚIONAREA ACELORAȘI SERVICII ÎN BAZA MAI MULTOR PROCEDURI DE ACHIZIȚII*** – fapt care contravine cadrului normativ în vigoare.

Potrivit Raportului pentru anul 2022, autoritatea contractantă a încheiat mai multe contracte de achiziții cu operatori economici distincți, obiectul achiziției fiind același, *vezi tabelul de mai jos:*

Nr. d/o	Operatorul economic	Nr. contractului	Data semnării contractului	Obiectul contractului	Suma contractului (mdl)
1.	R. P. SRL	24	17.01.2022	Servicii de deservire tehnică a automobilelor	60 000,00
2.	D. H. SA	25	19.01.2022	Servicii de deservire tehnică a automobilelor	50 000,00
3.	R. SRL	65	16.05.2022	Servicii de deservire tehnică a automobilelor	80 000,00
4.	D. H. SA	66	20.05.2022	Servicii de deservire tehnică a automobilelor	40 000,00

5.	D. H. SA	90	24.10.2022	Servicii de deservire tehnică a automobilelor	26 900,00
6.	A. D. SRL	97	15.11.2022	Servicii deservire auto	39 484,00
	Total				<b>296 384,00</b>

**Sursa:** Extras Raport ANTA aferente procedurilor de achiziții desfășurate în anul 2022  
[https://anta.gov.md/sites/default/files/Raport\\_achizitii\\_2022.pdf](https://anta.gov.md/sites/default/files/Raport_achizitii_2022.pdf)

*În acest sens, se menționează că potrivit alin. (1) art. 76 din Legea achizițiilor publice 131/2015, autoritatea contractantă nu are dreptul să divizeze achiziția prin încheierea de contracte de achiziții publice separate în scopul aplicării unei alte proceduri de achiziție publică decât procedura care ar fi fost utilizată în conformitate Legea achizițiilor publice 131/2015 în cazul în care achiziția nu ar fi fost divizată.*

*Excepție constituie achiziția de bunuri și servicii sezoniere, care impune încheierea unor contracte separate pe diferite perioade de timp. Pentru achizițiile de bunuri, lucrări și servicii a căror perioadă de realizare este mai mare de un an, contractul poate fi încheiat pentru întreaga achiziție, însă realizarea lui urmează a fi asigurată în limitele alocațiilor anuale prevăzute în aceste scopuri și precizate anual în contract.*

Potrivit **art. 2 din 131/2015<sup>44</sup>**, Legea achizițiilor publice se va aplica contractelor de achiziții publice a căror valoare estimată, fără taxa pe valoarea adăugată, este egală cu sau mai mare decât următoarele praguri:

- a) pentru contractele de achiziții publice de bunuri și servicii, altele decât cele menționate la lit. c) – **200 000 de lei**;
- b) pentru contractele de achiziții publice de lucrări – **250 000 de lei**;
- c) pentru contractele de achiziții publice care au ca obiect servicii sociale și alte servicii specifice enumerate în anexa nr. 2 – **400 000 de lei<sup>45</sup>**.

Totodată, se menționează, că în conformitate cu art. 57 alin. (1) Legea 131/2015, autoritatea contractantă, prin cererea ofertelor de prețuri, poate atribui contracte de achiziții publice de bunuri, lucrări sau servicii, care se prezintă conform unor specificații concrete, cu condiția ca valoarea estimată a achiziției să nu depășească 800 000 de lei pentru bunuri și servicii și 2 000 000 de lei pentru lucrări<sup>46</sup>.

La pct.8 din HG nr.987/10.10.2018 pentru aprobarea Regulamentului privind achiziția bunurilor și serviciilor prin cererea ofertelor de prețuri, este specificat că prin cererea ofertelor de prețuri, **procedura de achiziție prin cererea ofertelor de prețuri se**

<sup>44</sup> În redacția Legii 131/2015 modificată prin Legea nr. 319 din 30.11.2018

<sup>45</sup> În redacția Legii 131/2015 modificată prin Legea nr. 319 din 30.11.2018

<sup>46</sup> În redacția Legii 131/2015 modificată prin Legea nr. 319 din 30.11.2018

**aplică de orice autoritate contractantă interesată de achiziția bunurilor sau serviciilor necesare pentru satisfacerea cerințelor sale, conform planului anual de achiziții, dacă valoarea estimată a achiziției nu depășește 400 000 de lei.**

Astfel, luând în considerație cele expuse supra, inclusiv faptului că în anul 2022 suma contractelor privind achiziționarea serviciilor de deservire tehnică a automobilelor a depășit suma de 200 000 lei<sup>47</sup>, **autoritatea contractantă nu era în drept să divizeze achiziția prin încheierea de contracte de achiziții publice separate în scopul aplicării unei alte proceduri de achiziție publică decât procedura care ar fi fost utilizată în conformitate Legea achizițiilor publice 131/2015.**

De asemenea, se menționează că la pct.10 din HG nr.987/2018 **pentru aprobarea Regulamentului privind achiziția bunurilor și serviciilor prin cererea ofertelor de prețuri**, este indicat expres că la achiziția bunurilor sau serviciilor a căror valoare estimativă depășește 150 000 de lei, autoritatea contractantă publică anticipat un anunț de participare în Buletinul achizițiilor publice, or publicarea anunțului și desfășurarea unei proceduri de achiziții în concordanță cu cadrul legal, ar fi asigurat o concurență mai mare între agenții economici interesați, și drept consecință o gestionare eficientă a banilor publici.

În acest sens, se menționează că potrivit pct. 9 din HG nr.987/2018, la achiziția bunurilor și/sau serviciilor a căror valoare estimativă nu depășește 150 000 de lei, autoritatea contractantă va transmite operatorilor economici în scris, prin mijloace electronice de comunicare, sau, ca excepție, prin alte mijloace de comunicare, invitația de participare.

Astfel, pentru a ține la control riscurile tipice și specifice corupției, se impune:

- **Organizarea seminarelor de instruire cu tematicile: achizițiile publice, aspecte legale și bune practici; estimarea volumelor de procurări; legislația anticorupție și răspunderea în acest sens, inclusiv răspunderea pentru încălcarea legislației de inițiere și desfășurare a procedurilor de achiziții publice, experiența internațională etc.**

- **Constituirea și menținerea unei baze generale de date a achizițiilor publice (AP planificate, realizate, anulate, amânate etc.)**

- **Efectuarea anuală a auditului achizițiilor publice și monitorizarea realizării recomandărilor misiunilor de audit intern;**

- **Efectuarea permanentă a controlului calității bunurilor achiziționate;**

- **Evaluarea trimestrială a achizițiilor publice efectuate, elaborarea și prezentarea rapoartelor în acest sens;**

---

<sup>47</sup> În redacția Legii 131/2015 modificată prin Legea nr. 319 din 30.11.2018

- Monitorizarea asigurării legalității în desfășurarea achizițiilor publice și executării contractelor.

### 6.12.2 IMPLEMENTAREA CONTROLULUI FINANCIAR PUBLIC INTERN

*Legea nr. 229 din 23.09.2010 definește control financiar public intern drept sistem general și consolidat instituit în sectorul public, format din controlul intern managerial, auditul intern și armonizarea centralizată a acestora, avînd scopul de a promova gestionarea entităților publice conform principiilor buneii guvernări;*

În conformitate cu *art.15 din Legea nr. 229/2010 privind controlul financiar public intern*, **managerul entității publice este responsabil** de organizarea sistemului de management financiar și control în entitatea publică.

