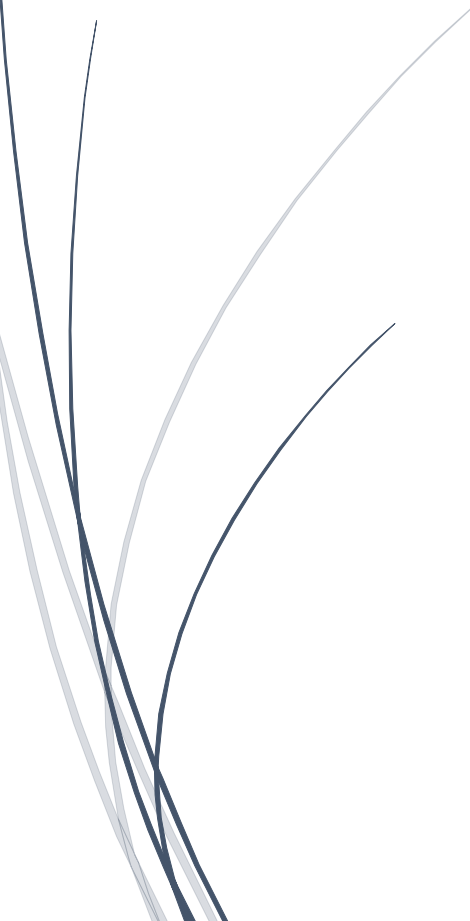


A dark blue vertical bar is on the left side of the page. A blue arrow points to the right, overlapping the vertical bar and pointing towards the word 'RAPORT'.

# **RAPORT**

**privind evaluarea integrității instituționale în  
cadrul Departamentului Înmatricularea  
Mijloacelor de Transport și Calificarea  
Conducătorilor Auto  
al IP ASP**

Several thin, light blue lines curve upwards from the bottom left corner of the page.

**Centrul Național Anticorupție**  
Chișinău, 2021

# CUPRINS

---

<b>LISTA ABREVIERILOR.....</b>	<b>4</b>
<b>REZUMAT EXECUTIV .....</b>	<b>6</b>
<b>ASPECTE METODOLOGICE .....</b>	<b>9</b>
<b>I. ANALIZA INCIDENTELOR DE INTEGRITATE ȘI A ABATERILOR DISCIPLINARE.....</b>	<b>11</b>
<b>II. PROCEDURA DE ORGANIZARE A EXAMENULUI PENTRU OBTINEREA DREPTULUI DE A CONDUCE VEHICULE .....</b>	<b>16</b>
1. CONTEXT .....	16
2. ADMITEAREA LA EXAMENUL DE OBTINERE A DREPTULUI DE A CONDUCE VEHICOLE 17	
3. EXAMENUL DE OBTINERE A DREPTULUI DE A CONDUCE VEHICULE .....	29
3.1 Comisia de examinare.....	29
3.2 Susținerea probei teoretice și practice .....	43
Proba teoretică .....	43
Proba practică .....	44
3.3 Complexul informațional de înregistrare audio/video a procesului de susținere a examenelor de calificare a conducătorilor auto .....	48
4. CONTESTAREA EXAMENULUI DE OBTINERE A DREPTULUI DE A CONDUCE .....	56
<b>III. IMPLEMENTAREA MĂSURILOR DE ASIGURAREA A INTEGRITĂȚII INSTITUȚIONALE ȘI A SISTEMULUI DE CONTROL INTERN MANAGERIAL.....</b>	<b>61</b>
1. ANGAJAREA ȘI PROMOVAREA ÎN BAZĂ DE MERIT ȘI INTEGRITATE PROFESIONALĂ.....	63
2. INCOMPATIBILITĂȚI, RESTRICȚII ȘI LIMITARE A PUBLICITĂȚII.....	66
3. REGIMULUI JURIDIC AL DECLARĂRII AVERII ȘI A INTERESELEI PERSONALE CONFLICTUL DE INTERESE/ FAVORITISM .....	67
4. REGIMUL CADOURILOR.....	68
5. INFLUENȚE NECORESPUNZĂTOARE.....	69
6. DENUNȚAREA/NEADMITEREA MANIFESTĂRIILOR DE CORUPȚIE ȘI PROTECȚIA AVERTIZORILOR DE INTEGRITATE .....	70
7. INTOLERANȚA FAȚĂ DE INCIDENTELE DE INTEGRITATE.....	71
8. TRANSPARENȚA DECIZIONALĂ.....	73
9. ASIGURAREA ACCESULUI LA INFORMAȚII DE INTERES PUBLIC .....	74
10. NORME DE ETICĂ ȘI INTEGRITATE .....	75
11. IMPLEMENTAREA CONTROLULUI FINANCIAR PUBLIC INTERN .....	75
<b>IV. EVALUAREA CADRULUI NORMATIV .....</b>	<b>78</b>
4.1 EVALUAREA CADRULUI NORMATIV CU PRIVIRE LA CALIFICAREA CONDUCĂTORILOR AUTO.....	78

<b>4.2 EVALUAREA CADRULUI NORMATIV PRIVIND ÎMATRICULAREA MIJLOACELOR DE TRANSPORT</b> .....	122
<b>V.DESCRIEREA RISCURILOR</b> .....	<b>144</b>
<b>VI. RECOMANDĂRI</b> .....	<b>145</b>
<b>ANEXE</b> .....	Error! Bookmark not defined.

## LISTA ABREVIERILOR

---

CNA	Centrul Național Anticorupție
IP	Instituție publică
ASP	Agenția Servicii Publice
MAI	Ministerul Afacerilor Interne
MEI	Ministerul Economiei și Infrastructurii
MF	Ministerul Finețelor
MEEC	Ministerul Educației, Culturii și Cercetării
MMPSF	Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale
DÎMT CCA	Departamentul înmatriculare a mijloacelor de transport și calificare a conducătorilor auto
SÎT CCA	Secția înmatriculare a mijloacelor de transport și calificare a conducătorilor auto
SCCA	Secția calificare a conducătorilor auto
DDCA	Direcția documentare conducători auto
UE	Uniunea Europeană
SIA	Sistem informațional automatizat
CTE	Comisie de examinare teritorială
SNCI	Standarde naționale de control intern
GPS	Sistem de navigație prin satelit
DS	Direcția securitate
ISO	Organizația Internațională de Standardizare
SM	Sistem de management
CORM	Clasificatorul ocupațiilor din Republica Moldova
HG	Hotărâre de Guvern
CE	Consiliul Europei
CC	Cod contravențional
CP	Cod penal
CPP	Cod de procedură penală

TI	Tehnologii informaționale
IMI	Sistem de informare a pieței interne
CTR	Codul transporturilor rutiere
ANTA	Agenția Națională Transport Auto
IGP	Inspectoratul general de poliție
INP/INSP	Inspectoratul Național de Securitate Publică
CEMT	Conferința europeană a Miniștrilor de Transport
CE	Codul de executare
ONU	Organizația națiunilor unite
RST	Registrul de stat al transporturilor
Legea nr.131/2007	Legea privind siguranța traficului rutier
HG nr.1452/2007	Hotărârea Guvernului pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier
HG nr.1047/1999	Hotărârea Guvernului cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora

## REZUMAT EXECUTIV

---

**Departamentul înmatriculare a mijloacelor de transport și calificare a conducătorilor auto** este o subdiviziune în cadrul Instituției Publice „Agenția Servicii Publice”. Rolul principal al Departamentului este de a organiza, conduce și coordona activitatea în domeniul identificării și înmatriculării vehiculelor, examinării și documentării conducătorilor de vehicule.

**Evaluarea integrității instituționale** în cadrul DÎMT CCA a fost realizată de către Centrul Național Anticorupție reieșind din atribuțiile ce-i revin în conformitate cu prevederile *art.4 al Legii nr.1104/06.06.2002 cu privire la Centrul National Anticorupție* și *art.6 al Legii nr.325/23.12.2013 privind evaluarea integrității instituționale*.

Urmare a aplicării acestui instrument, în activitatea DÎMT CCA au fost identificate o serie de riscuri tipice și specifice de corupție, inclusiv: **riscul coruperii active/pasive; riscul traficului de influență; riscul abuzului de serviciu sau depășirii atribuțiilor de serviciu; riscul favoritismului; riscul fraudării rezultatelor examenului de calificare auto; riscul înmatriculării unor vehicule care nu corespund normelor tehnice, de siguranța rutieră și de protecție a mediului etc.** Impactul acestor riscuri este grav și poate aduce atingere drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, inclusiv, dreptului la viață și integritate fizică. Astfel, prin fraudarea examenului de obținere a dreptului de a conduce și eliberarea ilicită a permisului de conducere, *riscul producerii unor accidente rutiere* este cu potențial înalt de materializare în viitor și poate avea urmări grave asupra sănătății și vieții persoanelor aflate în trafic, inclusiv a pietonilor.

Materializarea riscurilor de corupție în trecut este confirmată inclusiv de rapoartele statistice ale CNA, astfel, în perioada anilor 2019 - 6 luni 2021, fiind intentate circa 85 de cauze penale în acest domeniu.

De menționat că riscurile identificate sunt generate de o serie de factori atât de ordin normativ cât și operațional.

**Factori coruptibili ale cadrului normativ** au fost identificați atât în *Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier*, cât și în *HG nr.1452/2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier*.

Printre cele mai grave deficiențe se enumeră:

- Competențe excesive/improprii ale unor entități publice; norme de trimitere defectuoase; incoerențe legale/vid normativ aferent procedurii de nimerire a permiselor de conducere; prevederi declarative și formale privind auditul și inspecția de siguranță

rutieră la nivel național; norme discriminatorii și facilitare cu privire la procedura de preschimbare a permisului de conducere obținut în regiunea Transnistreană;

- Cadrul normativ privind procedura de înmatriculare a vehiculelor este unul lacunar, defectuos și abuziv, fapt ce creează oportunități de legalizare a unor posibile scheme infracționale, prin admiterea înmatriculării și transmiterii dreptului de proprietate asupra vehiculelor aflate în căutare națională sau internațională, precum și a vehiculelor cu numărul de identificare nimicit intenționat, falsificat sau contrafăcut. De menționat că incompatibilitatea prevederilor legale de nivel diferit și conflictul de norme creează premise pentru alegerea subiectivă și abuzivă a normelor convenabile în funcție de interese. Astfel, agenții publici dețin discreția de aplicare fie a normelor Legii nr.131/2007, care permit înmatricularea vehiculelor aflate în căutare națională sau internațională, inclusiv cele cu numărul de identificare nimicit intenționat, falsificat sau contrafăcut, fie ale HG nr.1047/1999 sau Ordinului ASP nr.607/2018 care interzic înmatricularea acestor vehicule;

- Contrar prevederilor Legii nr.131/2007, se omite efectuarea omologării și certificării vehiculelor înmatriculate și admise în trafic rutier.

***Referitor la vulnerabilitatea procedurii de desfășurare a examenului și condițiile de obținere a dreptului de a conduce vehicule necesită a fi menționate următoarele aspecte:***

- Contrar normelor instituite la *pct.7 din Instrucțiunea privind desfășurarea examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere* aprobată prin *Ordinul ASP nr.240/2017*, unii candidați sunt admiși la examen în lipsa unei programări prealabile. O altă problemă se referă la realizarea frauduloasă a unor programări, care ulterior sunt utilizate în interesul altor persoane contra remunerărilor ilicite. Astfel de servicii sunt propuse nestingherit și prin intermediul rețelelor de socializare. Totodată, acești intermediari/Hackeri recurg la acțiuni de blocare a site-ului ASP pentru câteva minute sau ore, timp în care suplinesc locurile pentru serviciul „*Programare urgentă. Examen practic*”;

- Normele *pct.10 din Regulamentul privind modul de utilizare a modului „Programarea electronică” al sistemului aprobat „Portalul serviciilor electronice” al SIA E-Service* aprobat prin *Ordinul ASP nr. nr.427/2020*, care stabilesc prevederi facilitare de acceptare la examenul de calificare auto în regim de urgență a unor persoane în afara rândului - *sunt coruptibile și pot admite unele abuzuri sau favorizări*. Corespunzător, se atestă practica de admitere arbitrară a unor persoane „privilegiate” la examenul de calificare auto, proba practică, în afara unei programări prealabile;

- În lipsa unor prevederi clare și exhaustive privind criteriile de evaluare și selectare a membrilor Comisiei de examinare, inclusiv a președintelui, procedura de selectare și numire a acestora este una netransparentă și discreționară, de natură să genereze manifestări de corupție;

- Aplicarea neuniformă, discreționară și selectivă a principiului de rotație pentru funcția de inspector superior – examinator. Acest factor de risc poate determina apariția

corupției sistemice pe de o parte, precum și practica abuzivă de înlăturare a unor persoane incomode, pe de altă parte;

- Lipsa standardelor de competență profesională aprobate de către DÎMT CCA generează angajarea unor persoane care nu dețin studii conform specificului de activitate/domeniului de referință. Problema pregătirii slabe a examinatorilor derivă și din faptul că la angajare nu sunt respectate cerințele instituite în Fișa postului. Aceste practici pot avea impact direct asupra calității serviciilor prestate, aprecierii obiective a rezultatelor examenului și de stabilire a punctelor de penalizare. Lipsa de experiență și a studiilor de specialitate pentru funcția de examinator, selectarea netransparentă și discreționară a personalului, angajarea acestora fără concurs, inclusiv în funcții de conducere, sunt printre principalele aspecte problematice cu care se confruntă DÎMT CCA;

- Practica de repartizare unilaterală a dosarelor candidaților către anumiți examinatori (proba practică) de către președintele Comisiei de examinare, se atestă a fi discreționară și excesivă, iar prin asocieri cu unele înțelegeri prealabile sau influențe necorespunzătoare poate alimenta cultura corupției în cadrul entității;

- Utilizarea vehiculelor școlilor de profil, care nu sunt dotate cu sistem de înregistrare audio/video conectat la complexul informațional de înregistrare audio/video a procesului de susținere a examenelor de calificare a conducătorilor auto, poate admite fraudarea probelor practice;

- Lipsa prevederilor/regulamentului cu privire la procedura de examinare și soluționare a contestațiilor, care să stabilească condițiile generale și specifice cu privire la activitatea Comisiei de contestare, modul de organizare și funcționare, inclusiv procedura de contestare a deciziilor comisiei, poate determina materializarea unor riscuri specifice corupției.

**În concluzie**, se menționează că cadrul normativ lacunar și ambiguu, organizarea deficitară a unor procese de lucru, pregătire profesională insuficientă și lipsa integrității profesionale pot genera materializarea riscurilor de corupție cu impact negativ atât asupra interesului public, cât și privat, în ceea ce privește nivelul de siguranță în funcționarea vehiculelor, protecția participanților la trafic, protecția mediului și sănătății cetățenilor.

Din aceste considerente, se impune implementarea eficientă și constantă a măsurilor de asigurare a climatului de integritate instituțională, eficientizarea controlului intern managerial, ajustarea cadrului normativ aferent și aplicarea conformă a acestuia, inclusiv optimizarea proceselor de lucru.

## ASPECTE METODOLOGICE

---

Evaluarea riscurilor de corupție în activitatea Departamentului Înmatricularea Mijloacelor de Transport și Calificarea Conducătorilor Auto al IP ASP a fost realizată în contextul aspectelor metodologice prevăzute în Legea nr.325/23.12.2013 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.

Etapele evaluării integrității instituționale în cadrul DÎMT CCA s-au desfășurat în corespundere cu prevederile Legii 325/2013 și Metodologiei aprobată prin Ordinul nr.50/2018, **exceptând etapa de testare a integrității profesionale.**

DÎMT CCA a fost selectat pentru a fi supus evaluării integrității instituționale conform următoarelor criterii:

→ **Criteriul activităților vulnerabile**, care derivă din procedura de programare prealabilă la examenul de calificare auto (proba teoretică și practică), de examinare și calificare a conducătorilor auto; eliberarea/preschimbarea permisului de conducere, de identificare, omologare și înmatriculare a vehiculelor.