În acest sens, în conformitate cu *art.16 alin. (1) al aceleiași legi*, managerul entității publice, în rezultatul autoevaluării, apreciază organizarea sistemului de control intern managerial și emite anual, pentru anul precedent, o **declarație de răspundere managerială**.

Astfel, în corespundere cu *pct. 4 al Ordinului MF nr. 4 din 09.01.2019* cu privire la aprobarea *Regulamentului privind autoevaluarea, raportarea sistemului de control intern managerial și emiterea Declarației de răspundere managerială*, entitatea publică efectuează autoevaluarea în scopul determinării funcționalității sistemului control intern managerial, aprecierii gradului de conformitate a acestuia cu cadrul normativ în domeniu, elaborării Raportului anual privind controlul intern managerial, precum și emiterii Declarației de răspundere managerială.

**SNCI nr.9 „Managementul riscurilor”** din Ordinul MF nr.189/2015 prevede că „entitatea publică evaluează expunerea la riscuri, generată de posibile evenimente viitoare și determină nivelul acceptabil al riscurilor reziduale. Managerii asigură identificarea, înregistrarea, evaluarea, controlul, monitorizarea și raportarea sistematică a riscurilor, inclusiv a riscurilor de corupție, prin ținerea unui registru al riscurilor. Fiecare subdiviziune structurală autonomă din cadrul entității publice elaborează *Registrul riscurilor*, care ulterior urmează a fi consolidat în *Registrul riscurilor entității publice*”.

**Articolul 27 din Legea integrității nr.82/2017** reglementează că managementul riscurilor de corupție este procesul desfășurat în cadrul entității publice prin care are loc evaluarea internă a riscurilor de corupție în vederea identificării și gestionării riscurilor de corupție aferente activității profesionale. ***Conducătorul entității publice este responsabil de asigurarea managementului riscurilor de corupție în contextul implementării standardelor de etică și integritate profesională, în condițiile Legii nr.229/2010 privind controlul financiar public intern.*** Procesul de management al riscurilor de corupție în cadrul entității publice se documentează într-un registru special.

Prin urmare, ANTA, în rezultatul autoevaluării, ca urmare a aprecierii sistemului de control intern managerial, emite anual, pentru anul precedent, o declarație privind răspunderea managerială, care este publicată pe pagina web a entității.

Potrivit Declarațiilor privind răspunderea managerială emise pentru anii 2022-2023, elaborată de către conducătorul ANTA, entitatea dispune de un sistem de **control intern managerial** a cărui organizare și funcționare **permite integral furnizarea unei asigurări rezonabile** precum că fondurile publice alocate în scopul atingerii obiectivelor strategice și operaționale au fost utilizate în condiții de transparență, economicitate, eficiență, eficacitate, legalitate, etică și integritate.

Sistemul de control intern managerial și măsurile privind sporirea eficacității acestuia au la bază managementul riscurilor. În baza rezultatelor autoevaluării, sistemul de control intern managerial al ANTA a fost apreciat ca fiind unul conform cu Standardele Naționale de Control Intern în sectorul public.

Totodată, potrivit *art. 8 din Legea nr. 229/2010*, managerul entității publice **implementează sistemul de control intern managerial conform Standardelor naționale de control intern în sectorul public**, ținând cont de complexitatea și domeniul de activitate al entității publice, în baza următoarelor componente:

- a) *mediul de control;*
- b) **managementul performanțelor și al riscurilor;**
- c) *activitățile de control;*
- d) *informația și comunicarea;*
- e) *monitorizarea și evaluarea.*

În conformitate cu *art. 27 din Legea nr. 82/2017*, **managementul riscurilor de corupție** este procesul desfășurat în cadrul entității publice prin care are loc evaluarea internă a riscurilor de corupție în vederea identificării și gestionării riscurilor de corupție aferente activității profesionale.

Conducătorul entității publice este responsabil de asigurarea managementului riscurilor de corupție în contextul **implementării standardelor de etică și integritate profesională**, în condițiile *Legii nr. 229/2010 privind controlul financiar public intern*.

Registrul riscurilor este completat și aprobat anual de către ANTA și se publică pe pagina web.<sup>48</sup>

Obiectivele/procesele asupra cărora au fost identificate potențialele riscuri vizează cooperarea internațională pentru dezvoltarea domeniului transporturilor rutiere, asigurarea prestării serviciilor publice de calitate; îmbunătățirea siguranței, securității și protecției consumatorului în domeniul transporturilor rutiere și activităților conexe prin activitățile

<sup>48</sup> <https://anta.gov.md/content/registrul-riscurilor>

de control; asigurarea durabilității instituționale și consolidarea integrității în cadrul ANTA.

Totodată, entitatea publică a desfășurat activități de identificare, descriere și evaluare internă a riscurilor de corupție în conformitate cu art. 27 al Legii nr. 82/2017, în acest sens, fiind aprobat la 04.12.2023 - Registrul riscurilor de mituire în cadrul Agenției Naționale Transport Auto. Potrivit acestui registru, au fost identificate riscuri de corupție pentru următoarele domenii:

1. Achiziții publice și administrarea patrimoniului;
2. Activitatea financiar-contabilă;
3. Activitatea juridică;
4. Activitatea de recrutare, selectare și promovare a angajaților;
5. Domeniul cooperării internaționale, vizînd dezvoltarea domeniului transportului rutier;
6. Protecția consumatorului în domeniul transporturilor rutiere și activităților conexe;
7. Activitatea de control și monitorizare a transportului rutier;
8. Domeniul tehnologic;
9. Domeniul management al serviciilor publice, înregistrarea, evidența și analiza informațiilor parvenite.

**Concluzii:** Răspunderea managerială nu implică doar responsabilitatea pentru buna gestiune financiară și performanță la toate nivelele entității publice, ci și obligativitatea gestionării riscurilor, inclusiv a celor de fraudă și corupție, care ar trebui să fie un proces ciclic și continuu. În caz contrar, riscul producerii și tolerării unor manifestări de corupție, ar putea fi unul cu un potențial de materializare în viitor.

**În acest sens se recomandă:**

- 1) Implementarea Standardelor Naționale de Control Intern, inclusiv documentarea conformă a riscurilor, integrînd și riscurile de fraudă și corupție în Registrul instituțional al riscurilor;**
- 2) Desemnarea unei persoane responsabile de coordonarea activității de organizare și menținere a controlului intern managerial.**

### 6.12.3 ORGANIZAREA AUDITULUI INTERN

Potrivit **art. 19 alin. (1) din Legea nr.229/2010**, în scopul evaluării sistemului de control intern managerial, entitatea publică organizează **auditul intern prin următoarele forme:**

- a) audit intern efectuat de subdiviziunea instituită în structura entității publice;
- b) audit intern prin asociere, efectuat inclusiv prin intermediul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară;
- c) audit intern pe bază de contract.

*Auditul intern este o activitate independentă și obiectivă de asigurare și consultanță, menită să adauge valoare și să îmbunătățească operațiunile unei organizații. Rolul său include, detectarea, prevenirea și monitorizarea riscurilor de fraudă și abordarea acestor riscuri în cadrul auditurilor și investigațiilor.*

Potrivit art.17 din Legea nr.229/2010 privind controlul financiar public intern, **scopul auditului intern este de acordare a consultanței și furnizarea asigurării obiective privind eficacitatea sistemului de control intern managerial**, oferind recomandări pentru perfecționarea acestuia și contribuind la îmbunătățirea activității entității publice.

Auditul intern asigură evaluarea cel puțin o dată la trei ani a proceselor cu risc sporit din următoarele domenii: **financiar-contabil; achiziții publice; administrare a activelor; tehnologii informaționale**. Totodată, potrivit art.18 din Legea nr.229/2010, activitatea de audit intern se bazează pe următoarele principii: independență; integritate; obiectivitate; competență profesională; confidențialitate; respectarea standardelor profesionale.

În corespundere cu art.19 din Legea nr.229/2010, subdiviziunea de audit intern se instituie în subordinea directă a managerului entității publice și îi raportează în mod direct acestuia și este dimensionată în baza volumului de activitate, astfel încât să asigure auditarea sistematică a întregului obiect al activității entității publice. Conducătorul subdiviziunii de audit intern deține certificat de calificare profesională în domeniul auditului intern în sectorul public, eliberat de către Ministerul Finanțelor, sau certificat de calificare cu recunoaștere internațională în domeniul auditului intern.

De menționat că potrivit *SNAI 1112 “Responsabilități ale conducătorului activității de audit intern în afara ariei de aplicabilitate ale auditului intern”* din Ordinul MF nr.153/2018 cu privire la aprobarea **Standardelor Naționale de Audit Intern**, în cazul în care conducătorul activității de audit intern deține sau i se solicită responsabilități în afara funcției de audit intern, trebuie luate anumite măsuri de protecție, care să limiteze subminarea independenței sau obiectivității.

Conform pct. 20 din Ordinul MF nr. 161 din 17.12.2020, auditul intern evaluează și oferă recomandări pentru îmbunătățirea:

- 1) procesului de guvernare a entității publice;
- 2) procesului de management al riscurilor, inclusiv riscurilor de fraudă și corupție;
- 3) activităților de control.

**În rezultatul analizei informațiilor aferente misiunilor de audit efectuate de către ANTA, entitatea a comunicat despre realizarea următorului număr de misiuni de audit, după cum urmează:**

<i>Misiuni de audit intern</i>	
<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>2</b>	<b>0</b>

**Astfel, în anul 2022 a fost desfășurate următoarele misiuni de audit.**

a) *”Evaluarea funcționalității sistemului informațional de evidență a serviciilor regulate/rețeaua rutelor regulate “AMIR” și a procesului de operare/introducere modificări la Programul de transport rutier și lista operatorilor de transport antrenați la deservirea rutelor/curselor incluse în program, prin utilizarea sistemului informațional rețeaua rutelor regulate “AMIR”” de către personalul desemnat din cadrul Secției programe de transport/Direcția înregistrare, evidență și analiză a utilizării actelor permissive antrenat în acest scop” - (2022);*

*Concluzii:*

Reieșind din constatările formulate în urma evaluării sistemului informațional de evidență servicii regulate/rețeaua rutelor regulate “AMIR”, s-a stabilit că, funcționalitatea sistemului informațional de evidență servicii regulate/rețeaua rutelor regulate “AMIR” nu este funcțională în totalitate, nu se conformează la cerințele actelor normative din domeniul IT, nu dispune de capacitate de funcționare deplină (înregistrate 1757 rute / 11 864 curse), generează erori la procesarea informației în partea ce ține de modificarea programului de transport și/sau alte modificări operate.

*Echipa de audit în procesul auditării funcționalității sistemului informațional de evidență servicii regulate/rețeaua rutelor regulate “AMIR” și a procesului de operare/introducere modificări la Programul de transport rutier și lista operatorilor de transport antrenați la deservirea rutelor/curselor incluse în program prin utilizarea sistemului informațional rețeaua rutelor regulate “AMIR”, s-a confruntat cu următoarele aspecte care au stat la baza imposibilității verificării detaliate și complexe a sistemului auditat, cum ar fi: lipsa istoricului înregistrat pentru operațiunile procesate în sistemul informațional; lipsa procedurilor operaționale și instrucțiunilor de utilizare a sistemului informațional de evidență servicii regulate “AMIR”; lipsa salvărilor și a planificării la incidentele*

*probabile care crește riscul de pierdere informații și integritatea datelor procesate în sistemul informațional; lipsa documentației de evidență contabilă și funcționalitate a sistemului informațional; lipsa înregistrării în evidența contabilă a Agenției, etc.*

**b) ”Evaluarea respectării, atribuțiilor de serviciu în conformitate cu legislația în vigoare, Regulamentul de activitate, fișele de post și executarea proceselor de către personalul din Direcția control și audit al siguranței rutiere” – 2022**

Reieșind din constatările formulate în urma evaluării informației prezentate în cadrul misiunii de audit, s-a stabilit că, la unul din controalele inopinate efectuat la sediul operatorului de transport rutier în perioada supusă auditării, **lipsește analiza preliminară a riscurilor și estimării prealabile a efortului și a modului de intervenție** și doar în cazul existenței temeiurilor stabilite suplimentar și prin calculul riscului global al operatorului de transport rutier ce vizează controlul, cerință stabilită în baza *Ordinului ANTA cu nr.198 din 22.06.2021 cu privire la efectuarea controalelor inopinate în baza analizei riscurilor* în contextul prevederilor stabilite de art.19 din Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, fapt confirmat ca abatere în partea ce ține de ignorarea cerințelor stabilite.

*Echipa de audit a constatat că de către inspectorii antrenați în cadrul controalelor inopinate, după caz, nu sunt remise prescripțiile repetate în termeni, urmare a termenului depășit de prezentare a informației primare și actele confirmative privind înlăturarea abaterilor constatate în cadrul controlului.*

*La caz, se menționează că în vederea realizării recomandărilor înaintate, a fost întocmit Planul de acțiuni privind implementarea recomandărilor și remediere constatări și iregularități depistate.*

*Totodată, se remarcă faptul că în temeiul prevederilor art.4 din HG nr. 273/2024 cu privire la modificarea unor hotărâri ale Guvernului (eficientizarea activității de audit intern și a structurii aparatului central al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale), HG nr.151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea ANTA, a fost modificată, inclusiv statutul de personal al Agenției. Astfel, Serviciul audit intern cu 1 unitate de personal a fost lichidat.*

#### **6.12.4 FUNCȚIILE SENSIBILE**

Referindu-ne la **funcțiile sensibile**, se menționează că potrivit *SNCI nr.12 din Ordinul nr.189/2015 cu privire la aprobarea Standardelor naționale de control intern în sectorul public*, entitatea publică **asigură** faptul că funcțiile de inițiere a unei tranzacții cu

consecințe financiare și de verificare a validității tranzacției **finale sînt separate**. Entitatea publică elaborează și implementează o **politică adecvată privind funcțiile sensibile**.

Totodată, entitatea publică **identifică funcțiile** considerate ca fiind sensibile și stabilește o **politică de rotație** pe cît este posibil a angajaților care ocupă astfel de funcții. **Entitatea publică întocmește lista funcțiilor sensibile și lista salariaților care ocupă funcții sensibile.**

*Funcție sensibilă* – prezintă riscuri semnificative de delapidare / fraudă / corupție. De asemenea, se consideră a fi funcții sensibile posturile care au atribuții de control, efectuează activitatea în relație directă cu beneficiarul (cetățeni sau agenți economici).