→ **Criteriul contactului cu populația**, ce rezultă din atribuția Departamentului Înmatriculare a Mijloacelor de Transport și Calificare a Conducătorilor Auto, care implică un contact frecvent și direct cu cetățenii/candidații care urmează să susțină examenul de calificare a conducătorilor auto, a probei teoretice și practice. Prin urmare, în cadrul acestor procese atât agenții publici ai autorității competente, cât și persoanele fizice/candidații programați pentru susținerea examenului de calificare auto, au posibilitatea de a negocia soluționarea pozitivă a rezultatelor examenelor de calificare atât direct cât și prin intermediari. La fel, în procesul de înmatriculare a vehiculelor importate în Republica Moldova, angajații DÎMT CCA sunt în contact direct cu persoanele fizice și juridice care importă aceste vehicule, respectiv, având posibilitatea de a negocia anumite interese private, contra unor remuneri ilicite.

→ **Criteriul statistic**, care derivă din numărul mare de dosare penale intentate de către CNA în perioada anilor 2019 – 6 luni 2021 pe faptul traficului de influență, dar și a coruperii pasive.

→ **Criteriul neasigurării climatului de integritate**. Conform informațiilor analizate din surse deschise, au fost identificate deficiențe la capitolul respectării

regimului juridic al cadourilor, accesului la informații de interes public, angajării și promovării în bază de merit și integritate profesională, transparenței decizionale.

Probabilitatea materializării riscurilor de corupție în activitatea DÎMT CCA a fost evaluată prin prisma următorilor factori:

- **Factorii de risc externi** (se află în afara controlului entității publice) – care se referă la deficiențele cadrului normativ aferent activităților desfășurate, inclusiv normele lacunare și desuete, utilizarea neuniformă a termenilor, precum și concurența normelor de drept/conflicte de norme 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) – care implică lipsa de integritate profesională, pregătirea profesională insuficientă atât în domeniul de activitate cât și în domeniul integrității și anticorupție.

În procesul de evaluare au fost utilizate diferite tehnici de colectare și analiză a informațiilor, după cum urmează:

- Evaluarea cadrului de reglementare aferent activității entității evaluate;
- Analiza Inventarului măsurilor de consolidare a integrității instituționale;
- Descrierea detaliată a proceselor/procedurilor selectate a fi analizate/evaluate prin prisma riscurilor tipice și specifice corupției;
- Examinarea publicațiilor reflectate în mass-media privind domeniile evaluate, inclusiv practicile internaționale aplicabile/aferente procedurilor evaluate;
- Intervievarea factorilor de decizie ai DÎMT CCA;
- Aplicarea Chestionarului anonim privind evaluarea gradului de cunoaștere de către angajați a măsurilor de asigurare a integrității instituționale etc.

# I. ANALIZA INCIDENTELOR DE INTEGRITATE ȘI A ABATERILOR DISCIPLINARE

---

## CONTEXT:

**Incident de integritate** - în conformitate cu *art.3 din Legea nr.182/2017* reprezintă manifestare de corupție produsă în împrejurări reale, altă manifestare similară manifestării de corupție, produsă în cadrul unui test de integritate profesională.

**Abateri<sup>1</sup> disciplinare** - se consideră acțiunile sau inacțiunile angajatului, săvârșite cu vinovăție, care încalcă prevederile actelor normative, regulamentelor interne, restrângerile, regimul de interdicții și incompatibilități, inclusiv cerințele din fișa postului.

Analiza incidentelor de integritate și a abaterilor disciplinare, au un rol esențial în cadrul procesului de evaluare a riscurilor de corupție (atât externă cât și internă) și ne poate oferi unele informații importante precum: *tipul de eveniment care constituie incidentul de integritate/abatere disciplinară; sectorul de activitate în care a intervenit incidentul de integritate/abaterea disciplinară și funcția persoanei care a săvârșit fapta; starea de fapt și modul de operare; cadrul legislativ aplicabil și procedurile interne din cadrul unității relevante pentru incidentul analizat; cauzele incidentelor de integritate/abaterilor disciplinare; aplicarea de sancțiuni disciplinare, administrative sau, după caz, penale; efectele incidentului de integritate/abaterilor disciplinare asupra raporturilor de muncă ale persoanei care a săvârșit incidentul de integritate; impactul incidentului de integritate/abaterii disciplinare asupra activității sau imaginii instituției. Suplimentar, pot fi formulate propuneri de măsuri pentru prevenirea apariției unor incidente similare în viitor.*

Materializarea riscurilor în trecut poate fi confirmată de dosarele penale intentate, inclusiv de către abaterile disciplinate comise, descrise mai jos.

## DESCRIEREA INCIDENTELOR DE INTEGRITATE:

✓ *Materializarea riscului coruperii pasive/riscului fraudării examenului de calificare a conducătorilor auto:*

În anul 2020 a fost pornită cauza penală pe faptul pretinderii mijloacelor bănești de către unele persoane publice din cadrul subdiviziunii teritoriale XXX a DÎMT CCA în vederea fraudării examenului de calificare a conducătorilor auto. Astfel, unii examinatori din cadrul subdiviziunii teritoriale ar fi pretins de la potențialii candidați câte **400 euro** pentru a favoriza susținerea cu succes a probei teoretice sau practice.

---

<sup>1</sup> *Abatere* – potrivit Dicționarului explicativ al limbii române reprezintă *încălcarea a unei dispoziții cu caracter administrativ sau disciplinar.*

### ✓ *Materializarea riscului traficului de influență:*

În perioada anilor 2019 - 6 luni 2021 au fost intentate **83 de dosare** penale pe faptul traficului de influență și reținerii în flagrant delict a unor persoane care susțineau că pot influența unii angajați ai DÎMT CCA în atribuțiile cărora intra evaluarea cunoștințelor candidaților în cadrul examenului de calificare pentru obținerea permisului de conducere pentru anumite categorii/subcategorii de vehicule. Astfel, în scopul determinării unor membri ai Comisiei de examinare să aprecieze pozitiv unii candidați care urmau a susține proba teoretică sau practică, aceste persoane/intermediari estorcau de la **350 la 1500 Euro**, în dependență de probele care urmau a fi susținute.

### **CONCLUZII:**

- Numărul mare de dosare penale intentate pe faptul traficului de influență ne demonstrează că **riscul coruperii pasive/active**, aferent procedurii de evaluare a cunoștințelor candidaților în cadrul examenului de calificare pentru obținerea dreptului de a conduce **este cu probabilitate înaltă de materializare în viitor**.
- Sumele extorcate de către intermediari pentru a favoriza obținerea calificativului „admis” pentru o singură probă în medie constituie **350 - 500 Euro**, iar pentru ambelor probe (teoretică și practică) **750 - 1000 Euro**.
- Sumele estorcate de la potențialii candidați de regulă sunt mai mari în Chișinău și Bălți, comparativ cu cele din raioane.
- Potrivit dosarelor penale intentate de către CNA pe faptul traficului de influență, odată cu estorcarea sumelor de bani în vederea influențării/determinării membrilor comisiilor de examinare, intermediarii organizau și urgentarea susținerii examenului de calificare auto, în afara programării, contra unor sume de bani suplimentare. Astfel, în aceste cazuri, sumele estorcată ajungeau până la **1500 de Euro**.

**Această conjunctură, ne demonstrează că riscul susținerii examenului de calificare auto în afara programării, contra unor sume de bani este unul inerent, materializat în trecut, cu o probabilitate înaltă de materializare în viitor.**

Urmare celor relatate supra, de menționat că **riscul coruperii pasive și a traficului de influență** (materializate în trecut), ar putea avea impact grav asupra drepturilor fundamentale ale cetățenilor și anume, asupra **„dreptului la viață”** a acestora.

Astfel, prin fraudarea examenului de obținere a dreptului de a conduce și eliberarea ilicită a permisului de conducere, riscul producerii unor accidente rutiere este cu potențial înalt de materializare în viitor și poate avea urmări grave asupra sănătății și vieții persoanelor aflate în trafic, inclusiv a pietonilor, vezi *Nota de mai jos*.

**Notă cu privire la situația accidentală pentru perioada 01.01.2021 – 31.03.2021**

Potrivit datelor din Sistemul informațional automatizat ”Registrul accidentelor rutiere”, pe parcursul a **trei luni ale anului 2021**, s-au înregistrat **451** accidente în traficul rutier, în rezultatul cărora **43** persoane au decedat, iar altele **511** au fost traumatizate.

Comparând datele generalizate, cu perioada analogică a anului precedent, se atestă o creștere la numărul accidentelor înregistrate și a persoanelor traumatizate. Astfel, indicii generalizați, supuși analizei, cu referire la „cauza producerii accidentelor rutiere”, arată că „*Viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere*” rămâne principala cauză, și constituie 42,13% din numărul total al accidentelor supuse evidenței pentru perioada vizată, care a dus la decesul a 25 persoane și traumatizarea altor 224. Analiza datelor înregistrate, cu privire la cauzele producerii accidentelor rutiere, ne reflectă o creștere cu 5,88% la accidentele rutiere ca urmare a „Neacordării priorității pietonilor”.

Referitor la tipul accidentului, s-a constatat că cel mai mare număr de accidente au fost comise ca urmare la:

❖ **tamponarea pietonilor aflați pe spațiile destinate circulației acestora – 104** accidente, în urma cărora au decedat **5** persoane și alte **104** persoane traumatizate;

❖ **tamponarea pietonilor angajați în traversare neregulamentară sau staționați pe partea carosabilă a drumului – 57** accidente, urmare cărora au decedat **7** persoane și alte **52** persoane traumatizate;

❖ **ciocnire laterală – 55** accidente, în urma cărora au decedat **1** persoane și alte **69** persoane traumatizate;

❖ **tamponare cu obstacol din afara carosabilului – 42** accidente, urmare cărora au decedat **12** persoane și alte **55** persoane traumatizate.

Sursa: [https://politia.md/sites/default/files/accidenta\\_-\\_insp\\_in\\_rm\\_pentru\\_3\\_luni\\_2021\\_0.pdf](https://politia.md/sites/default/files/accidenta_-_insp_in_rm_pentru_3_luni_2021_0.pdf)

## **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.

Urmare analizei sancțiunilor disciplinare aplicate unor angajați ai DÎMT CCA în perioada anilor 2019-2020 și a faptelor care au constituit abateri disciplinare, se constată că acestea, inclusiv împrejurările în care au fost comise, puteau contribui direct sau indirect la materializarea unor riscuri de corupție.

Prin urmare, aceste abateri care sau soldat cu aplicarea sancțiunilor disciplinare sau referit la:

→ *Neaplicarea/camuflarea unor puncte de penalizare pentru unele încălcări admise de către candidați;*

→ *Calificarea eronată a unor încălcări, în vederea aplicării minime a unor puncte de penalizare;*

→ *Nerespectarea timpului recomandat pentru desfășurarea probei practice traseu, precum și a procedurii de identificare a candidatului. Dacă în unele cazuri timpul recomandat pentru examinare era depășit, în alte cazuri procedura de examinare putea fi întreruptă neîntemeiat, deși distanța parcursă de către candidat era mai mică decât cea recomandată;*

→ *Aplicarea arbitrară a calificativului „admis”, deși în rezultatul încălcărilor admise, candidatul urma să fie apreciat la proba practică cu calificativul „respins”;*

→ *Aplicarea neîntemeiată a punctelor de penalizare și a calificativului „respins” la proba practică/subproba traseu;*

→ *Mascarea și reducerea premeditată a câmpului vizual al sistemului de supraveghere video din dotarea autovehiculului de examinare;*

→ *Prezența în clasa de examinare (proba teoretică) a unor examinatori care nu făceau parte din componența Comisiei de examinare;*

→ *Înregistrate abateri la înmatricularea vehiculelor și la notarea informațiilor în Registrul de stat al transporturilor, și anume: indicarea eronată a anului fabricării; neinclusiunea informațiilor ce țin de coproprietari; înmatricularea unor vehicule în lipsa certificatului de înmatriculare din țara de import, a documentelor obligatorii privind dovada efectuării inspecției tehnice și achitării taxei pentru folosirea drumurilor, inclusiv a copiei documentului de asigurare obligatorie de răspundere civilă etc.; indicarea eronată a numărului de locuri; nereflectarea în certificatul de înmatriculare a informației cu privire la reutilizarea vehiculului; fotografierea și atașarea numărului motorului de pe stiker și nu de pe bosajul motorului; înmatricularea unor vehicule cu volanul pe partea dreaptă a axei longitudinale etc.*

## **CONCLUZII:**

- Faptele care au constituit abateri disciplinare ne demonstrează că unii candidați pentru susținerea examenului de calificare auto (în special proba practică) sunt favorizați, pe când alții deliberat defavorizați;
- Unii membri ai Comisiei de examinare aplică în mod abuziv calificativul „admis” unor candidați”, iar în alte cazuri neîntemeiat și arbitrar puncte de penalizare și calificativul „respins”;
- Abaterile înregistrate la înmatricularea vehiculelor ne indică că procedura dată este una vulnerabilă la corupție;
- Abaterile disciplinare admise ar putea fi asociate direct sau indirect cu unele riscuri de corupție materializate în trecut, precum: **riscul coruperii pasive/active, riscul**

**traficului de influență, riscul abuzului de serviciu/depășirii atribuțiilor de serviciu, riscul admiterii, neraportării și tolerării unor influențe necorespunzătoare etc.**

Întru prevenirea săvârșirii unor abateri disciplinare, precum și întru excluderea și diminuarea unor riscuri de corupție se recomandă intensificarea controlului activității DÎMT CCA de către Direcția securitate a ASP și Direcția de management operațional și control din cadrul Departamentului.

## II. PROCEDURA DE ORGANIZARE A EXAMENULUI PENTRU OBȚINEREA DREPTULUI DE A CONDUCE VEHICULE

---

### 1. CONTEXT

Procedura de desfășurare a examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere este reglementată de *HG nr.1452/2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier și Ordinul ASP nr.240 din 14.12.2017 cu privire la aprobarea Instrucțiunii privind desfășurare a examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere* .

Astfel, potrivit pct.24 din HG nr.1452/2007 - **permisul de conducere se obține în baza examenului care se desfășoară în prezența unei comisii desemnate** de către subdiviziunea competentă din cadrul Instituției publice “Agenția Servicii Publice”. **Comisia de examinare se va constitui din cel puțin 3 persoane, iar în caz de necesitate, pot fi invitați reprezentanți ai unui prestator de servicii educaționale auto terțe sau din cadrul autorităților cu atribuții și responsabilități în siguranța rutieră din teritoriul deservit, care vor fi incluși în procesul-verbal de examinare și îl vor semna.**

Totodată, potrivit pct.5 din *Instrucțiunea cu privire la desfășurare a examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere aprobată prin Ordinul nr.240/2017* - **examinarea candidaților pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule se efectuează de către examinatori atestați**, care au absolvit cu succes un curs de pregătire specială inițială, iar ulterior o dată la 5 (cinci) ani un curs de pregătire specială continuă, ca examinator, în cadrul unei instituții de învățământ specializate, conform unor programe speciale, armonizate condițiilor de pregătire a examinatorilor prescrise în *Directiva Parlamentului și Consiliului Uniunii Europene nr. 200 6/126/CE din 20.12.2006 cu privire la permisul de conducere* și prevederile legislației naționale.

**Examinatorii urmează să dispună de studii superioare în domeniul de referință, să dețină dreptul de a conduce vehicule pentru categoria de conducere respectivă, de cel puțin 3 ani, să dispună de cunoștințe în domeniu și aptitudini personale de conducere a vehiculelor, precum și de aptitudini de evaluare.**

## 2. ADMITEAREA LA EXAMENUL DE OBTINERE A DREPTULUI DE A CONDUCE VEHICOLE

Pentru admiterea la examenul de obținere a dreptului de a conduce vehicule (proba teoretică și cea practică), candidatul urmează, preventiv să se programeze la examen în subdiviziunea teritorială competentă a DÎMT CCA.