**În contextul celor relatate supra, menționăm că ANTA nu a întocmit listele funcțiilor sensibile la corupție, inclusiv nu a elaborat o politică în acest sens.**

**Corespunzător, se impune identificarea funcțiilor sensibile și elaborarea reglementărilor interne privind gestionarea funcțiilor sensibile în conformarea la cerințele SNCI 12 Divizarea obligațiilor și responsabilităților din Ordinul MF nr.189/2015.**

Cu referire la funcțiile sensibile se menționează că o funcție este considerată ca fiind sensibilă dacă, de regulă, prezintă riscuri semnificative de delapidare/fraudă și corupție. Astfel, potrivit SNCI nr.12 din Ordinul nr.189/2015 cu privire la aprobarea Standardelor naționale de control intern în sectorul public, entitatea publică asigură faptul că funcțiile de inițiere a unei tranzacții cu consecințe financiare și de verificare a validității tranzacției finale sînt separate.

Entitatea publică elaborează și implementează o politică adecvată privind funcțiile sensibile. Entitatea publică identifică funcțiile considerate ca fiind sensibile și stabilește o politică de rotație pe cît este posibil a angajaților care ocupă astfel de funcții. O funcție este considerată ca fiind sensibilă dacă, de regulă, prezintă riscuri semnificative de delapidare/fraudă/corupție. De asemenea, se consideră a fi funcții sensibile posturile care au atribuții de control, efectuează activitatea în relație directă cu beneficiarul (cetățeni sau agenți economici).

Entitatea publică întocmește lista funcțiilor sensibile și lista salariaților care ocupă funcții sensibile. În contextul celor relatate supra, menționăm că ANTA nu a întocmit lista funcțiilor sensibile la corupție, inclusiv nu a elaborat o politică în acest sens. Corespunzător, se impune identificarea funcțiilor sensibile și elaborarea reglementărilor interne privind gestionarea funcțiilor sensibile în conformarea la cerințele SNCI 12 Divizarea obligațiilor și responsabilităților din Ordinul MF nr.189/2015.

***În vederea valorificării raționale, eficiente și durabile a resurselor publice se recomandă gestionarea transparentă și responsabilă a patrimoniului public, a finanțelor rambursabile și nerambursabile de către ANTA, în conformitate cu art.22 din Legea integrității.***

## 6.13 NORME DE ETICĂ ȘI DEONTOLOGIE

---

Respectarea normelor de etică și deontologie constituie un deziderat statuat de **art. 23 al Legii nr. 82/2017**, cu specificarea aplicării în mod complementar a legislației speciale care reglementează activitatea unor categorii de agenți publici.

Astfel, în vederea instituirii unui *climat de încredere și respect reciproc între cetățeni și entitatea publică, urmărind scopul creării și menținerii prestigiului, sporirii prestației, eliminării birocrăției și manifestărilor de corupție din cadrul entității publice, conducătorii și agenții publici promovează normele de etică și deontologie în cadrul entității publice* și informează publicul cu privire la conduita etică și profesională la care cetățenii sânt îndreptățiți să se aștepte din partea conducătorului și a agenților publici în realizarea activității profesionale.

La caz, se reiterează că conform HG nr. 151 din 09.03.2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto, începând cu data de 01.07.2022 angajații din cadrul ANTA au trecut la statutul de funcționar public. Consecvent, se reține că potrivit art.1 alin.(3) din Legea 25 din 22.02.2008 privind, ***normele de conduită prevăzute de Codul de Conduită a funcționarului public sânt obligatorii pentru toți funcționarii publici.***

Se menționează că Codul de conduită a funcționarului public reglementează conduita funcționarului public în exercitarea funcției publice.

Codul are drept scop stabilirea unor norme de conduită în serviciul public și informarea cetățenilor cu privire la conduita pe care trebuie să o adopte funcționarul public în vederea oferirii unor servicii publice de calitate; asigurarea unei administrări mai bune întru realizarea interesului public; contribuirea la prevenirea și eliminarea corupției din administrația publică și crearea unui climat de încredere între cetățeni și autoritățile publice.<sup>49</sup>

De menționat că potrivit normelor art.23 alin.(2) din Legea 82/2017, Conducătorul entității publice are următoarele obligații:

- să instituie și să implementeze norme de etică și deontologie ținând cont de specificul activității, standardele naționale și internaționale în domeniu sau, dacă adoptarea acestor norme este dată în competență altei autorități responsabile, să elaboreze și să propună spre adoptare proiectul acestor norme de etică și deontologie;
- să asigure instruirea agenților publici cu privire la normele de etică și deontologie;
- să ofere agenților publici exemplul propriu de respectare a normelor de etică și deontologie în activitatea pe care o desfășoară;
- să publice pe pagina web a entității publice normele de etică și deontologie adoptate;

---

<sup>49</sup> Art. 1 din Legea nr. 25 din 22.02.2008 privind Codul de conduită a funcționarului public

- să creeze sau, după caz, să desemneze subdiviziunea responsabilă de monitorizarea respectării de către agenții publici a normelor de etică și deontologie;
- să tragă la răspundere disciplinară agenții publici care încalcă normele de etică și deontologie, iar în cazul în care încălcările admise întrunesc elementele unor contravenții sau infracțiuni, să sesizeze autoritatea anticorupție responsabilă.

#### **6.14 RESPECTAREA REGIMULUI DE RESTRICȚII ȘI LIMITĂRI ÎN LEGĂTURĂ CU ÎNCETAREA MANDATULUI, A RAPORTURILOR DE MUNCĂ SAU DE SERVICIU ȘI CU MIGRAREA AGENȚILOR PUBLICI ÎN SECTORUL PRIVAT (PANTUFLAJUL)**

---

*Potrivit art. 24 alin. (1) din Lega 82/2017* pentru a asigura funcționarea entității publice în interes public și în afara conflictelor de interese, persoanele care au ocupat o funcție publică, inclusiv o funcție publică cu statut special sau o funcție de demnitate publică, precum și alți subiecți ai declarării averii și intereselor personale, care au migrat în sectorul privat (în continuare – *foști agenți publici*), conducătorii entităților publice, agenții publici subiecți ai declarării averii și intereselor personale și autoritățile anticorupție responsabile urmează să asigure respectarea regimului de restricții și limitări în legătură cu încetarea mandatului, a raporturilor de muncă sau de serviciu (în continuare – *regim juridic al restricțiilor și limitărilor postangajare*), completat, după caz, cu reguli specifice fiecărei categorii de agenți publici, prevăzute în legislația specială care reglementează activitatea categoriei respective.

Esența acestei măsuri anticorupție presupune evitarea obținerii de beneficiilor neprevăzute datorită sau ca urmare a deținerii unei funcții anterioare, inclusiv datorită informațiilor de serviciu obținute în exercitarea funcției respective. Agentului public i se impun restricții în vederea angajării ulterioare (pe timp de 1 an de zile) în organizații comerciale și necomerciale dacă înainte de încetarea mandatului (rapoartelor de muncă) în entitatea publică a avut atribuții directe de supraveghere și/sau control al acestor organizații.