De menționat că modul de organizare a programărilor la serviciile prestate de către subdiviziunile IP ASP prin intermediul modulului „Programarea electronică” al subsistemului „Portalul serviciilor electronice” al SIA „E-service” este reglementat de *Instrucțiunea privind programarea la serviciile prestate de către subdiviziunile teritoriale ale Agenției Servicii publice aprobată prin Ordinul ASP nr.360/2018.*

Potrivit Instrucțiunii sus indicate, **programarea preventivă la examen** se face prin *telefon (Call-centru), prin intermediul serviciului electronic pe portalul serviciilor electronice „Programarea on-line”,* oferit de către IP ASP, precum și la adresarea solicitantului la subdiviziunea teritorială.

Admiterea candidaților la examenul de obținere a dreptului de a conduce vehicule se efectuează în baza cererii candidatului, care se depune la subdiviziunea competentă.

În corespundere cu *pct.8 din Instrucțiunea privind desfășurarea examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere* aprobată prin *Ordinul ASP nr.240/2017*, pentru admiterea la careva din probele examenului de obținere a dreptului de a conduce vehicule (proba teoretică și cea practică), **în regim de urgență**, candidatul poate solicita prestarea serviciului „Programare urgentă la examenul de obținere a dreptului de a conduce vehicule”. **Programarea urgentă la examen în cadrul Secției calificare a conducătorilor auto Chișinău se exercită prin intermediul serviciului electronic „Programarea online pentru vizitarea subdiviziunii teritoriale”,** disponibil pe pagina web [www.programari.registru.md](http://www.programari.registru.md), ținând cont de capacitatea de deservire a acestei subdiviziunii.

**Pentru restul subdiviziunilor teritoriale competente, serviciul „Programare urgentă la examenul de obținere a dreptului de a conduce vehicule” se prestează la adresarea la subdiviziunea teritorială competentă,** pentru o perioadă maximă ce cuprinde 3 zile de examen la categoria (proba) solicitată, în ordine consecutivă, conform graficului de examen aprobat, din ziua adresării, ținând cont de capacitatea de deservire a subdiviziunii respective.

**Urmare a discuțiilor purtate cu reprezentanții DÎMT CCA, s-a stabilit că actualmente programările la urgență pentru probele teoretice și practice la examenul pentru obținerea permisului de conducere se fac online și pentru SÎT CCA Bălți. Practica dată însă, nu este reglementată în Instrucțiunea privind desfășurarea examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere.**

Totodată, pe pagina web a ASP careva informații în acest sens nu au fost identificate (pagina web accesată la 11.06.2021). Prin urmare, această lacună de drept, inclusiv nepublicarea pe pagina web a ASP a informațiilor actualizate cu privire la obligativitatea programării online pentru susținerea probei teoretice și practice în regim de urgență, poate genera unele confuzii, inclusiv ar putea determina potențiali „doritori” de a oferi aceste servicii contra cost.

În cazul dat, neasigurarea conformă a transparenței în procesul decizional poate genera și admite instituirea unei situații favorabile unui anumit grup de persoane, care ar putea utiliza fraudulos SIA „E-Service” și promova ilicit practici de programare online contra cost.

De menționat că în perioada anilor 2019-2020 în mass media au fost publicate unele informații cu privire la imposibilitatea de a realiza programarea online la examenul practic pentru obținerea permisului de conducere, **inclusiv despre cazuri de programare frauduloasă prin intermediul persoanelor terte**, vezi *Extrasul*.

#### ***Extras articole:***

***I. „Schemă frauduloasă pe internet: Cât costă programarea rapidă la examenul auto”*** (Sursa: <https://stiri.md/article/social/schema-frauduloasa-pe-internet-cat-costa-programarea-rapida-la-examenul-auto>)

O afacere "fructuoasă" ia amploare pe Internet. Câteva persoane prestează servicii de programare pe o pagină de Telegram, dar și Instagram, persoane necunoscute oferă ajutor pentru programarea la examenul auto pentru suma de 1.000 de lei.

"Afaceriștii" cer suma de 500 de lei în decurs de 10 ore după ce se comunică despre programare, după care alte 500 de lei în ziua examenului, prin terminal de plată. Aceștia solicită poze cu numărul fișei de școlarizare și a buletinului de identitate, tipul examenului, categoria auto, localitatea unde este înregistrat examenul, data urgentă și numărul de telefon.

***II. Extras articol „Programare frauduloasă la examenele auto”*** (Sursa: <https://stiri.md/article/social/programare-frauduloasa-la-examenele-auto-reactia-asp>)

Printr-un comunicat de presă, responsabilii de la ASP anunță că s-au sesizat după ce în spațiul public au apărut grupuri de persoane care printr-o schemă frauduloasă programau persoane la examenul auto, transmite Știri.md.

Astfel, "s-au constatat tentativele unui grup de persoane din exteriorul ASP de a profita de sistemul menționat în interes personal. Au fost identificate cazurile de realizare neconformă a programării la serviciile de examinare a conducătorilor de vehicule [...]”.

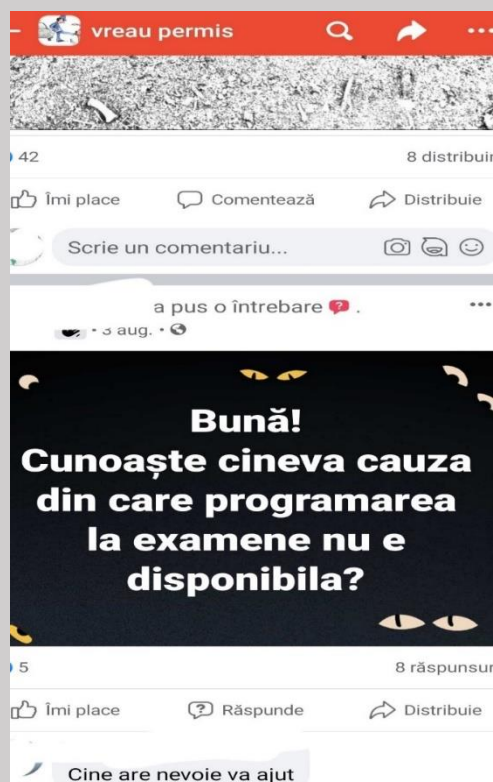
Corespunzător, DÎMT CCA a realizat un studiu privind procedura de programare la examenele pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule. Astfel, în urma verificărilor efectuate de către reprezentanții DÎMT CCA au fost constatate unele programări neconforme pe numele unor persoane inexistente, care ulterior, în rezultatul anulării, aceste programări urmau să fie utilizate în interesul altor persoane contra unor remunerații ilicite.

Ulterior, deși au fost operate unele modificări la modulului „Programare electronică” pentru a preveni eventuale programări ale unor persoane inexistente, intermediarii implicați în acest proces, au recurs la alte modalități precum blocarea site-ului pe câteva minute sau ore, timp în care suplineau toate locurile pentru serviciul „Programare urgentă. Examen practic [categoria B] [cutia mecanică]”. Asemenea practică a fost înregistrată atât în perioada anului 2020 cât și 2021.

### STUDIU DE CAZ:

Problema programărilor frauduloase, contra unor sume de bani poate fi identificată și din informațiile plasate pe unele „grupuri” create în acest sens pe rețelele de socializare. Astfel, pe rețeaua de socializare Facebook au fost identificate unele grupuri („Vreau permis”/„Programare urgentă Mro”) prin intermediul cărora unele persoane postează anunțuri cu privire la oferirea unor servicii de „Programare urgentă la examenul auto”, contra unor sume de bani, *vezi Imaginile de mai jos.*

**Grupul Facebook „Vreau permis” (anunțurile au fost plasate în luna august anul curent):**



Analizând conținutul informațiilor plasate pe aceste grupuri, se constată că anumite persoane **acționează și propun nestingherit servicii de programare contra cost pentru toate categoriile/subcategoriile de permis**. De menționat că aceste scheme de corupție sunt puse în aplicare practic de aceleași persoane, care în schimbul unor bani prestează servicii de programare la examenul auto, inclusiv oferă alte servicii despre care se discută în privat.

Suplimentar, de menționat că în aplicația *Telegram* au fost identificate cel puțin **8 grupuri** prin intermediul cărora se postează periodic anunțuri cu privire la locurile disponibile pentru cei ce doresc a obține o programare urgentă la examenul auto.

**Prin urmare, persistă riscul ca aceste persoane (intermediari) pentru a-și realiza scopul infracțional să fie asociate direct sau indirect cu unii reprezentanți ai statului. Corespunzător, riscul formării și dezvoltării unor rețele infracționale în acest sens ar putea fi cu potențial înalt de materializare în viitor.**

Un factor de risc care poate determina fraudarea procedurii de programare în viitor este faptul că DÎMT CCA deține calitatea de administrator al conținutului informațional al modulului „Programare electronică” al SIA E-Service pentru procesul de programare/anulare și admitere la examenul de obținere a permisului de conducere.

Așadar, întru prevenirea eventualelor riscuri de fraudare a procedurii de programare, se recomandă ca funcția de administrator să fie deținută de către Departamentul tehnologic din cadrul ASP, deoarece subdiviziunea vizată are posibilități tehnice de a interveni prompt și de a preveni tentativele de programare frauduloasă la examenul auto de către unii intermediari, inclusiv de a monitoriza modul de funcționare a sistemelor informaționale.

Urmare a faptului că programările frauduloase au continuat și pe parcursul anului 2021, DÎMT CCA a solicitat în luna aprilie 2021 transferarea funcției de administrator al modulului „Programare electronică” al SIA E-Service către Departamentul tehnologic al ASP. Cu toate acestea, în perioada desfășurării evaluării integrității instituționale, funcția dată era deținută în continuare de Departamentul Înmatriculare a Mijloacelor de Transport și Calificare a Conducătorilor Auto.

**Inacțiunile admise în acest sens, pot induce/crea impresia că riscul programărilor frauduloase, materializat în trecut, este unul acceptat și tolerat, deși au fost expediate multiple demersuri în adresa unor organe de drept pentru tragerea la răspundere a persoanelor care se fac vinovate de efectuarea unor programări fictive și ulterioara vânzare a acestora.**

De menționat că deși există situații când expunerea la risc poate fi tolerată fără a fi nevoie de luarea vreunei măsuri sau implementarea vreunei activități de control, acest risc însă ar trebui să se afle în zona verde după întreprinderea măsurilor de diminuare

sau implementare a activităților de control. În același timp, anumite riscuri pot fi tratate sau menținute în anumite limite doar urmare a încetării sau restrângerii unor drepturi/activități/funcții.

**Din aceste considerente, inclusiv ținând cont de faptul că riscul programărilor frauduloase (risc materializat în trecut) este cu potențial înalt de materializare în viitor, care ar putea afecta considerabil atingerea obiectivelor strategice, se impune transferarea funcției de administrator al modulului „Programare electronică” al SIA E-Service către Departamentul tehnologic al ASP.**

Subsidiar de menționat că întru prevenirea programărilor frauduloase și/sau neconforme la probele teoretică și practică ASP a aprobat prin Ordinul nr.427/2020 Regulamentul privind modul de utilizare a modulului „Programarea electronică” al subsistemului „Portalul serviciilor electronice” al SIA E-Service, în procesul de programare și admitere la examenul de obținere a permisului de conducere, care preia anumite norme din Instrucțiunea aprobată prin Ordinul ASP nr.240/2017 și Instrucțiunea aprobată prin Ordinul ASP nr.360/2018 și instituie reglementări speciale cu privire la programarea prealabilă/urgentă și condițiile de admitere la examen. Cu toate acestea, analizând aceste norme s-a constata că anumite reglementări sunt coruptibile și pot admite unele practici abuzive în procesul de susținere a examenului auto.

Astfel, la pct.10 din Regulamentul aprobat prin Ordinul nr.427/2020 este prevăzut că „în cazul care persoanele programate prealabil cât și programate la urgență la unele din probele teoretică sau practică nu s-au prezentat la examen, președinții Comisiei de examinare sunt în drept să accepte la examen candidați-solicitanți, cu prestarea serviciilor de examinare în regim de urgență, ținând cont de cota de programare a subdiviziunii pentru ziua respectivă”.

Prin urmare, analizând normele **pct.10** din Regulamentul aprobat prin Ordinul nr.427/2020 se constată că acestea sunt incompatibile și contravin cu reglementările pct.7 și 8 din Instrucțiunea privind desfășurarea examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere aprobată prin Ordinul ASP nr.240/2017.

Astfel, potrivit **pct.7** din Instrucțiunea aprobată prin Ordinul ASP nr.240/2017, **pentru admiterea la unele din probele examenului de obținerea a dreptului de a conduce vehicule, teoretică sau practică, candidatul urmează preventiv să se programeze la proba respectivă la examen în subdiviziunea teritorială.**

Conform pct.8 din Instrucțiunea aprobată prin Ordinul ASP nr.240/2017, **programarea urgentă la examen în cadrul Secției calificare a conducătorilor auto Chișinău se exercită prin intermediul serviciului electronic „Programarea online pentru vizitarea subdiviziunii teritoriale”, disponibil pe pagina web <https://programari2.registru.md/>. Pentru restul subdiviziunilor teritoriale competente,**

*serviciul „Programare urgentă la examenul de obținere a dreptului de a conduce vehicule” se prestează la adresarea la subdiviziunea teritorială competentă, pentru o perioadă maximă ce cuprinde 3 zile de examen la categoria (proba) solicitată.*

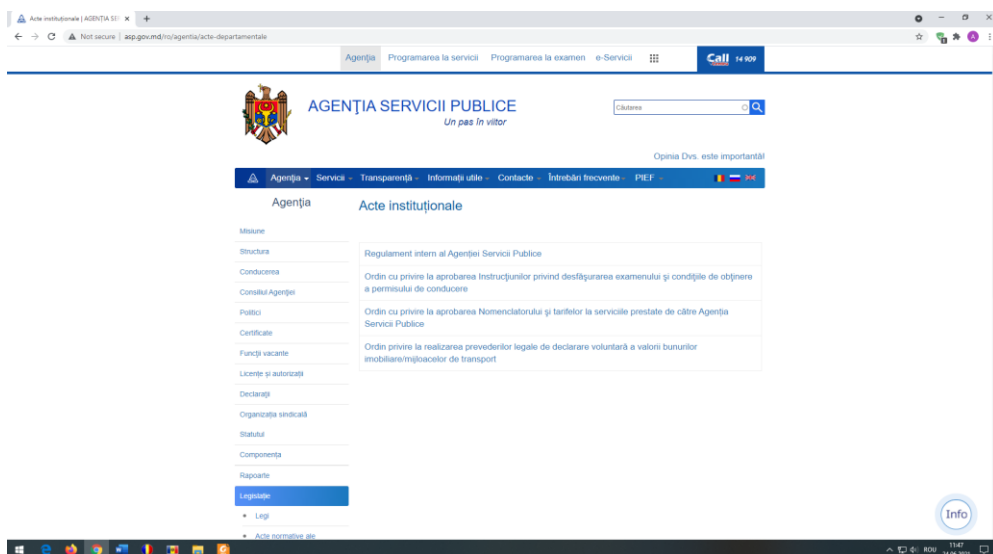
**Corespunzător, prin oferirea dreptului de a fi acceptați la examen potențiali candidați care nu dețin o programare în acest sens și examinarea acestora în regim de urgență se instituie o practică abuzivă de admitere arbitrară a unor persoane „privilegiate”.**

De menționat că acest conflict de norme este un impediment în aplicarea corectă a prevederilor care se referă la obligativitatea programării prealabile sau urgente pentru susținerea probei teoretice sau practice și creează premise pentru alegerea subiectivă și abuzivă a normei „convenabile” care se va aplica într-o situație concretă sau asupra unei anumite persoane.

Aceste acțiuni/practici de favorizare a unor candidați în temeiul **pct.10 din Regulamentul aprobat prin Ordinul nr.427/2020** ar putea fi asociate direct cu unele influențe necorespunzătoare sau manifestări de corupție. Cu atât mai mult că *Regulamentul privind modul de utilizare a modului „Programarea electronică” al subsistemului „Portalul serviciilor electronice” al SIA E-Service, în procesul de programare și admitere la examenul de obținere a permisului de conducere aprobat prin Ordinul nr.427/2020* este un act departamental care nu este publicat pe pagina web a ASP (Vezi Figura nr.1).

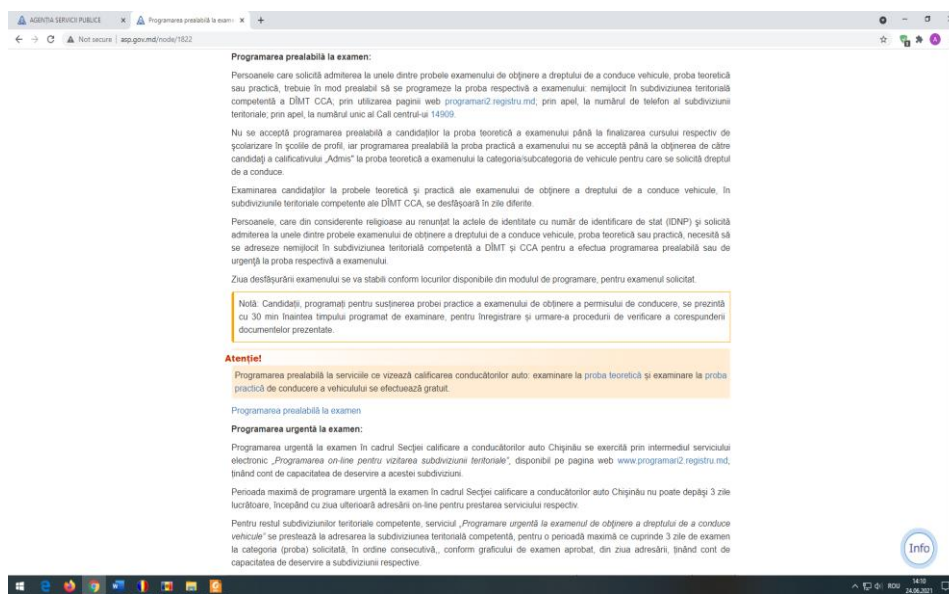
Astfel, cetățenii „de rând” ar putea să nu cunoască despre asemenea act, care oferă posibilitatea de a putea beneficia în anumite situații de examinare în afara programării prealabile.

**Figura Nr.1** Actele instituționale ale IP ASP publicare pe pagina <http://www.asp.gov.md>



Unica informație accesibilă pentru candidații care urmează să susțină examenul pentru obținerea dreptului de a conduce este cea publicată pe pagina web a ASP, care face referire asupra faptului că persoanele care solicită admiterea la unele dintre probele examenului de obținere a dreptului de a conduce vehicule, proba teoretică sau practică, trebuie în mod prealabil să se programeze la proba respectivă a examenului: nemijlocit în subdiviziunea teritorială competentă a DÎMT CCA; prin utilizarea paginii web [programari2.registru.md](http://programari2.registru.md); prin apel, la numărul de telefon al subdiviziunii teritoriale; prin apel, la numărul unic al Call centrul-ui [14909](http://14909), vezi *Figura nr.2*.

***Figura Nr.2*** Informația cu privire la programarea prealabilă la examenul pentru obținerea dreptului de a conduce publicată pe pagina <http://www.asp.gov.md>



Pentru a proba că normele ***pct.10*** din *Regulamentul privind modul de utilizare a modului „Programarea electronică” al sistemului „Portalul serviciilor electronice” al SIA E-Service*, în procesul de programare și admitere la examenul de obținere a permisului de conducere **sunt coruptibile și pot admite unele abuzuri sau favorizări** au fost verificate aleatoriu programările a circa **150 de persoane din numărul total de 194**, care au susținut proba practică în perioada 17.10.2020 și 19.12.2020.

În acest scop, au fost examinate **2 note informative și 26 de anexe la nota informativă privind indicii la examenele pentru obținerea permisului de conducere la SCCA Chișinău**, inclusiv datele cu privire la programări, stocate în *SIA E-Service*.

De menționat că *anexele la nota informativă privind indicii examenului pentru obținerea permisului de conducere*, conțin informații cu privire la numele, prenumele examinatorului și a persoanei examinate, categoria/subcategoria pentru care este susținut examenul, punctele de penalizare pentru proba susținută, calificativul și nr. de susțineri pentru fiecare candidat, inclusiv numărul persoanelor programate la servicii de

urgență. Acest fapt a permis efectuarea unei analize detaliate în acest sens, inclusiv identificarea și interpretarea unor abateri de procedură.

Astfel, urmare a analizei efectuate de comun cu reprezentantul DÎMT CCA s-a constatat că 2 persoane din cele verificate care au susținut proba practică în zilele de 17.10.2020 și 19.12.2020 nu dețineau o programare prealabilă în acest sens.

Corespunzător, nu este clar de ce aceste persoane se regăsesc printre candidații examinați, care dispuneau de programare și care au fost condițiile pentru care au fost favorizate și acceptate a fi examinate în afara programării.

Totodată, analizând *solicitările unor candidați cu privire la examinarea acestora în afara rândului*<sup>2</sup> la una din probele examenului de obținere a dreptului de a conduce, prezentate de către DÎMT CCA, se atestă că aceste 2 persoane nu au depus o asemenea solicitare.

Suplimentar, de menționat că potrivit *Anexei la nota informativă privind indicii înregistrați la examenul pentru obținerea permisului de conducere pentru data de 17.10.2020 a examinatorului X....*, una din aceste 2 persoane, identificate ca fiind neprogramate, a fost unicul candidat care a susținut în aceeași zi subproba poligon și traseu la examinatorul vizat. Ceilalți candidați, 11 la număr, au susținut doar proba practică în condiții de **traseu**.

În aceste condiții, este suspect faptul că din numărul total de candidați, 11 au susținut proba practică în condiții de traseu, iar candidatul neprogramat beneficiază de dreptul exclusiv de a fi examinat prioritar la ambele probe, fiind chiar primul în lista celor examinați. Corespunzător, se atestă că ambele subprobe susținute de către candidatul sus indicat au fost apreciate cu calificativul „admis”, astfel, proba practică a examenului de calificare fiind susținută cu succes **din prima încercare.**

Analizând aspectele reflectate supra, inclusiv normele pct.7 din *Instrucțiunea privind desfășurarea examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere aprobată prin Ordinul ASP nr.240/2017*, care stipulează că **pentru admiterea la probele examenului de obținerea a dreptului de a conduce vehicule, candidatul urmează preventiv să se programeze**, putem deduce prin prisma unor suspiciuni că **riscul favoritismului, a abuzului de serviciu și coruperii pasive ar putea fi unul materializat în trecut, cu potențial înalt de materializare în viitor.**

Suplimentar, analizând *Anexele la nota informativă privind indicii examenului pentru obținerea permisului de conducere* pentru perioada 17.10.2020 și 19.12.2020, se atestă că preponderent **candidații care au primit calificativul „admis” la proba practică în aceste 2 zile, au fost programați pentru susținerea examenului în regim de urgență.**

<sup>2</sup> Practica dată este descrisă mai jos.

La prima vedere acest fapt nu poate constitui un indiciu direct privind favorizarea acestor candidați sau fraudarea rezultatelor examenului, însă, numărul mare de dosare penale intentate de către CNA pe faptul traficului de influență, în care unele persoane susțin că au influență asupra unor angajați din cadrul ASP întru susținerea cu succes a examenului, inclusiv multiplele cazuri de programare urgentă la examen, prin utilizarea frauduloasă a SIA „E-Service”, trezesc unele suspiciuni cu privire la situația descrisă supra.

Suplimentar, de menționat că riscul favorizării unor candidați și riscul fraudării examenului de calificare auto, derivă inclusiv din rezultatele unor anchete de serviciu realizate de către Direcția securitate a ASP.

Astfel, potrivit ordinilor de sancționare, inclusiv a înregistrărilor audio-video, unii examinatori premeditat neglijau aplicarea punctelor de penalizare pentru unele încălcări/greșeli comise/admise de către anumiți candidați. În aceste circumstanțe, se prezumă că riscurile enunțate supra ar putea fi materializate în trecut și pot fi asociate cu unele riscuri de corupție.

---

O altă practică de acceptare a unor persoane pentru a fi examinate în afara programării prealabile, care se fundamentează pe reglementările **pct.10 din Regulamentul privind modul de utilizare a modului „Programarea electronică” al subsistemului „Portalul serviciilor electronice” al SIA E-Service**, în procesul de programare și admitere la examenul de obținere a permisului de conducere, se referă la depunerea de către potențialii candidați a unor solicitări scrise de admitere la examen în regim de urgență.

Astfel, în baza acestor solicitări, conducătorul departamentului sau președintele Comisie de examinare dispune prestarea serviciului „Programare urgentă. Examen teoretic/practic”, numind data și ora când candidatul urmează să se prezinte pentru susținerea examenului.

Conform informațiilor prezentate de către DÎMT CCA în perioada anilor 2020 – 6 luni 2021, în adresa departamentului au fost depuse **26 de solicitări** privind admiterea la examen în regim de urgență pentru proba practică (*potrivit informațiilor prezentate, pentru proba teoretică solicitări de admitere și examinare în regim de urgență nu au fost înregistrate*).

Examinând aceste cazuri/solicitări, se atestă că unele cereri de admitere la examen în regim de urgență, în afara unei programări prealabile (**9 la număr**) au avut la bază următoarele motive:

- necesitatea de a se deplasa peste hotare țării la muncă sau studii, fiind anexat biletul de avion, contractul de muncă (2 cazuri);
- angajat în calitate de medic, antrenat în lupta contra COVID-19 (2 cazuri);

- deficiențele de ordin tehnic admise de către solicitant la etapa de programare sau erorile de sistem (5 cazuri).

În alte **7 cazuri**, nu a fost posibil de identificat temeiul care a stat la baza admiterii la examen a unor persoane în regim de urgență, în lipsa unei programări prealabile, deoarece DÎMT CCA nu a prezentat copiile cererilor de solicitare, ci doar răspunsul prin care se admite solicitarea de a presta serviciul „Programare urgentă. Examen practic [poligon/trafic ], [cat. B]”. De menționat că în aceste răspunsuri, adresate candidatului solicitant, se face trimitere expresă la prevederile **pct.10 din Regulamentul aprobat prin Ordinul ASP nr. nr.427/2020**.

Identic, în alte **10 cazuri** nu a fost posibil de stabilit cauzele care au determinat candidatul să solicite admiterea la examen (proba practică) pentru o anumită dată. În acest sens, fiind prezentate doar răspunsurile DÎMT CCA/Secția calificare a conducătorilor auto mun. Chișinău, prin care se acceptă programarea unor candidați în baza certificatului de școlarizare, a permisului de conducere sau învoirii DDCA (nr.03/02-A-52 din 31.01.2020).

Deși admiterea acestor solicitări aparent pare a fi o practică acceptabilă, opacitatea procedurii de acceptare a unor persoane în afara rândului și a temeiurilor în care candidații pot beneficia de examinare **în regim de urgență** (în lipsa unei programări prealabile), **poate favoriza unele categorii de candidați**, inclusiv genera materializarea unor riscuri de corupție, *vezi Extrasul*.

### ***Extras articole:***

#### **I. „8 persoane, reținute într-un dosar de corupție în cadrul ASP”**

Serviciul de Informații și Securitate în comun cu Procuratura pentru Combaterea Criminalității Organizate și Cauze Speciale au documentat activitatea unui grup criminal organizat, creat cu scopul facilitării susținerii examenului auto. Ofițerii de informații și procurorii au stabilit că membrii grupului criminal îi echipau pe candidați cu tehnică specială și organizau de la distanță transmiterea corectă a răspunsurilor pentru a înlesni susținerea examenului auto în condiții sigure. Aceștia argumentau că dețin influență asupra persoanelor publice din cadrul ASP, pentru ca ultimii să ignore ilegalitățile admise în cadrul susținerii examenelor.

Sursa: <https://sis.md/ro/content/8-persoane-re%C8%9Binute-%C3%AEntr-un-dosar-de-corup%C8%9Bie-%C3%AEn-cadrul-asp>

#### **II. „Examene auto contra bani” la ASP. De schemă au profitat copii de deputați și foști miniștri.**

Potrivit unui comunicat al Serviciului de Informații și Securitate, s-a stabilit că membrii grupului criminal îi echipau pe candidați cu tehnică specială și organizau de la

distanță transmiterea răspunsurilor corecte pentru a înlesni susținerea examenului auto în condiții sigure.

[...] de această schemă ar fi profitat și odraslele a unor persoane care au deținut funcții în alte în stat, dintre care doi deputați, un fost viceministru al MAI, dar și un ex-ministru al Mediului.

Sursa: <https://deschide.md/ro/stiri/social/87183/%E2%80%9EExamen-auto-contra-bani%E2%80%9D-la-ASP-De-schem%C4%83-au-profitat-copii-de-deputa%C8%9Bi-%C8%99i-fo%C8%99ti-mini%C8%99tri.htm>

**III. „Doi specialiști IT au ajuns în izolatorul CNA, după ce ar fi încercat să organizeze, contra 13 000 de lei, programarea și eliberarea unui permis de conducere”**

Doi tineri, specialiști în tehnologii informaționale, au fost plasați în izolatorul Centrului Național Anticorupție, fiind cercetați pentru acte de corupție. Aceștia au fost denunțați de o altă tânără, care le-ar fi contractat serviciile **pentru a obține mai ușor programarea în regim de urgență la examenul teoretic și practic de obținere a permisului de conducere.**

Potrivit denunțului, cei doi ar fi susținut că au influență asupra persoanelor publice din cadrul Agenției Servicii Publice și că le poate determina să asigure susținerea examenului practic de obținere a permisului de conducere a vehiculelor de categoria „B”. Astfel, utilizând metode de plată prin internet aceștia ar fi pretins și primit 13 050 de lei pentru a intermedia obținerea permisului.

Sursa: <https://cna.md/libview.php?l=ro&idc=5&id=3215&t=/Serviciul-relatii-publice/Comunicate-de-presa/Doi-specialisti-IT-au-ajuns-in-izolatorul-CNA-dupa-ce-ar-fi-incercat-sa-organizeze-contra-13-000-de-lei-programarea-si-eliberarea-unui-permis-de-conducere>

Prin urmare, conchidem că practica de solicitare și admitere a candidaților pentru susținerea „*probei practice urgente*” în afara unei programări prealabile este una vulnerabilă la corupție.

Cu atât mai mul că *Regulamentul cu privire la modul de utilizare a modului „Programarea electronică” al subsistemului „Portalul serviciilor electronice” al SIA E-Service, în procesul de programare și admitere la examenul de obținere a permisului de conducere* aprobat prin *Ordinul ASP nr. nr.427/2020*, nu este publicat pe pagina web a ASP, inclusiv nu prevede expres temeiurile pentru care candidații pot solicita examinarea în regim de urgență, exceptând normele pct.7 din *Instrucțiunea* aprobată prin *Ordinul ASP nr.240/2017*.

Totodată, urmare a faptului că regulamentul sus indicat nu este publicat pe pagina web, normele acestuia ar putea să nu fie cunoscute „publicului larg”. În aceste condiții, persistă riscul ca pct.10 din regulament să servească drept temei pentru favorizarea abuzivă a unor categorii de candidați.