**Urmare a evaluării implementării aceste măsuri anticorupție, se constată necesitatea instruirii agenților publici cu prevederile actelor normative referitoare la restricțiile postangajare.**

**De asemenea, este necesar aprobarea de modificări în procedura de eliberare din funcție, prin care entitatea publică ANTA va informa (contra semnătură) eventualii demisionari privind obligația respectării restricțiilor și limitărilor post-angajare prevăzute de legislație.**

*În vederea instituirii unui climat de încredere și respect reciproc între cetățeni și entitatea publică, urmărind scopul creării și menținerii prestigiului, sporirii prestației, eliminării birocrăției și manifestărilor de corupție din cadrul entității publice,*

*conducătorii și agenții publici vor respecta regimului juridic al restricțiilor și limitărilor postangajare. Totodată, conducătorul ANTA va exercita obligațiile instituite la art.24 alin.(4) din Legea 82/2017.*

## VII. ANEXĂ

### EXPERTIZA ANTICORUPȚIE (art. 221 alin.(2) Cod Contravențional):

**Articolul 221 din Codul Contravențional nr.218/2008 - Încălcarea regulilor de exploatare tehnică a mașinilor autopropulsate și a regulilor de securitate tehnică a vehiculelor**

#### Articolul 221 alin.(2)

**(2) Încălcarea regulilor de exploatare tehnică a tractoarelor, combinelor, a altor mașini agricole autopropulsate, a mașinilor de construcție a drumurilor, încălcarea regulilor de securitate tehnică**

se sancționează cu amendă de la 6 la 12 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 120 la 180 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

#### CORABORAT CU:

- **Anexa Legea 131 cu privire la controlul de stat, domeniile de control ANTA:**
- **Îndeplinirea condițiilor stipulate în acordurile internaționale din domeniul transportului rutier.**
- Protecția consumatorilor în domeniul transportului rutier. Combaterea transportului rutier ilicit.
- Respectarea de către operatorii de transport rutier a cerințelor de calitate și securitate în cadrul prestării serviciilor de transport rutier de persoane și de mărfuri.
- Respectarea procesului tehnologic de către operatorii de transport rutier, de autogări și stațiile publice, de organisme de certificare.
- Respectarea cerințelor referitoare la activitățile conexe transportului rutier.
- **Respectarea regulilor de exploatare a tractoarelor, a vehiculelor autopropulsate, ameliorative, de construcție a drumurilor, a altor vehicule, a remorcilor.**
- Supravegherea grupurilor/categoriilor de produse din domeniile de competență conform Legii nr.162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor.
- Respectarea condițiilor de înregistrare/de autorizare în domeniul aferent
  
- **Articolul 400. Ministerul Afacerilor Interne - Codul Contravențional**  
(1) Contravențiile prevăzute la art.47, art.48<sup>1</sup> alin.(7), art.49, 50, 52, 52<sup>1</sup>, 54, 681-71, 73, 76<sup>1</sup>, art.77 alin.(8), art.77<sup>2</sup>, 78, art.79 alin.(1), (2), (4), art.80<sup>1</sup>, 85-87, 89-91, art.91<sup>1</sup> alin.(13)-(18) și (20), art.96, 99-104, 105-107, art.115 alin.(3), art. 157 alin. (2), (3) și (12), art.158 alin.(1) și (2), art.176, 180<sup>1</sup>, art. 197 alin. (5), art. 201-203, 205, 207<sup>1</sup>, 209, 220, **221**, 222-226, 228-243, 245, art.263 alin.(1) și (9), art.263<sup>1</sup>, 267, art. 273 pct. 17) și 18), art.277 alin.(1), (4) și (7), 283, art.286 alin.(3), art. 287 alin. (8), art.287<sup>3</sup>, 289<sup>1</sup>, 321, 325, 326 alin. (2)-(6), art.327<sup>4</sup>, 331, 332, 332<sup>1</sup>, 338-341, 346, art.349 alin.(1), art. 350, 350<sup>2</sup>, 354-357, 359-362, art. 364 alin. (2), (2<sup>1</sup>), (5), (6) și (10), art. 365, 365<sup>3</sup> și 365<sup>5</sup> se constată și se examinează de către poliție.

## OBIECȚII:

De la adoptarea codului Contravențional și până la moment, contravențiile aferente art.221 din Codul Contravențional referitoare la încălcarea regulilor de exploatare tehnică a mașinilor autopropulsate și a regulilor de securitate tehnică a vehiculelor au fost puse în sarcina MAI, deși *Legea nr.131/2012 privind controlul de stat*, prevede expres că domeniul de activitate asupra respectării de către operatorii de transport rutier a cerințelor de calitate și securitate în cadrul prestării serviciilor de transport rutier de persoane și de mărfuri, cât și a **respectarea regulilor de exploatare a tractoarelor, a vehiculelor autopropulsate, ameliorative, de construcție a drumurilor, a altor vehicule, a remorcilor este de responsabilitatea ANTA.**

Astfel, art.400 din Codul Contravențional face referire expresă la faptul că autoritatea competentă de încălcare a regulilor de exploatare tehnică a mașinilor autopropulsate și a regulilor de securitate tehnică a vehiculelor este Ministerul Afacerilor Interne.

În acest sens, se reține că potrivit anexei Legii nr.131/2012 privind controlul de stat, unul din domeniu de control ANTA este **respectarea regulilor de exploatare a tractoarelor, a vehiculelor autopropulsate, ameliorative, de construcție a drumurilor, a altor vehicule, a remorcilor.**

Consecvent, s-a conchis că deși *Legea nr.131/2012* prevede expres domeniile de activitate ale ANTA, până la moment, pentru supravegherea stării tehnice a tractoarelor, mașinilor autopropulsate, ameliorative, de construcție a drumurilor a altor mașini și remorci ale acestora în procesul utilizării lor, inclusiv înmatricularea acestora cât și a inventarului agricol este desemnat Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Tehnică "Intehagro" al Ministerului Agriculturii și Industriei Alimentare instituită prin HG nr. 607 din 26.09.1999.

În acest sens se reține că "Intehagro" nu este subiect al Legii nr.131/2012, însă, în virtutea HG, inspectorii acestei entități, efectuează verificări la cerere la locul unde sunt amplasate mijloacele de transport din competența sa, inclusiv la domiciliul persoanei.

Totodată, deși art.2 din Codul Transporturilor Rutier<sup>50</sup> exceptează vehiculele rutiere a căror viteză maximă autorizată nu depășește 40 km/h, la caz se menționează că tractoarele nu fac parte din această categorie. Or, expres noțiunea de tractor nu este utilizată în contextul Codului, generația nouă de tractoare înregistrând progrese substanțiale asupra vitezei atinse, cât și a condițiilor de securitate și comodate.

De la adoptarea Codului Contravențional și până la moment, Ministerului Afacerilor Interne rămânând a fi entitatea care constată și examinează contravenția prevăzută de art.221 CC, deși potrivit discuțiilor purtate cu reprezentanții MAI, această **atribuție este una improprie.**

*Se menționează că atribuțiile excesive, improprii sau contrare statutului entității publice sînt atribuțiile care depășesc competențele, nu sunt specifice sau contravin statutului entității publice care se înzestrează cu ele. Atribuțiile excesive, improprii sau contrare statutului entității publice pot genera conflicte de interese, conflicte de competență sau conflicte ale normelor de drept în activitatea entităților înzestrate cu asemenea atribuții. Pericolul coruptibil al acestui factor de risc constă în faptul că entitatea publică ce se bucură de atribuții excesive sau contrare statutului său deține discreții exagerate, iar cetățenii se văd nevoiți să ofere remunerații ilicite agenților publici pentru a se „proteja” de efectele considerabile pe care aceste discreții le pot avea asupra lor. Identificarea acestui factor de risc este posibilă prin consultarea legilor-cadru ce reglementează*

<sup>50</sup> Aprobata prin HG 150/2014

*domeniile în care activează entitatea publică, precum și actul care determină statutul și atribuțiile de bază ale acestei entități. De cele mai dese ori, acest factor de risc se identifică împreună cu concurența normelor de drept, după caz – atribuții paralele.*

Problemele descrise supra au dus la neefectuarea controlului de stat asupra respectării regulilor de exploatare a tractoarelor, a vehiculelor autopropulsate, ameliorative, de construcție a drumurilor, a altor vehicule, a remorcilor în condițiile Legii nr.131/2012 și neaplicarea **art.221** din Codul contravențional pentru o perioadă de circa **15 ani**.