Despre vulnerabilitatea procesului de acceptare/admitere a candidaților pentru susținerea „probei practice urgente” în afara unei programări prealabile, ne confirmă și răspunsurile oferite de către unii angajați ai DÎMT CCA, urmare a aplicării unui chestionar anonim.

Astfel, în rezultatul chestionării, s-a stabilit că din numărul total de respondenți care au indicat că fac parte din Comisia de examinare, **48% au precizat că la examen nu se acceptă fără programare/nu cunosc asemenea cazuri, 23% au indicat care sunt motivele pentru care candidații sunt acceptați la examen fără programare, iar circa 29% au evitat să răspundă la întrebare.**

Rezumând cele prezentate supra, concluzionăm că doar **23%** din respondenți au recunoscut că admit la examen persoane neprogramate, indicând motivele pentru care sunt acceptați la examen fără programare, pe când **29%** au evitat să răspundă, deși sunt implicați direct în procesul de examinare.

Urmare celor constatate și descrise supra, *Regulamentul privind modul de utilizare a modului „Programarea electronică” al sistemului „Portalul serviciilor electronice” al SIA E-Service, în procesul de programare și admitere la examenul de obținere a permisului de conducere aprobat prin Ordinul ASP nr. nr.427/2020* **necesită a fi abrogat.**

Această recomandare, derivă inclusiv din faptul că actualmente procedura de desfășurare a examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere este reglementată de Instrucțiunea aprobată prin *Ordinul ASP nr.240/2017*, iar normele cu privire la procedura de programare electronică la serviciile prestate de către ASP și subdiviziunile teritoriale au fost aprobate prin *Ordinul ASP nr.360/2018* și *Ordinul ASP nr.40/2021*.

**În aceste circumstanțe, Ordinul ASP nr.360/2018 și Ordinul ASP nr.40/2021, necesită a fi actualizat, completate și publicate pe pagina web a ASP.**

### **3. EXAMENUL DE OBTINERE A DREPTULUI DE A CONDUCE VEHICULE**

Examinarea candidaților pentru obținerea dreptului de conducere vehicule cuprinde proba **teoretică și practică**.

Examenul de obținere a dreptului de a conduce vehicule se desfășoară în cadrul Comisiei de examinare care se va constitui din cel puțin 3 persoane una dintre care va îndeplini obligațiunea de președinte al Comisiei de examinare și va conduce activitatea Comisiei.

Componența comisiilor de examinare ale subdiviziunilor competente se aprobă lunar prin ordinul Agenției, la propunerea DÎMT CCA.

Potrivit **pct.11** din Instrucțiunea aprobată prin Ordinul ASP nr.240/2017, **pot fi numiți președinți și membri ai comisiilor de examinare angajații DÎMT CCA și alți angajați ai Agenției, precum și reprezentanții școlilor de profil terțe sau din cadrul autorităților cu atribuții și responsabilități în siguranța rutieră, care întrunesc cerințele prescrise la punctul 5 din Instrucțiunea sus indicată.**

#### **3.1 Comisia de examinare**

Analizând cadrul normativ și cel departamental cu privire la procedura de numire/instituire a comisiilor de examinare, inclusiv componența și regimul de activitate a acestora, au fost constatate unele neconformități/neclarități legate de:

- procedura de selectare, numire a membrilor comisiei și condițiile/criteriile de desemnare;
- periodicitatea instituirii comisiei de examinare și temeiurile de modificare a componenței acesteia;
- modalitatea de evaluare și stabilire a cunoștințelor în domeniu și a aptitudinilor de evaluare pe care le posedă potențialii membri ai comisiei;
- modul de organizare și funcționarea comisiilor, atribuțiile membrilor comisiei, inclusiv a președintelui comisiei;
- drepturile și obligațiile membrilor comisiei, inclusiv a președintelui comisiei;
- normele de conduită și de integritate necesare a fi respectate de către membrii comisiei, inclusiv obligația de neadmitere și declarare a influențelor necorespunzătoare, a tentativelor de implicare în manifestări de corupție și a conflictelor de interese, respectarea regimului juridic al cadourilor, precum și răspunderea pentru încălcarea acestor norme etc.

- restricțiile și limitările președintelui și a membrilor comisie de examinare etc.

**În fapt: se atestă că IP ASP/ DÎMT CCA nu a aprobat prin act departamental un Regulament cu privire la activitatea Comisiei de examinare care să stabilească condițiile generale și specifice privind activitatea acesteia, modul de organizare și funcționare, periodicitatea instituirii comisiei, inclusiv criteriile de evaluare, selectare și numire a membrilor comisiei etc.**

În aceste condiții, procedura de selectare și numire a membrilor comisiei de examinare poate fi considerată una netransparentă și discreționară, de natură să genereze manifestări de corupție.

Astfel, ambiguitatea procedurii de selectare și numire a membrilor comisiilor de examinare, acordă o discreție excesivă factorilor de decizie de a stabili/decide cine vor fi membrii și președintele acestor comisii.

**Acest factor de risc, ar putea genera selectarea și numirea unor membri ai comisiilor teritoriale de examinare, loiali unor grupuri de interese, care ar putea fi implicați în favorizarea unor candidați la susținerea examenului pentru obținerea dreptului de a conduce, contra unor avantaje necuvenite.**

**Corespunzător, persistă probabilitatea/riscul ca anumite manifestări de corupție să se producă sistemic, sub paravanul acestor factori de decizie.**

Potrivit documentelor prezentate, se atestă că componența comisiilor de examinare în vederea obținerii dreptului de a conduce vehicule se stabilește și se aprobă **lunar**, și se modificată consecutiv, în medie de **4** ori pe parcursul unei luni.

**De menționat că în lipsa unor reglementări clare privind procedura de numire și de modificare a componenței comisiilor de examinare, practica de modificare și substituie frecventă a membrilor comisiei, poate fi considerată una vicioasă, eventual asociată cu unele riscuri de corupție cu potențial înalt de materializare în viitor, precum:**

- **riscul coruperii pasive/active;**
- **riscul traficului de influență;**
- **riscul abuzului în activitate;**
- **riscul neraportării unor influențe necorespunzătoare și a tentativelor de implicare în manifestări de corupție;**
- **riscul favorizării unor candidați la susținerea examenului pentru obținerea dreptului de a conduce;**
- **riscul fraudării examenului pentru obținerea dreptului de a conduce etc.**

Suplimentar, se remarcă că practica vizată poate crea premise, pentru înlocuirea unor membri ai comisiei de examinare consecvenți în promovarea principiilor de etică și integritate cu alții „*loiali*”, care ar putea admite și tolera unele favorizări sau influențe

necorespunzătoare. Aceste circumstanțe, ar putea genera materializarea riscurilor enunțate supra, inclusiv alimentarea și susținerea constantă a unor practici de corupție, prin intermediul unui grup de persoane-cheie.

În vederea probării practicii vicioase de modificare frecventă a unor membrii ai comisiilor de examinare au fost analizate un șir de ordine de aprobare/modificare a comisiilor teritoriale de examinare.

Prin urmare, concluzionăm următoarele:

#### În luna iulie:

*Ordinul nr. 291 din 30.06.2020 cu privire la aprobarea componenței comisiilor de examinare, regimului de activitate ale acestora, pentru perioada 01.09.2020-30.09.2020, **a fost modificat de 2 ori.***

Potrivit ordinelor de modificare, componența comisiei de examinare Chișinău, Soroca și Bălți a fost preschimbată pentru anumite zile.

#### În luna august:

*Ordinul nr. 369 din 30.07.2020 cu privire la aprobarea componenței comisiilor de examinare, regimului de activitate ale acestora, pentru perioada 01.09.2020-30.09.2020, **a fost modificat de 5 ori.***

Potrivit celor cinci ordine de modificare, componența comisiei de examinare Chișinău (de 3 ori), Hîncești (2 ori), Orhei (2 ori) și Cahul a fost modificată pentru anumite zile.

#### În luna septembrie:

*Ordinul nr.437 din 26.08.2020 cu privire la aprobarea componenței comisiilor de examinare, regimului de activitate ale acestora, pentru perioada 01.09.2020-30.09.2020, **a fost modificat de 5 ori.***

Corespunzător, a fost preschimbată componența comisiei de examinare Chișinău (de 2 ori), Căușeni, Orhei (2 ori) și Cahul pentru anumite zile.

#### În luna octombrie:

*Ordinul nr. 508 din 30.09.2020 cu privire la aprobarea componenței comisiilor de examinare, regimului de activitate ale acestora, pentru perioada 01.09.2020-30.09.2020, **a fost modificat de 5 ori.***

Astfel, a fost modificată componența comisiei de examinare Chișinău (de 2 ori), Hîncești, Bălți (3 ori), Ungheni (2 ori), Ocnița și Edineț pentru anumite zile.

#### În luna noiembrie:

**Ordinul nr. 589 din 30.10.2020** cu privire la aprobarea componenței comisiilor de examinare, regimului de activitate ale acestora, pentru perioada 01.09.2020-30.09.2020, **a fost modificat de 3 ori.**

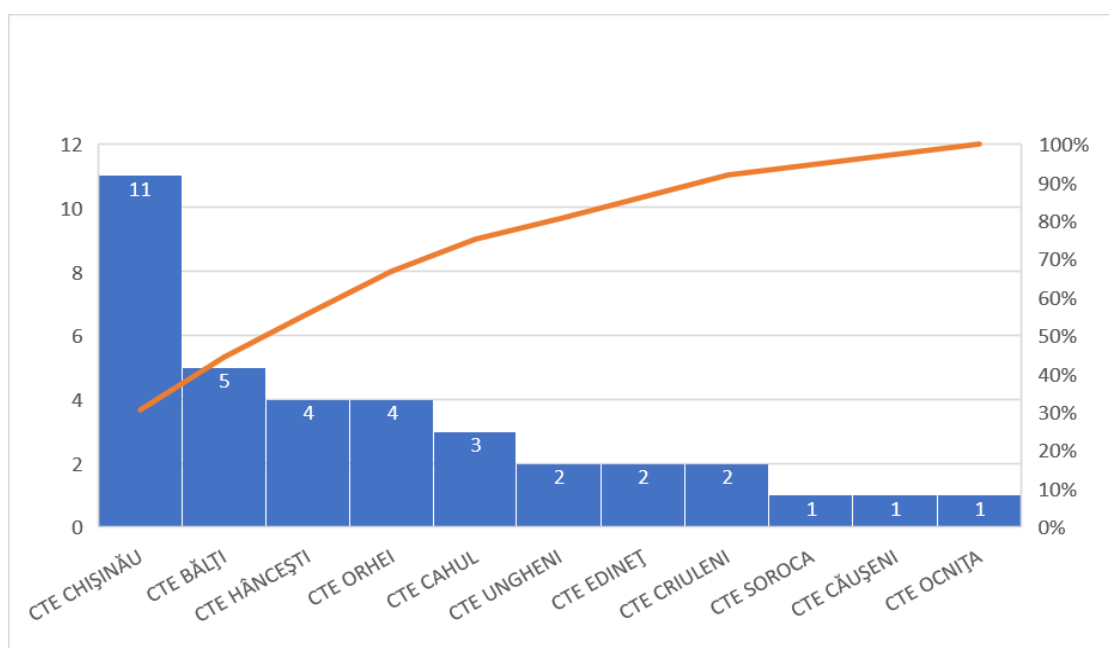
Prin urmare, a fost modificată componența comisiei de examinare Chișinău, Edineț, Criuleni, Bălți și Cahul pentru anumite zile.

### În luna decembrie:

**Ordinul nr. 666 din 30.11.2020** cu privire la aprobarea componenței comisiilor de examinare, regimului de activitate ale acestora, pentru perioada 01.09.2020-30.09.2020, **a fost modificat de 3 ori.**

Potrivit ordinelor de modificare, a fost preschimbată componența comisiei de examinare Chișinău (de 2 ori), Hîncești și Criuleni pentru anumite zile.

**Diagramă: Frecvența modificării componenței Comisiilor Teritoriale de Examinare (CTE) în perioada iulie-decembrie 2020**



Analizând *Diagrama* prezentată supra, se remarcă faptul că componența CTE Chișinău este modificată cel mai frecvent, după care este urmată de CTE Bălți, Hîncești și Cahul.

Examinând în detaliu Ordinele cu privire la modificarea componenței comisiilor teritoriale de examinare, se constată că acestea de regulă se schimbă în cazul în care sunt incluși **membri noi** (*unu sau doi*) pentru **anumite zile** (*de exemplu: pentru 2 zile calendaristice sau pentru ziua de luni, sâmbătă ori marți și joi*), ceilalți membri însă,

rămân neschimbați. În majoritatea cazurilor „membrii noi” incluși în componenta comisiilor de examinare sunt unele și aceleași persoane.

O altă practică, care generează unele confuzii și suspiciuni se referă la faptul că unii membri ai comisiilor de examinare pentru anumite zile au calitatea de președinte iar pentru altele de examinatori, pe parcursul unei săptămâni/luni.

*De exemplu*, aceste persoane, pentru data de 24.09.2020 și 28.09.2020 (Ordinul nr.498/20), 17.10.2020 (Ordinul nr.542/2020), 28.12.20 (Ordinul nr.749/2020), ori pentru zilele de luni (Ordinul nr.412/2020) sau sâmbătă (Ordinul nr.548/2020), erau desemnate în calitate de președinți, în restul zilelor erau examinatori.

Pornind de la faptul că comisia de examinare se modifică în medie de 4 ori pe lună (săptămânal), se atestă că pe parcursul unei săptămâni, unii președinți ai comisiilor teritoriale, în special celei din cadrul SCCA Chișinău pot deține această calitate timp de 1-2 zile, iar pentru celelalte 4-5 zile au calitatea de examinator permanent.

**În aceste condiții, sarcina acestora în cadrul comisiilor de examinare este una dublă și ar putea fi asociată cu unele riscuri precum crearea unor pârgii legale întru favorizarea unor candidați la susținerea examenului pentru obținerea dreptului de a conduce sau influențarea rezultatelor examenului.**

De menționat că membrii comisiei nu pot avea dubla competență (atribuții paralele), în cazul dat, un președinte al comisiei nu poate avea și calitatea de membru-examinator în cadrul aceleiași comisii.

**În lipsa unor reglementări/norme clare cu privire la atribuțiile președintelui și a membrilor comisiei, privind restricțiile și/sau interdicțiile impuse, această cumulare defectuoasă a competențelor poate genera și alimenta unele abuzuri și riscuri de corupție, care ar putea avea impact direct asupra unor drepturi fundamentale, vezi *Extrasul*.**

***Extras:***

În luna ianuarie 2021 de către CNA și procurorii anticorupție a fost deconspirată o nouă schemă de corupție, prin intermediul căreia erau eliberate fraudulos permise de conducere. Astfel, circa **100 de persoane ar fi obținut permise, fără a fi evaluate în conformitate cu regulamentele existente**, iar pentru aceasta ar fi plătit sume cuprinse între **500 și 2000 de euro** unor angajați ai Agenției Servicii Publice și unor intermediari.

**Sursa:** <https://unimedia.info/ro/news/a8e5691f57f1d99e/schema-de-coruptie-cu-permise-de-conducere-cercetata-de-cna-sunt-vizati-angajati-ai-asp-instructori-auto-si-circa-100-de-beneficiari.html>

Astfel, în cazul fraudării examenului pentru obținerea dreptului de a conduce, urmare a coruperii membrilor comisiei de examinare care dețin dubla competență și puterea discreționară în acest sens, dreptul la viață a unor cetățeni ar putea fi prejudiciat, ca rezultat al producerii unor accidente rutiere grave, *vezi Extrasul*.

***Extras:***

**I.** Potrivit datelor din Sistemul informațional automatizat ”Registrul accidentelor rutiere”, pe parcursul a **trei luni ale anului 2021**, s-au înregistrat **451 accidente** în traficul rutier, în rezultatul cărora **43 persoane au decedat**, iar altele **511** au fost traumatizate.

**Sursa:** [https://politia.md/sites/default/files/accidenta - insp in rm pentru 3 luni 2021 0.pdf](https://politia.md/sites/default/files/accidenta_-_insp_in_rm_pentru_3_luni_2021_0.pdf)

**II.** În primele nouă luni din 2020 (1 ianuarie - 30 septembrie), s-au înregistrat **1419** accidente în traficul rutier, în urma cărora **168 de persoane au decedat**, iar alte **1609** au fost grav rănite, conform datelor din Sistemul informațional automatizat Registrul de stat accidente rutiere (SIA RAR).

**Sursa:** <https://www.xprimm.md/Statistici--Cate-accidente-auto-grave-au-avut-loc-in-Republica-Moldova-in-primele-noua-luni-din-2020-articol-189-65157.htm>

Complementar, de menționat că normele *pct.11 din Instrucțiunea aprobată prin Ordinul ASP nr.240/2017*, care prevăd numirea în componența comisiei de examinare a **reprezentanților școlilor de profil terțe sau din cadrul autorităților cu atribuții și responsabilități în siguranța rutieră**, sunt declarative.

În acest context, de menționat că normele declarative/irealizabile au efectul unor „promisiuni false”. Pericolul coruptibil al acestui factor de risc constă în incertitudinea pe care o creează în relațiile sociale, îndeosebi cele referitoare la mecanismele de aplicare a acestor norme. Astfel, urmare a examinării actelor departamentale de instituire a comisiilor de examinare pentru perioada iulie-august 2020 și aprilie-mai 2021 s-a stabilit că în componența acestor comisii au fost numiți doar reprezentanții DÎMT CCA.

De menționat că reprezentanții DÎTA CCA au afirmat că includerea în componența comisiei de examinare a reprezentanților școlilor de profil terțe ar putea genera potențiale conflicte de interese. **Din aceste considerente, inclusiv întru excluderea unor confuzii în acest sens, se impune determinarea oportunității normelor sus indicate, care în actuala redacție pot fi calificate ca norme declarative/irealizabile.**

Totodată, de menționat că urmare a examinării ordinilor de numire/modificare a componenței comisiilor de examinare, a fost identificată o altă practică echivocă/ambiguă de selectare și numire a membrilor comisii de examinare din cadrul SCCA Chișinău, după cum urmează:

- pe de o parte, unele și aceleași persoane (*circa 20 la număr din numărul total de 36 examinatori ai SCCA Chișinău*) au calitatea de membri permanenți în aceste comisii, fără a fi numiți/delegați pentru anumite zile și în componența altor comisii teritoriale, adică în privința acestora principiul rotației nefiind aplicat, deși în conformitate cu Dispoziția nr.D-19/2020 funcția de **inspector superior - examinator a fost stabilită ca fiind una sensibilă**;
- pe de altă parte, ceilalți membri ai comisiei (*circa 13-16 la număr*) sunt incluși pentru aceeași perioadă în diferite comisii teritoriale, doar că în zile diferite. *De exemplu*, examinatorul R.V. pentru zilele de *luni și sâmbătă* face parte din cadrul comisiei de examinare din cadrul SCCA Chișinău, iar pentru zilele de *marți, miercuri, joi, vineri* din cadrul comisiei de examinare Hîncești (Ordinul nr.369/2020).

**Prin urmare, aplicarea neuniformă, discreționară și selectivă a principiului de rotație pentru funcția de inspector superior - examinator, contravine cu obiectivele Politicii anti-mită a IP ASP, aprobată la 1 ianuarie 2021 și poate admite menținerea și numirea (la necesitate) în componența comisii de examinare a unor persoane loiale, susceptibile la corupție.**

Complementar, se remarcă că acest factor de risc, ar putea facilita dezvoltarea unor posibile relații excesiv de confortabile a unor examinatori care ar putea conduce la o creștere a corupției sistemice.

De menționat că *corupția sistemică* la nivel de autorități/organizații, se poate manifesta prin protejarea și/sau recompensarea/promovarea persoanele cu comportament corupt și izolarea și/sau retrogradarea/neglijarea persoanele cu un comportament legal/integru.

În această ordine de idei, se menționează că implementarea principiului de rotație a personalului reprezintă un mijloc eficient de reduce a riscurilor de corupție în activitatea entităților publice. Corespunzător, acest instrument de gestionare a personalului necesită a fi utilizat uniform și transparent, în special în domeniile vulnerabile la corupție.

Având în vedere faptul că în anul 2021, IP ASP și-a aprobat *Lista funcțiilor sensibile/cu risc ridicat și mediu de mituire* - document redat schematic, sub formă de tabel, care la compartimentul măsură anti-mită nu prevede activități de control necesare/obligatorii a fi întreprinse (*printre care și implementarea principiului de rotație a personalului*), **se recomandă**:

- elaborarea unei Politici privind funcțiile sensibile, care să prevadă modalitatea de analiză și identificare (inventarierea) a funcțiilor sensibile, planul de gestiune a funcțiilor sensibile care să includă măsuri de gestionare a riscurilor aferente funcțiilor sensibile precum: măsuri de control intern, separarea sarcinilor/responsabilităților, rotația responsabilităților și a cadrelor, inclusiv semnalarea și gestionarea neregularităților și abaterilor, supravegherea și monitorizarea, gestionarea accesului la resurse materiale/financiare / informaționale, misiunea de audit intern, investigația de securitate etc.

De menționat că scopul Politicii privind funcțiile sensibile constă în stabilirea unui cadru unitar de desfășurare a activităților de identificare și gestionare corespunzătoare a funcțiilor sensibile, prin asigurarea unor măsuri adecvate de control a riscurilor asociate funcțiilor vizate.

Politica privind funcțiile sensibile stabilește principiile și măsurile de bază legate de gestiunea funcțiilor sensibile prin stabilirea unor tehnici de identificare, evaluare, înregistrare, monitorizare și control al funcțiilor sensibile.

Totodată, se remarcă că politica privind funcțiile sensibile va facilita executarea conformă a prevederilor SNCI 1 „*Etica și integritatea*” și SNCI 12 „*Divizarea obligațiilor și responsabilităților*”, aprobate prin Ordinul ministrului finanțelor nr.189 / 2015.

**Reieșind din cele menționate supra, inclusiv întru neadmiterea practicii de numire discreționară a membrilor comisiilor de examinare, care ar putea genera materializarea unor riscuri de corupție, se recomandă implementarea de către DÎMT CCA a *principiului de rotație* prin intermediul unui sistem electronic de selectare aleatorie a membrilor acestor comisii, inclusiv a președinților.**

**Concomitent, se recomandă evitarea practicii de modificare frecventă a componenței comisiei de examinare, care poate genera unele suspiciuni, inclusiv poate constitui un indicator privind eventualele tentative de fraudare a examenului pentru obținerea dreptului de a conduce.**

**În același timp, în cazul în care se iscă o situație neprevăzută care impune indispensabil modificarea componenței comisiilor de examinare, se recomandă ca ordinul de modificare a comisiei să prevadă expres temeiul pentru care un membru este substituit cu altul, inclusiv numele prenume acestora. Recomandarea dată este valabilă și pentru cazurile când în componența comisiilor se introduc membri noi sau se modifică perioada de activitate a acestora.**

Potrivit pct.5 din Instrucțiunea cu privire la desfășurarea examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere aprobată prin Ordinul nr.240/2017, **examinatorii urmează să dispună de studii superioare în domeniul de referință, să dețină dreptul de a conduce vehicule pentru categoria de conducere respectivă, de cel**

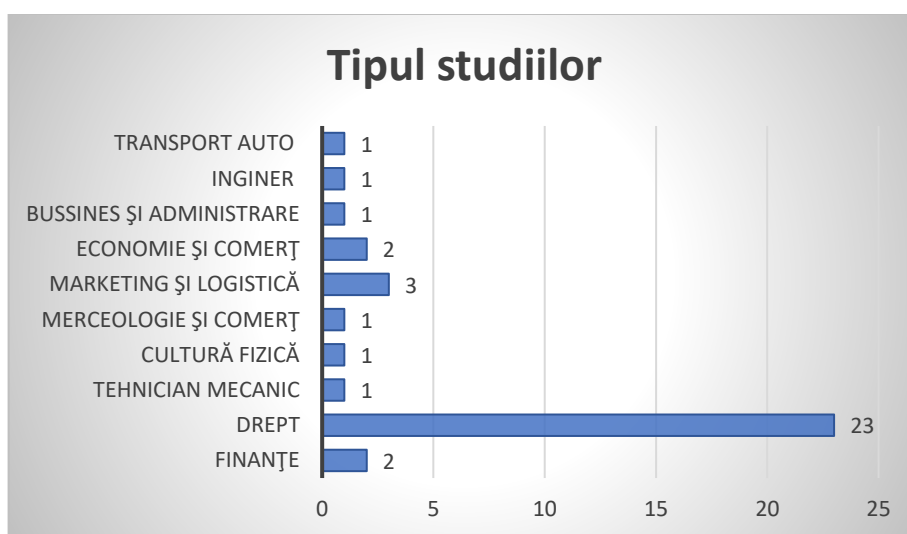
puțin 3 ani, să dispună de cunoștințe în domeniu și **aptitudini personale de conducere a vehiculelor, precum și de aptitudini de evaluare.**

Analizând lista angajaților subdiviziunilor teritoriale ale DÎMT CCA care dețin calificarea de examinator, s-a stabilit că numărul persoanelor care dețin studii superioare în domeniu de referință este unul limitat.

Astfel, se atestă că unii examinatori dețin studii superioare în domeniile care nu sunt compatibile cu funcția deținută precum: *marketing și logistică; bănci și burse de valori; finanțe; merceologie și comerț; economie mondială; business și administrare; administrare publică; protecția plantelor; istorie; agronomie; căi ferate, drumuri și poduri etc.*

De exemplu, în cadrul *Secției Calificare a Conducătorilor Auto Chișinău* din numărul total de angajați care dețin calificarea de examinator, doar **8%** au studii superioare în domeniu de referință, *vezi Figura 1.*

**Figura 1: Tipul studiilor deținute de către angajații SCCA Chișinău care au obținut calificarea de examinatori:**



În acest context, se remarcă că în lipsa unor standarde de competență profesională aprobate de către DÎMT CCA (*cerințe de bază pe care trebuie să le întrunească un candidat la funcția de examinator*), precum și urmare a angajării în funcția de inspector superior-examinator a unor persoane care nu dețin studii conform specificului de activitate/domeniului de referință, persistă riscul ca acești examinatori să nu dispună de cunoștințele și abilitățile necesare.

Un exemplu în acest sens care ne indică asupra nivelului de pregătire a examinatorilor este cazul postat recent pe rețelele de socializare privind dezacordul unui

candidat față de rezultatele probei practice, subprobei traseu a examenului de obținere a dreptului de a conduce vehicule, *vezi studiu de caz*.

### ***Studiu de caz:***

În luna mai 2021 unul din candidații care au susținut proba practică, subproba traseu, a examenului de obținere a dreptului de a conduce vehicule a depus o contestație prin care își exprimă dezacordul față de **aplicarea eronate a punctelor de penalizare** de către examinator și a calificativului „*respins*” la examenul de calificare.

*De menționat că în scopul asigurării unui proces de examinare transparent și obiectiv, desfășurarea probelor teoretice și practice este monitorizată, video și audio. În plus, vehiculele de examinare ale Agenției Servicii Publice sunt dotate cu sistem GPS, fapt ce permite în orice moment identificarea locului în care se află mașina de examinare.*

Corespunzător, întru stabilirea tuturor circumstanțelor, Comisia de contestare instituită prin Ordinul IP ASP nr.296 din 24.04.2021 a examinat chestionarul de examinare a candidatului care a depus contestația și vizualizat înregistrările audio-video a probei practice, subprobei traseu a examenului de obținere a dreptului de a conduce vehicule din categoria „B”. În componența Comisiei de contestare au fost antrenați în calitate de experți și reprezentanți ai corpului didactic din școlile de profil, după cum urmează: autorul Regulamentului circulației rutiere și instructorul de siguranța rutieră din cadrul unei unități educaționale auto.

Așadar, urmare a vizualizării înregistrărilor audio-video a procesului de examinare a candidatului care a depus contestația, atât comisia cât și experții antrenați au ajuns la concluzia că candidatului la proba practică, subproba traseu a examenului de calificare a conducătorilor auto **i-au fost aplicate nejustificat 16 puncte de penalizare** pentru „*Neacordarea priorității vehiculelor și pietonilor care au acest drept*”, încălcare prevăzută de pct. 6.1 din Chestionarul de examinare.

**În rezultat, membrii comisiei de contestare au propus anularea punctelor de penalizare aplicate nejustificat de către examinator și au admis reexaminarea candidatului de către un alt membru a comisiei de examinare, cu participarea obligatorie a unui membru al comisiei de contestare.**

*De menționat că actuala procedură de contestare a examenelor de obținere a permisului de conducere prevede inclusiv schimbul calificativului din „*Respins*” în „*Admis*”, în cazul constatării faptului evaluării incorecte.*

Deși în cazul dat Comisia de contestare a constata că candidatul a fost evaluat incorect, schimbul calificativului din „*respins*” în „*admis*” nu a fost posibil din considerentul că **candidatul a fost examinat pe o durată de timp de aproximativ 2**

**minute**, ceea ce nu întrunește condițiile prevăzute la pct.40 din Ordinul IP ASP nr. 240 din 14.12.2017 – „*timpul recomandat pentru desfășurarea probei practice pe taseu este de 15-20 minute*”.

*Examinând mai multe contestații, se atestă o practică frecventă de examinare a candidaților pe o durată de timp mai mică decât cea recomandată, adică de până la 15 minute. Corespunzător, programul de examinare în condiții de traseu fiind îndeplinit în volum de până la 75%. În cazul dat, capacitățile candidatului de a conduce un autovehicul nu pot fi evaluate obiectiv de către membrii Comisie de contestare, din considerentul că candidatul nu a parcurs distanța necesară. Deficiențele date sunt descrise detaliat la compartimentul „Procedura de contestații”.*

Problema pregătirii slabe a examinatorilor poate fi asociată inclusiv cu faptul că la angajare nu sunt respectate cerințele stabilite în Fișa postului, care stabilesc pentru funcția de inspector superior examinator obligația de **deținere a nivelului necesar de cunoștințe și competență în domeniul de activitate nu mai puțin de 1 an.**

Astfel, analizând tipul studiilor și vechimea în muncă a unor persoanelor încadrate în câmpul muncii în anul 2019-2020, și care fac parte din componența comisiei de examinare, s-a constatat că acestea au fost angajate în funcția de inspector superior-examinator în cadrul DÎMT CCA **fără a deține nivelul necesar de cunoștințe conform fișei postului, adică fără a avea experiență în domeniu de cel puțin 1 an.**

Prin urmare, această situație poate avea impact direct asupra calității serviciilor prestate, inclusiv asupra nivelului de satisfacție a candidaților privind modul de organizare și desfășurare a procedurii de examinare, precum și a modalității de apreciere și stabilire a punctelor de penalizare.

Totodată, se remarcă faptul că problema reflectată supra este valabilă și pentru funcția de șef al unei subdiviziuni teritoriale din cadrul DÎMT CCA. Prin urmare, conform informațiilor prezentate de către DÎMT CCA, în perioada evaluării, titularul funcției sus indicate nu deținea experiența necesară/minimă pe care ar fi trebuit să o dețină. Mai mult, în fișa postului pentru funcția de șef al subdiviziunii [XXX] nu a fost prevăzută expres experiența minimă necesară, deși este o cerință obligatorie care urma a fi reglementată.