**Factori de risc:**

- Atribuții excesive, improprii sau contrare statutului entității publice
- Atribuții paralele
- Lacună de drept

**Riscuri de corupție:**

- Riscuri tipice și specifice corupției

**Recomandări:**

- Excluderea **art.221 din competența MAI** (de la art.400 CC) și **includerea acestuia la art.407** Codul Contravențional.
- **Instituirea unei liste de verificare privind controlul subdomeniilor** aferente respectării *regulilor de exploatare a tractoarelor, a vehiculelor autopropulsate, ameliorative, de construcție a drumurilor, a altor vehicule, a remorcilor* - domeniu de control expres atribuit ANTA prin prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat

## DESCRIEREA RISCURILOR

### MATRICEA PROBABILITĂȚII ȘI IMPACTULUI RISCURILOR DE CORUPȚIE

Riscurile de corupție identificate au fost analizate în funcție de nivelul pericolului pe care-l reprezintă pentru societate și pentru entitatea publică. Descrierea riscurilor de corupție a fost expusă în matricea probabilității și impactului, prin aplicarea metodei „scala calitativă”.

**Matricea analizei riscurilor de corupție identificate în cadrul ANTA conform probabilității de apariție și a impactului acestora:**

<b>IMPACT ÎNALT</b>	<b>Riscul neefectuării unor controale inopinat și tolerării unor încălcări</b>	<b>Riscul promovării ilicite a unor interese private/de grup sau favorizării unor agenți economici</b>	<b>Riscul coruperii active/ pasive Riscul depășirii atribuțiilor de serviciu</b>
<b>IMPACT MEDIU</b>	<b>Riscul pierderii informațiilor stocate în SI aferente activităților desfășurate</b>	<b>Riscul conflictelor de interese Riscul luării/dării de mită</b>	<b>Riscul abuzului de serviciu/excesului de putere sau depășirii atribuțiilor de serviciu</b>
<b>IMPACT SCĂZUT</b>		<b>Riscul influențelor necorespunzătoare</b>	<b>Riscul neglijenței în serviciu</b>
	<b>PROBABILITATE MICĂ</b>	<b>PROBABILITATE MEDIE</b>	<b>PROBABILITATE ÎNALTĂ</b>

### ASIGURAREA ȘI CONSOLIDAREA CLIMATULUI DE INTEGRITATE INSTITUȚIONALĂ

1. **Menținerea și consolidarea practicii aferente tuturor etapelor a concursului public** în vederea asigurării transparenței a procedurii de angajare, inclusiv în scopul neadmiterii unor favorizări, discriminări sau manifestări de corupție la angajare, cu publicarea pe pagina web a informațiilor cu privire la rezultatele acestuia.
2. **Solicitarea de la Centrul Național Anticorupție a certificatului de cazier** privind integritatea profesională în procesul de încadrare/angajare în cadrul ANTA.
3. **Publicarea trimestrială pe pagina oficială a registrelor cu privire la cadourile admisibile și inadmisibile**, instituite potrivit anexelor Regulamentului cu privire la regimul juridic al cadourilor, aprobat prin HG nr.116/26.02.2020.
4. **Intensificarea controlului managerial** asupra neadmiterii și tolerării unor influențe necorespunzătoare, inclusiv **tragerea la răspundere disciplinară** a agenților publici care își desfășoară activitatea profesională fără a respinge influențele necorespunzătoare la care sânt supuși sau fără a denunța influențele necorespunzătoare pe care nu le pot respinge de sine stătător.
5. **Suplinirea compartimentului „Transparența”** de pe pagina oficială [anta.gov.md](http://anta.gov.md) cu rubrica „**Consultări publice**”.
6. **Modificarea Ghidului de conduită etică al angajaților ANTA** nr. 207 din 23.07.2019 aprobat prin Ordinul Ministerului Economiei și Infrastructurii al Republicii Moldova, și ajustarea acestuia cu ultimele modificări normative.
7. **Asigurarea instruirii agenților publici** cu privire la normele de etică și deontologie;
8. **Publicarea pe pagina web a entității publice** a normele de etică și deontologie modificate.
9. **Elaborarea avizului pentru informarea agenților publici**, la momentul angajării, despre regimul juridic al incompatibilităților, al restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate.
10. **Intensificarea controlului managerial** asupra respectării regimului juridic al **incompatibilităților și restricțiilor** în ierarhie de către angajații ANTA;
11. **Neadmiterea cu bună știință a raporturilor ierarhice nemijlocite între agenții publici** care ocupă o funcție publică și rudele lor directe (părinte, frate, soră, fiu, fiică) sau rudele prin afinitate (soț/soție, părinte, frate ori soră a soțului/soției), sau concubinul/concubina în cadrul entității publice;

12. **Transferarea agentului public care nu îndeplinește obligația** prevăzută la alin.(2) lit.b) art.12 din Legea nr.82/2017 într-o funcție care ar exclude o astfel de subordonare sau, dacă transferul nu este posibil, să îl elibereze din funcția deținută.
13. **Sesizarea Autorității Naționale de Integritate de către conducător cu privire la agentul public** din cadrul entității pe care o conduce care nu și-a soluționat stările de incompatibilitate în termen de o lună din momentul începerii raporturilor de muncă sau de serviciu.
14. **Pornirea procedurii disciplinare împotriva agentului public** în privința căruia s-a constatat încălcarea regimului juridic al incompatibilităților, al restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate, iar la demersul Autorității Naționale de Integritate, să înceteze raporturile de muncă sau de serviciu ale acestuia.
15. **Respectarea regimului juridic al declarării averilor și intereselor personale**, al conflictelor de interese/favoritismului.
16. **Revizuirea normelor departamentale de reglementare a procedurii de primire**, examinare și soluționare a devăluirilor de încălcări ale legii în cadrul entității publice și ajustarea acestora la cerințele Legii nr.165/2023.
17. **Menținerea de către conducătorul entității a unui climat favorabil** pentru promovarea și asigurarea politicii de denunțare a manifestărilor de corupție, motivarea agenților publici de a dezvălui practici ilegale cunoscute, inclusiv asigurarea protecției avertizorilor de integritate împotriva răzbunării în contextul examinării devăluirilor și garantarea confidențialității identității angajatului care dezvăluie practici ilegale.
18. **Transmiterea Centrului Național Anticorupție** sau, după caz, unei alte autorități anticorupție responsabile ori autorități publice competente informația, cuprinsă în avertizarea de integritate, cu privire la manifestările de corupție și/sau practicile ilegale și lipsite de etică ce amenință interesul public, care au loc în cadrul entităților publice cu care agentul public avertizor de integritate se află în raporturi de serviciu, dacă acestea întrunesc elementele unei infracțiuni sau contravenții.
19. **Asigurarea măsurilor de protecție a avertizorului** de integritate care invocă riscuri reale de întreprindere a acțiunilor de răzbunare împotriva sa din partea persoanei ale cărei acțiuni sau omisiuni le denunță în avertizare.
20. **Tragerea la răspundere disciplinară persoanele responsabile** din cadrul structurii specializate pentru neasigurarea înregistrării și examinării avertizărilor de integritate ale agenților publici, pentru necomunicarea rezultatului examinării avertizării de integritate în termenul legal, precum și pentru neasigurarea protecției datelor cu caracter personal ale avertizorului de integritate.
21. **Întreprinderea măsurilor necesare în vederea consolidării climatului de integritate** instituțională prin educarea intoleranței angajaților față de incidentele de integritate, fortificarea mecanismului de control și/sau sancționare a celor care nu denunță manifestările de corupție sau influențele necorespunzătoare la care sânt supuși.