Astfel, potrivit pct.5.2.2 din standardul de firmă SF37603221-030:2017 „Regulamente ale subdiviziunilor, Fișe de post, Conținutul, forma de prezentare, modelul de elaborare, coordonare și aprobare”, Fișa postului, la capitolul „Generalități” trebuie să indice: [...] cerințele de calificare (studiile, cunoașterea limbii de stat și altor limbi), **vechimea în muncă și nivelul de cunoștință necesar.**

Prin analogie, se menționează și *Legea nr.155/2011 pentru aprobarea Clasificatorului unic al funcțiilor publice*, care reglementează cerințe specifice pentru

funcția de „șef secție în cadrul direcției”, și anume **2 ani de experiență profesională în domeniu.**

Identic se remarcă prin analogie și HG nr. 201/2009 privind punerea în aplicare a prevederilor Legii nr.158-XVI din 4 iulie 2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public, care prevede că fișa postului este un act juridic în care se stipulează scopul general, sarcinile de bază, împuternicirile și responsabilitățile specifice funcției publice, precum și cerințele față de titularul acestei funcții. Corespunzător, **subcomponenta „experiența profesională” este parte componentă a fișei postului,** care obligatoriu va include experiența minimă pe care trebuie să o dețină titularul funcției.

În același timp, se menționează că Regulamentul de activitate al Secției vizate, aprobat de către șeful DÎMT CCA în anul 2020, la pct.1.5 prevede că *în funcția de șef al subdiviziunii [XXX] se numește persoana care deține studii superioare, cunoaște limba de stat și limba rusă, are nivelul necesar de cunoștințe și **experiență de activitate în domeniu de cel puțin 3 ani.***

Generalizând cele consemnate supra, se prezumă că pentru a putea angaja în funcția de șef al subdiviziunii [XXX] o anumită persoană, care de fapt nu întrunea condițiile privind experiența de activitate în domeniu, în fișa postului nu au fost incluse sau au fost omise deliberat prevederile cu privire la experiența minimă necesară, *vezi nota.*

***Notă:***

Pentru comparație, au fost analizate Fișele de post pentru funcția de șef al subdiviziunii vizate, elaborate în anul 2017 și 2015 și semnate de către foștii șefi ai acestei subdiviziuni.

Astfel, se constată că în ambele acte, la ***pct. 1.4 este prevăzut că șeful Secției trebuie să posede studii superioare, cunoaște limba de stat și limba rusă, are nivelul necesar de cunoștințe și experiență de activitate în domeniu de cel puțin trei ani.***

**În aceste circumstanțe, în cadrul DÎMT CCA se atestă o practică vicioasă de elaborare a unor fișe de post conform unor criterii discreționare, aferente unor persoane. Acest fapt poate admite favorizarea unor interese private și angajarea în funcții cheie a unor persoane afiliate, fără a ține cont de criteriile de competență, inclusiv de principiul echității și de asigurare a unor șanse egale mai multor candidați.**

Suplimentar, de menționat că practica dată, poartă un caracter abuziv și contravine expres cu *normele privind angajarea și promovarea în bază de merit și de integritate profesională a agenților publici* instituite de Legea integrității.

Astfel, potrivit art.11 din Legea integrității nr.82/2017, *recrutarea și promovarea agenților se efectuează prin concurs public, conform criteriilor transparente și obiective de selectare în bază de merit, calificare profesională, capacitate, competență și integritate profesională, fără a admite favorizarea intereselor private și a oricăror forme de discriminare pe motiv de sex, rasă, limbă, religie, opinii politice sau orice altă opinie, origine națională sau socială, altor forme de discriminare, în conformitate cu prevederile legislației speciale care reglementează activitatea diferitor categorii de entități și agenți publici.*

**În concluzie, lipsa de experiență pentru o anumită funcție, absența studiilor de specialitate ori simpla proveniență dintr-un alt domeniu de activitate, precum și selectarea netransparentă și discreționară a personalului, angajarea acestora fără concurs, inclusiv în funcții de conducere sunt printre principalele aspecte problematice cu care se confruntă DÎMT CCA.**

**Prin urmare, angajarea personalului în cadrul DÎMT CCA fără a fi evaluate calitățile și capacitățile profesionale, nivelul de competență, precum și integritatea profesională a acestora, poate admite favorizarea unor interese private (favoritism) și încadrarea în câmpul muncii a unor persoane slab pregătite și vulnerabile la corupție. La rândul său, acest lucru creează un mediu prielnic pentru răspândirea corupției, inclusiv pentru nedeclararea unor influențe necorespunzătoare și a unor tentative de implicare în manifestări de corupție din considerentul că aceste persoane ar putea fi afiliate și loiale unui anumit grup de interese.**

Suplimentar se remarcă că în cazul în care resursele umane sunt formate din personal care și-au obținut locurile de muncă pe diverse criterii altele decât meritocrația, calitatea serviciilor publice se poate diminua, astfel, erodând încrederea publică și legitimitatea instituției publice.

Subsidiar celor relatate supra, s-a stabilit că în perioada anului 2021 au fost numiți în calitate de președinți ai Comisiei de examinare teritoriale [XXX] unii șefi de subdiviziuni, activitatea cărora nu este legată direct de procedura de documentare a conducătorilor auto.

Prin urmare, conform fișei post, aceștia au atribuții și sarcini distincte, care nu pot fi asociate cu practica de examinare a candidaților pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule. Corespunzător, aceste persoane obțin în mod legal atribuții excesive, cumularea cărora poate fi vulnerabile la corupție. Mai mult, persistă riscul ca activitatea

subdiviziunilor pe care le conduc să fie lipsită de supravegherea necesară, astfel, generând un management inefficient, disfuncționalități și implicit ineficiență.

**Din aceste considerente, se prezumă că practica de numire în calitate de președinți ai Comisiei de examinare a unor manageri, care conform regulamentului de activitate a subdiviziunilor pe care le conduc, nu au atribuția de documentare a conducătorilor auto, este una defectuoasă și vulnerabilă la corupție.**

**Astfel, pentru a exclude problemele reflectate supra, inclusiv neclaritățile legate de criteriile de numire a unei sau altei persoane în calitate de președinte al comisiei de examinare se impune stabilirea unor condiții exhaustive care ar trebui să le întrunească potenții candidați, întocmirea unor liste a persoanelor care întrunesc aceste condiții și selectarea aleatorie a acestora prin intermediul unui *Sistem de selectare aleatorie a membrilor comisie de examinare și a președintelui comisiei*. Acest fapt va permite excluderea factorului uman la numirea *membrilor comisie de examinare, inclusiv a președintelui și va elimina discrepanțele legate de numirea discreționară și defectuoasă a acestora.***

**Complementar, în vederea eludării problemelor identificate, se recomandă ca fiecare examinator să fie supus anual unei evaluări, de către o comisie formată în acest sens, în vederea determinării nivelului de realizare a sarcinilor trasate, de manifestare a abilităților profesionale, în scopul sporirii calității și a eficienței muncii prestate, prin determinarea responsabilității în exercitarea atribuțiilor de serviciu în vederea aprecierii rezultatelor obținute, a corespunderii cu funcția deținută și a identificării necesităților de dezvoltare profesională.**

Astfel, în funcție de rezultatele evaluării, Comisia va decide asupra corespunderii sau necorespunderii examinatorilor cu cerințele stipulate de legislația în vigoare, inclusiv dacă aceștia dispun de aptitudinile necesare pentru exercitarea funcției deținute și dacă au respectat normele de etică și integritate.

**Suplimentar se impune promovarea politicii de angajare în funcția de inspector superior examinator a candidaților care dețin diplomă de absolvire a unei instituții de învățământ superioare, în a cărui program de studii a fost prevăzută studierea legislației din domeniul rutier și mecanicii auto.**

## 3.2 Susținerea probei teoretice și practice

### Proba teoretică

Potrivit pct.14 din Instrucțiunea privind desfășurarea examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere, **proba teoretică a examenului** se desfășoară în clasele computerizate de examinare ale subdiviziunilor competente, cu utilizarea complexului computerizat de examinare teoretică „Clasa de examinare”. Proba teoretică desfășurată cu utilizarea complexului computerizat de examinare teoretică „Clasa de examinare”, constă în alegerea și fixarea respectivă a variantei/variantelor de răspuns considerat/considerate corect/corecte de pe monitorul locului automatizat de examinare.

Deși pe parcursul timpului asupra procesului de susținere a probei teoretice au fost implementate un șir de măsuri pentru a minimiza și limita expunerea la riscuri de corupție, periodic sunt înregistrate cazuri când unele persoane susțin că au influență asupra unor reprezentanți ai ASP, responsabili de organizarea și evaluarea probei „*teoretice sau practice*” a examenului de calificare a conducătorilor auto.

Acest fapt ne indică că deși la evaluarea probei teoretice nu este implicat direct factorul uman, riscul fraudării examenului în acest sens rămâne a fi unul inerent.

Printre factorii care ne indică că riscul fraudării examenului de calificare a conducătorilor auto este unul inerent cu potențial înalt de materializare în viitor, este numărul mare de dosare penale intentate de către CNA pe faptul traficului de influență, precum și sumele pretinse de la candidați, care sunt destul de mari și pot determina persoanele implicate în procesul de examinare de a admite acte de corupție.

Complementar, de menționat că urmare a deconspirării schemei ilicite prin care unii candidați se prezentau pentru a susține proba teoretică echipați cu tehnică specială prin intermediul cărora se transmiteau răspunsurile corecte de la distanță, DÎMT CCA a instalat la intrarea în „Clasa de examinare” un detector de metale. Acest fapt permite identificarea unor tehnici similare și constituie o metodă eficientă de prevenire a tentativelor de fraudare a probei teoretice.

**Această măsură este una eficientă, însă nu va putea preveni materializarea unor riscuri de corupție în cazul în care angajații DÎMT CCA nu vor da dovadă de integritate profesională. Din aceste considerente, se impune implementarea conformă a standardelor naționale de control inter.**

Astfel, potrivit SNCI 1 „*Etică și integritate*” din *Ordinul MF nr. 189 /2015* entitatea publică asigură faptul că angajații acesteia cunosc standardele corespunzătoare de comportament etic, inclusiv reglementările cu privire la prevenirea fraudelor și corupției, raportarea fraudelor și neregularităților, influențelor necorespunzătoare precum și altor încălcări. Entitatea emite recomandări suplimentare

*cu privire la problemele de ordin etic, care ar putea fi generate de activitatea specifică a entității.*

**Suplimentar, în vederea desfășurării eficiente a procesului de examinare și asigurării transparenței în acest sens, se recomandă ca zilnic să fie afișat pe panoul de informare numărul grupelor care urmează să susțină proba teoretică pentru ziua respectivă, numele, prenumele candidaților și ora începerii examenului pentru fiecare grupă, inclusiv durata examenului.**

## **Proba practică**

Proba practică a examenului de obținere a dreptului de a conduce vehicule, cuprinde evaluarea/testarea deprinderilor conducerii unui autovehicul pe poligon și/sau, după caz, pe traseu.

La proba practică a examenului pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule se admit candidații care au obținut calificativul „Admis” la proba teoretică.

Proba practică a examenului în funcție de categoriile/subcategoriile de vehicule pentru care se solicită dreptul de a conduce, se desfășoară în condiții de poligon și/sau traseu.

Candidații care nu au susținut subproba pe poligon, nu se admit la subproba pe traseu, iar calificativul „Admis” obținut de către candidații examinați la subproba pe poligon, este valabil pe perioada valabilității probei teoretice a examenului de obținere a dreptului de a conduce vehicule.

Potrivit pct.2 al *Dispoziției nr. D-12/2021 cu privire la prevenirea fraudării procesului de evaluare a candidaților în cadrul examenului de obținere a dreptului de a conduce vehicule* președinții comisiilor de examinare vor repartiza aleatoriu dosarele aflate în procesul de examinare a candidaților în vederea evitării creării situațiilor ce ar favoriza/defavoriza unele persoane.

Examinând la modul practic etapa de admitere la subproba traseu și de repartizare a dosarelor candidaților către anumiți examinatori se atestă că de fapt președintele comisiei de examinare este cel care decide care persoane vor fi examinate de către anumiți examinatori. Deși algoritmul de repartizare a dosarelor pare a fi unul aleatoriu, modul de distribuire/atribuire este unul discreționar, care poate implica riscuri majore de corupție. Astfel, atâta timp cât o sigură persoană are atribuția decisivă de a stabili unilateral ce candidați va examina un examinator sau altul, persistă riscul ca proba practică să fie fraudată.

De menționat că practica de repartizare discreționară a dosarelor candidaților către anumiți examinatori prin asociere cu unele înțelegeri prelabile sau influențe

necorespunzătoare poate genera materializarea unor riscuri de corupție, inclusiv instituirea și menținerea unor scheme ilicite de fraudare a probei practice.

Suplimentar, persistă riscul ca practica vizată să fie corelată/însoțită și de aplicarea premeditată a unor semne convenționale pe dosarele candidaților care urmează a fi promovați la proba practică a examenului de calificare auto. Din aceste considerente, se impune ca procedura de selectare aleatorie a dosarelor să fie realizată prin intermediul unui sistem electronic de repartizare a dosarelor, care va fi interconectat cu cel de selectare a rutelor. Astfel, prin excluderea factorului uman, vor putea fi eliminate eventuale abuzuri și riscuri de corupție, iar riscul de fraudare a probei practice va putea fi ținut sub control.

---

I. În corespundere cu pct.31 din *Instrucțiunea privind desfășurarea examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere aprobată prin Ordinul ASP nr.240/2017*, **la desfășurarea probei practice a examenului se utilizează vehiculele de examinare ale subdiviziunilor competente. Fac excepție doar cazurile, când subdiviziunile competente nu dispun de vehicule de examinare la unele dintre categorii/subcategorii, sau sunt defectate, sau insuficiente pentru a satisface sarcina de examinare pentru ziua respectivă, când în procedura de examinare pot fi utilizate vehiculele școlilor de profil, cu perceperea taxelor la cazul respectiv.** Utilizarea vehiculelor de examinare ale școlilor de profil la desfășurarea probei practice a examenului, în cazurile, când vehiculele de examinare ale subdiviziunilor competente, la unele dintre categorii/subcategorii sunt defectate, sau sunt insuficiente pentru a satisface sarcina de examinare pentru ziua respectivă, preventiv se coordonează în scris cu conducerea DCCA a DÎMT CCA.

Analizând prevederile *pct.31 din Instrucțiune*, constatăm că excepțiile instituite cu privire la cazurile care pot admite **utilizarea vehiculele școlilor de profil**, sunt excesive și pot genera potențiale riscuri de fraudă și corupție. De menționat că urmare a faptului că aceste vehicule nu sunt dotate cu sistem de înregistrare audio/video conectat la complexul informațional de înregistrare audio/video a procesului de susținere a examenelor de calificare a conducătorilor auto, persistă riscul ca acestea să fie utilizate arbitrar și premeditat în vederea favorizării unor candidați.

Într-o altă ordine de idei, de menționat că excepțiile stabilite la *pct.31 din Instrucțiune* ar putea admite *promovarea unor interese private (personale sau de grup), contrar interesului public*. Pericolul acestui factor de risc rezidă în faptul că unele persoane fizice ar putea fi favorizate abuziv la obținerea dreptului de a conduce vehicule, fiindu-le oferit ajutor în virtutea unor motive subiective (legături de rudenie, prietenie sau o altă afinitate).