22. **Intensificarea activităților desfășurate de către subdiviziunea responsabilă** de monitorizarea respectării de către agenții publici a normelor de etică și deontologie.
23. **Elaborarea și aprobarea** Regulamentului/procedurii interne privind desfășurarea achizițiilor publice, cu respectarea *Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice*.
24. **Desfășurarea instruirilor în domeniul achizițiilor publice** pentru persoanele responsabile în acest sens (*Grupul de lucru pentru achiziții publice*).
25. **Verificarea ofertanților** participanți la procedura de achiziții din punct de vedere a reputației ireproșabile, verificând în acest sens din surse deschise informațiile despre operatorul economic, precum și a se atrage atenția la notele în avizele emise de către entități publice anexate la ofertă.
26. **Evitarea acceptării ofertelor** operatorilor economici cu care entitățile evaluate au avut în trecut o **practică deficitară**, unde agentul economic nu și-a onorat obligațiile contractuale sau nu a dat dovadă de responsabilitate în vederea bunei executări a celor asumate.
27. **Excluderea indicării în ofertă a unor condiții specifice** a căror necesitate nu este clar identificată, or în vederea excluderii riscului aranjării condițiilor ofertei sub un anumit operator economic, renunțarea la indicarea expresă a unor caracteristici în acest sens.
28. **Evitarea favoritismului și a atitudinilor preferențiale** în procedura de examinare și evaluare a ofertelor, respectând în acest sens prevederile *art. 7 lit. h) al Legii nr.131/2015*, manifestând în privința tuturor operatorilor economici tratament egal, imparțial și nediscriminatorie.
29. **Neadmiterea încheierii unor contracte separate** în scopul aplicării unei alte proceduri decât cele care ar fi fost utilizate conform Legii nr. 131/2015, (*în vederea excluderi riscului divizării*), cu respectarea în acest sens a prevederilor *pct.11 din Regulamentul cu privire la achizițiile publice de valoare mică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.870/2022*.
30. **Aplicarea în practică a clauzelor sancționatorii** prevăzute în contractele semnate cu operatori economici, în vederea responsabilizării părților și neadmiterii extinderii nejustificate a termenilor (*tergiversare nefondată*);
31. **Identificarea și întocmirea listelor funcțiilor sensibile** din cadrul entității publice.
32. **Elaborarea politicii privind gestionarea funcțiilor sensibile** în conformarea la cerințele *SNCI 12 Divizarea obligațiilor și responsabilităților din Ordinul MF nr.189/2015*.
33. **Asigurarea managementului riscurilor de corupție în cadrul ANTA** în corespundere cu art.27 din Legea integrității nr.82/2017 și *Ghidul metodologic privind implementarea managementului riscurilor de fraudă și corupție în cadrul entităților publice din Republica Moldova*, elaborat cu suportul PNUD Moldova în cadrul Proiectului ”Lupta cu corupția prin consolidarea integrității în Republica Moldova” și

finanțat de Ministerul Afacerilor Externe al Norvegiei, publicat pe pagina web a CNA [https://cna.md/public/files/Ghid\\_metodologic.pdf](https://cna.md/public/files/Ghid_metodologic.pdf)

34. Înlăturarea riscurilor de corupție în procesul de elaborare a proiectelor de acte legislative, normative și departamentale în corespundere cu ar.26 din Legea integrității nr.82/2017.

## **IMPLEMENTAREA SOLUȚIILOR DE GHIȘEU UNIC**

35. ***Dezvoltarea și implementare conformă de către ANTA a soluției de ghișeu unic*** bazat pe serviciul de tip „front office”, inclusiv prin instituirea unei unități structurale separate în acest sens, care va interacționa direct cu solicitanții și va îndeplini rolul de recepționare a cererilor și eliberare a actelor permise pe suport de hârtie, și va implica acțiuni de consultare directă, telefonică, e-mailuri etc.
36. ***Divizarea și implementare conformă de către ANTA a soluției de ghișeu unic bazat pe serviciul de tip „back office”***, inclusiv prin atribuirea acestei sarcini unei/unor subdiviziuni separate, a căror angajați nu vor avea contact direct cu solicitanții actelor permise și vor fi implicați în aprobarea și procesarea cererile, analiza documentelor prezentate/atașate, verificarea datele parvenite etc.
37. ***Intensificarea controlului managerial în vederea excluderii practicii de acordare a suportului consultativ în incinta ghișeului unic*** de către inspectorii implicați în anumite procese de lucru. Funcția dată fiind atribuită serviciului „front office”.
38. ***Actualizarea fișelor de post pentru toate categoriile de funcții/posturi*** din cadrul ANTA, asigurând divizarea clară a sarcinilor, responsabilităților/împuternicirilor, obligațiilor, cu includerea obligatorie a obligației de respectare a normelor de etică și integritate profesională și excluderea dublărilor de competență.
39. ***Identificarea unei încăperi pentru tipul de serviciu „front office”***, divizarea acesteia în zona de așteptare și informare, cea de autoservire și zona de prestare a serviciilor;
40. ***Aprobarea normelor interne cu privire la activitatea Ghișeului unic*** în cadrul ANTA.

## **POCEDURA ADMINISTRATIVĂ, ORGANIZAREA LUCRĂRILOR DE SECRETARIAT**

41. ***Aprobarea Instrucțiunii privind ținerea lucrărilor de secretariat în cadrul ANTA***, care să prevadă modalitatea de întocmire a documentelor, tipurile de documente și structura acestora, procedura de recepționare și înregistrare a documentelor de intrare, cerințe de bază privind organizarea controlului executării documentelor, procedura de întocmire a nomenclatorului dosarelor/constituirea dosarelor și arhivarea

documentelor, procedura de înregistrare și examinare a petițiilor, comunicarea internă etc.

42. ***Instituirea Nomenclatorului documentelor ANTA și a termenului de păstrare a documentelor*** pe suport de hârtie.
43. ***Asigurarea digitalizării documentelor pe suport de hârtie*** conform Nomenclatorului entității.
44. ***Asigurarea securității și integrității*** bazelor de date ale entității, inclusiv a documentelor ANTA pe suport de hârtie și în variantă electronică.
45. ***Asigurarea integrității conforme și arhivarea pe suport de hârtie a documentelor*** examinate/soluționate până la expirarea termenului de păstrare.
46. ***Instruirea personalului ANTA*** cu privire la modul de utilizare/operare a sistemului informațional „e-Cancelaria”.
47. ***Asigurarea funcționalității liniei specializate anticorupție și a liniei de informare.***

## **ASIGURAREA CONFORMITĂȚII CONTROLULUI DE STAT**

48. ***Promovarea de comun cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a Regulamentului privind desfășurarea activității de autoservice.***
49. ***Promovarea de comun cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a Regulamentului desfășurării activităților stațiilor de inspecție tehnică periodică a autovehiculelor.***
50. ***Promovarea de comun cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a Regulamentului transporturilor rutiere de persoane și bagaje, în vederea reglementării drepturilor și obligațiilor părților participante la acest tip de transport.***
51. ***Promovarea de comun cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a Regulamentului cu privire la autogări, în vederea reglementării modului de organizare și funcționare a autogărilor.***
52. ***Instituirea unor proceduri interne privind controalele desfășurate*** (pentru fiecare tip de control tematic) care să prevadă expres pașii procesului, domeniile de aplicare, descrierea activității, documentele aplicabile, inclusiv documentele primare necesare a fi solicitate în cadrul controlului, responsabilități și răspunderi în derularea activității etc.
53. ***Elaborarea unei proceduri operaționale privind monitorizarea îndeplinirii planurilor de remediere și a prescripțiilor*** înaintate cu stabilirea unor obligații și responsabilități în acest sens.
54. ***Instituirea unui Registru electronic care ar include informații cu privire la prescripțiile înaintate, termele de realizare și nivelul de realizare a acestora.*** Registrul

urmează a fi gestionat de către conducătorii subdiviziunilor de control, care vor monitoriza întregul proces.

55. **Instruirea angajaților ANTA privind practicile sigure de gestionare a datelor**, precum și desfășurarea periodică a unor controale interne de securitate privind respectarea reglementărilor interne.
56. **Elaborarea procedurii operaționale privind desfășurarea controlului de stat în cadrul procedurii de eliberare a actului permisiv**, în condițiile art.11<sup>1</sup> alin.(1) din Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.
57. **Efectuarea controalelor în cadrul procedurii de eliberare a actului permisiv** în conformitate cu art.11<sup>1</sup> alin. (1) din Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.
58. **Publicarea în Planul controalelor a controalelor comune planificate** de către organele de control.
59. **Conlucrarea cu organele abilitate** (la caz Serviciul Fiscal) în vederea planificării și eficientizării controalelor de stat, pentru a nu admite includerea în planul controalelor a agenților economici care și-au sistat activitatea.
60. **Reglementarea unor mecanisme de monitorizare eficientă a stațiilor de inspecție tehnică** în vederea respectării de către aceștia a cadrului normativ.
61. **Atribuirea sarcinii de monitorizare și analiză a înregistrărilor video din SI "Autotest"** unor angajați ai ANTA, care vor avea responsabilitatea de întocmire a notelor informative privind potențialele încălcări admise de către stațiile de inspecție tehnică.
62. **Promovarea de comun cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a unor modificări la CTR** pentru a reglementa noțiunea de „colet” și „transportul rutier de colete”.
63. **Promovarea de comun cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a unor modificări la CTR** pentru a reglementa activitățile de transportare a coletelor către/de către persoane care fac parte din diasporă, inclusiv a unui mecanism clar de reglementare a activității de transportare pe cale rutieră a coletelor.
64. **Promovarea de comun cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a unor modificări la CTR** care să instituie norme speciale privind capacitatea profesională care urmează a fi îndeplinită de către managerii și angajații stațiilor de autoservice, în condițiile art.96 lit.a) CTR.
65. **Modificarea/îmbunătățirea Metodologiei privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător** în baza analizei riscurilor în domeniile de control ale Agenției Naționale Transport Auto și includerea unor elemente relevante în vederea analizării riscurilor (*inclusiv istoricul încălcărilor operatorului de transport*), care ar

permite generarea unei liste de subiecți optimi care urmează să fie supuși controlului de stat.

66. ***Promovarea de comun cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale*** a unor modificări la CC în vederea excluderii atribuțiilor paralele la constatarea și sancționarea unor contravenții, inclusiv la aplicarea unor măsuri procesuale de constrângere care derivă din art. 439<sup>1</sup> CC și art.197 alin.(5) CC, care de fapt sunt de competența ANTA și nu a MAI.
67. ***Promovarea de comun cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale*** a unor modificări la CC privind excluderea art.221 din competența MAI (de la art.400 CC) și includerea acestuia la art.407 Cod Contravențional.
68. ***Instituirea unei liste de verificare privind controlul subdomeniilor aferente respectării*** regulilor de exploatare a tractoarelor, a vehiculelor autopropulsate, ameliorative, de construcție a drumurilor, a altor vehicule, a remorcilor - domeniu de control expres atribuit ANTA prin prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat.

## **ASIGURAREA CONFORMITĂȚII CONTROLULUI ÎN TRAFIC**

69. ***Informarea inspectorilor*** referitor la obligativitatea de înregistrare cu camerele de corp a tuturor controalelor, la trafic și la sediile operatorilor de transport și ***instituirea unui mecanism de control în vederea respectării acestei obligațiuni.***
70. ***Înregistrarea cu camerele de corp*** a tuturor staționărilor de autovehicule realizate de colaboratorii ANTA în cadrul controlului în trafic, cât și în cadrul controlului la sediile agenților economici, în strictă conformitate cu prevederile cadrului normativ.
71. ***Instituirea reglementării internă*** potrivit căreia subdiviziunea de securitate internă să monitorizeze ciclic înregistrările video realizate de angajații ANTA cu camerele de corp în cadrul desfășurării controalelor.
72. ***Intensificarea supravegherii și controlului*** asupra sectorului de transport rutier pentru a preveni potențiale abuzurile și manifestări de corupție.
73. ***Colaborarea cu instituțiile statului*** pentru a asigura o implementare conformă a legislației în vigoare și pentru a combate evaziunea fiscală și alte forme de corupție asociate cu transportul rutier.
74. ***Instituirea unui mecanism eficient de evidență a controalelor în trafic***, fie prin reintroducerea ștampilelor, fie prin implementarea unui sistem electronic de evidență care să asigure transparența și responsabilitatea procesului de control.
75. ***Reglementarea printr-un act intern a sistemului GPS utilizat în cadrul autovehiculelor ANTA***, cu stabilirea drepturilor și obligațiilor Serviciului Securitate Internă, inclusiv a angajaților ANTA.

**76. Implementarea unei proceduri de monitorizare a activității agenților publici** aflați în teritoriu, în special a calității intervenirii agenților constatatori în contracararea faptelor ilegale.

## **ASIGURAREA CONFORMITĂȚII PRACTICII CONTRAVENȚIONALE**

**77. Revizuirea** Ordinul ANTA nr. 280 din 08.09.2020 *cu privire la aprobarea Instrucțiunii privind modul de începere a procesului contravențional, înregistrare și evidență a dosarelor contravenționale, a persoanelor care le-au săvârșit, a rezultatelor examinării cauzelor contravenționale și monitorizarea executării silite a amenzilor contravențional și reglementarea practicii de examinare a contravențiilor prin procedură simplificată de constatare și examinare, inclusiv a cazurilor/situațiilor (șirul contravențiilor pentru care poate fi aplicată o astfel de procedură) când agentul constator urmează să încheie proces-verbal contravențional sau decizie privind examinarea contravenției în temeiul constatărilor personale.*

**78. Introducerea unor mecanisme de supraveghere/monitorizare continuă a activităților desfășurate de către agenții constatatori** prin examinarea și evaluarea periodică a procedurii de întocmire/elaborare a actelor procedurale aferente procedurii contravenționale.

**79. Instituționalizarea FoxPro și reglementarea înregistrării proceselor-verbale** și a altor informații în respectivul sistem informațional.