**Corespunzător, excepțiile reglementate la pct.31 din Instrucțiune pot admite fraudarea probei practice și obținerea ilicită a dreptului de a conduce, din aceste considerente necesită a fi excluse.**

**Totodată, în cazul în care subdiviziunile competente nu dispun de vehicule de examinare la unele dintre categorii/subcategorii sau sunt insuficiente pentru a satisface sarcinile de examinare, se recomandă achiziționarea în regim de urgență a vehiculelor necesare pentru a putea organiza eficient procesul de examinare (proba practică).**

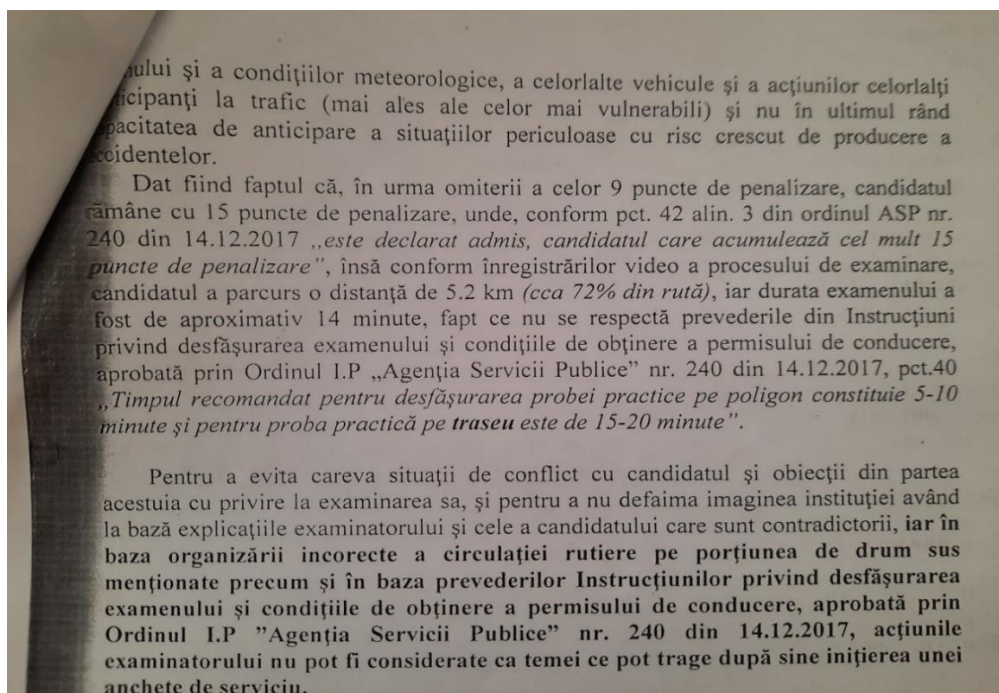
---

**II. Punctul 40 din *Instrucțiunea privind desfășurarea examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere aprobată prin Ordinul ASP nr.240/2017* prevede că durata probei practice și distanța parcursă trebuie să fie suficiente pentru evaluarea comportamentului și aptitudinii depline a candidatului în conducerea autovehiculului din categoria/subcategoria solicitată. Timpul recomandat pentru desfășurarea probei practice pe poligon constituie 5-10 minute și pentru proba practică pe traseu este de 15-20 minute, iar în cazul când proba practică se desfășoară doar pe traseu, potrivit condițiilor stabilite la punctul 32 lit. c) din Instrucțiune, durata examinării constituie 25-30 minute.**

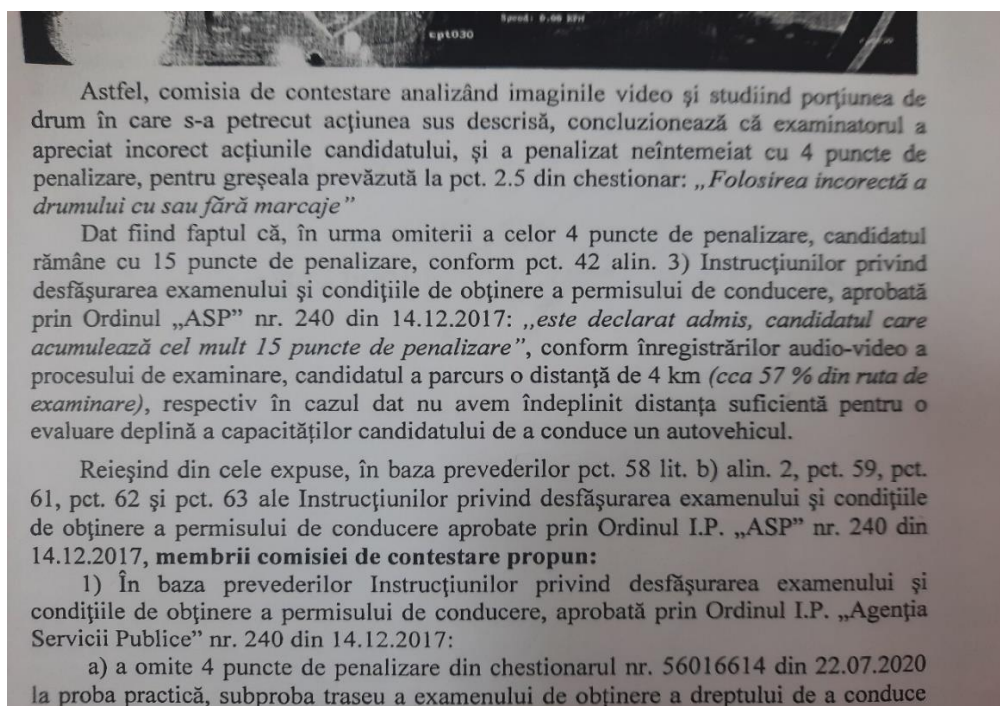
Urmare a examinării contestațiilor depuse de către unii candidați (în perioada anilor 2020 - 6 luni 2021) și a *Proceselor verbale ale Comisiei de contestare a DÎMT CCA cu privire la rezultatele examinării cererilor de contestare a rezultatelor probei practice* se atestă o practică vicioasă de apreciere a probei practice în condiții de traseu cu calificativul „*Respins*” urmare a parcurgerii de către candidat a unei distanțe mai mici decât cea recomandată. Astfel, au fost identificate situații când unii candidații care au contestat rezultatele probei practice în condiții de traseu, au fost examinați doar timp de 2 minute. În aceste condiții, nu este clar cât de obiectiv a fost evaluat comportamentul și aptitudinile candidatului în conducerea autovehiculului dacă timpul recomandat în acest sens este de 15-20 minute.

Mai mult, în unele cazuri, urmare a omiterii unor puncte de penalizare de către Comisia de contestare, candidatul nu putea fi declarat „**Admis**”, în conformitate cu pct.42 alin.3 din Ordinul ASP nr.240/2017, deoarece potrivit înregistrărilor video proba practică nu a fost îndeplinită deplin sau a fost îndeplinită în volum de până la 75%, *vezi Extrasul 1 și 2 din Procesul verbal al Comisiei de contestare a DÎMT CCA.*

**Extras nr.1 din *Procesul verbal din 20.02.2020 al Comisiei de contestare a DÎMT CCA cu privire la rezultatele examinării cererilor de contestare a rezultatelor probei practice***



### **Extras nr.2 din Procesul verbal din 21.08.2020 al Comisiei de contestare a DÎMT CCA cu privire la rezultatele examinării cererilor de contestare a rezultatelor probei practice**



De menționat că potrivit **pct.58 lit.c) din Ordinul ASP nr.240/2017** procedura de examinare a cererii de contestare poate fi finalizată cu anularea rezultatului examenului contestat și emitere a unei noi decizii privind aprecierea probei/subprobei (examenului) cu calificativul „Admis”:

- în cazul în care se constată că cererea de contestare este justificată, iar programul de examinare la proba practică în condiții de poligon, contestată, **a fost îndeplinit în volum deplin;**

- în cazul în care se constată că cererea de contestare este justificată, iar programul de examinare la proba practică în condiții de traseu, contestată, **a fost îndeplinit în volum mai mare de 75% (timpul recomandat/timpul conducerii/distanța parcursă).**

Prin urmare, luând în considerație frecvența cazurilor în care candidații sunt evaluați cu calificativul „*Respins*” la proba practică pe traseu, fără a parcurge distanța recomandată de pct.40 din Ordinul ASP nr.240/2017, precum și concluziile Comisiei de contestare care constată evaluarea incorectă a candidaților vizați și penalizarea neîntemeiată cu puncte de penalizare, se recomandă ca conducerea DÎMT CCA să întreprindă măsuri de curmare a practicii de evaluare subiectivă a candidaților și penalizare eronată.

Suplimentar, se recomandă ca durata probei practice și distanța parcursă să fie îndeplinită în volum deplin (indiferent de punctele de penalizare acumulate), cu excepția cazurilor când candidații comit încălcări grave care pot produce accidente rutiere. Această recomandare, derivă inclusiv din faptul că acest serviciu este prestat de către IP ASP contra cost, respectiv, candidatul are dreptul să beneficieze integral de timpul recomandat pentru desfășurarea probei practice traseu, indiferent de punctele de penalizare acumulate în acest interval de timp.

Corespunzător, se prezumă că implementarea acestor recomandări va contribui la creșterea obiectivității evaluării și încrederii candidaților în examinatori, iar percepția candidaților precum că au fost evaluați defectuos/incorect se va diminua.

### **3.3 Complexul informațional de înregistrare audio/video a procesului de susținere a examenelor de calificare a conducătorilor auto**

Complexul informațional de înregistrare audio/video este destinat înregistrării și vizualizării în regim de timp real a imaginilor video/audio a procesului de susținere a examenelor de calificare a conducătorilor auto, precum stocarea, păstrarea și accesul la informația respectivă.

Complexul reprezintă un modul software și hardware, prin intermediul căruia datele audio/video a procesului de susținere a examenelor de calificare a conducătorilor auto, se înregistrează, stochează, păstrează și utilizează.

Camerele de supraveghere video sunt amplasate în clasele de susținere a probei teoretice **în următoarele subdiviziuni teritoriale: SCCA Chișinău; SÎT CCA Cahul; SÎT CCA Căușeni; SÎT CCA Soroca; SÎT CCA Comrat; SÎT CCA**

**Criuleni; SÎT CCA Edineț; SÎT CCA Hâncești; SÎT CCA Ocnița; SÎT CCA Orhei; SÎT CCA Ungheni; SÎT CCA Bălți și în automobilele speciale destinate susținerii probei practice.** Toate camerele funcționează în timpul susținerii examenelor, conform graficelor aprobate și sunt fixate.

Procedura și mecanismul de gestionare și evidența a înregistrărilor video/audio acumulate în procesul susținerii examenelor de calificare, proba teoretică și practică de obținere a permisului de conducere, precum și reglementările privind protecția datelor cu caracter personal au fost prevăzute în *Regulamentul privind utilizarea Complexului informațional de înregistrare audio/video a procesului de susținere a examenelor de calificare a conducătorilor auto a fost aprobat prin Ordinul IP ASP nr. 290/2020.*

Potrivit pct.3.2 din *Regulamentul aprobat prin Ordinul IP ASP nr. 290/2020*, utilizatori ai Complexului sunt: angajații Direcției securitate, desemnați de către șeful direcției; angajații Departamentului înmatriculare a mijloacelor de transport și calificare a conducătorilor auto, desemnați de către șeful direcției; Comisia de contestare a rezultatelor examinării; Comisia pentru examinarea încălcărilor admise în procesul de examinare pentru obținerea permisului de conducere.

Urmare a discuțiilor purtate cu reprezentanții Direcției securitate s-a stabilit că *Comisia de contestare a rezultatelor examinării și Comisia pentru examinarea încălcărilor admise în procesul de examinare pentru obținerea permisului de conducere* actualmente **nu dețin calitatea de utilizatori.**

De regulă, *Comisia de contestare a rezultatelor examinării și Comisia pentru examinarea încălcărilor admise în procesul de examinare pentru obținerea permisului de conducere* **solicită înregistrările audio/video prin demers oficial adresat DS.**

De menționat că accesul la imaginile/înregistrările colectate prin intermediul sistemului de supraveghere audio/video, inclusiv la arhive **trebuie să fie strict limitat.**

**Din aceste considerente, se impune ca reglementările pct.3.2 din *Regulamentul aprobat prin Ordinul IP ASP nr. 290/2020* să fie ajustate cu practica de lucru instituită în acest sens.**

---

## **I. Obligațiile examinatorului și a președintelui comisiei de examinare la utilizarea sistemului de monitorizare audio-video**

*Regulamentul privind modul de utilizare în procedura de examinare la proba practică a Complexului informațional „Sistemul de monitorizare audio-video a procesului tehnologic de examinare în vederea obținerii permisului de conducere” aprobat prin Ordinul IP ASP nr.235/2021 prevede obligațiile examinatorului și*

președintelui care trebuie respectate până la inițierea procedurii de examinare inclusiv la începerea primară a probei practice, subproba poligon și trafic.

### **Potrivit Regulamentului:**

- **înaintea inițierii primare a procedurii de examinare, examinatorii sunt obligați:** să verifice vizual integritatea Sistemului de monitorizare audio-video din salonul autovehiculului de examinare; să verifice vizual existența și integritatea sigiliilor la boxul de securitate a dispozitivului de înregistrare audio-video; în cazul în care s-a depistat că sigiliile lipsesc sau sunt deteriorate, examinatorul urmează să informeze nemijlocit președintele comisiei de examinare; președintele comisiei de examinare neîntârziat înștiințează conducerea DÎMT și CCA și persoana responsabilă de monitorizare a procesului de examinare din cadrul DS, pentru luarea deciziei referitor la utilizarea sau înlocuirea autovehiculului în procesul de examinare, cu consemnarea datei și orei, numele/prenumele examinatorului, care a depistat deteriorarea/lipsa sigiliilor în Registrul de evidență a coordonărilor (**pct.2 din Regulament**).

- **la inițierea procedurii de examinare la proba practică, subproba poligon sau trafic, nemijlocit în salonul autovehiculului special de examinare, examinatorii sunt obligați:** să identifice fiecare persoană care urmează să fie examinată prin comparația candidatului cu fotografia din actul de identitate prezentat de către acesta; să solicite de la candidat de a-și pronunța clar și răspicat numele și prenumele, prezentând în acest moment actul de identitate la camera de supraveghere din salonul autovehiculului, pentru înregistrarea acestor date de sistemul de înregistrare audio-video din dotarea autovehiculului de examinare; în cadrul procedurii de identificare a persoanei examinate, examinatorul la fel, pronunță clar și răspicat numele și prenumele candidatului, nr. rutei de examinare (pentru subproba traseu) sau din care parte se exercită parcare cu spatele sub unghi drept către carosabil (pentru subproba poligon); să informeze persoana examinată despre faptul înregistrării video și audio a procesului de examinare; să pronunțe clar la finisarea probei practice poligon/traseu în salonul automobilului special rezultatul examenului „Admis” sau „Respins”, încălcările și erorile comise de candidat și suma punctelor de penalizare acumulate (**pct.3 din Regulament**).

- **dacă înainte de inițierea examenului, circuitul electric al vehiculului de examinare s-a întrerupt pentru mai mult de 7-10 min,** atunci procedurile prescrise mai sus urmează să se realizeze după 2-3 minute, după pornirea motorului, atunci când sistemul de înregistrare video a inițiat procesul de înregistrare (**pct.4 din Regulament**).

- **la începerea primară a procesului de examinare, președintele comisiei de examinare urmează să informeze persoana responsabilă de monitorizarea procesului de examinare din cadrul Direcției Securitate (DS), despre inițierea procesului de examinare. Concomitent, trebuie să consemneze în Registrul deținut de**

către subdiviziunile DÎMT CCA, datele privind *numele/prenumele examinatorului, subdiviziunea, numărul de înmatriculare a unității de transport implicat în procesul de examinare, proba examenului, categoria, ora apelului, funcționarea sistemului de supraveghere, integritatea sigiliului, precum și numele/prenumele persoanei responsabile de monitorizarea procesului de examinare din cadrul DS care a preluat apelul telefonic (pct.5 din Regulament).*

Solicitând copia *Registrului de evidență a coordonărilor* de la SCCA Chișinău se atestă că acesta nu corespunde cu cerințele instituite la *pct.5 din Regulamentul* aprobat prin *Ordinul ASP nr.235/2021*. Astfel, unica informație inclusă în acest registru este *numele/prenumele examinatorilor, numărul de înmatriculare a unității de transport implicat în procesul de examinare și semnătura examinatorilor*. Prin urmare, datele cu privire la *ora apelului, funcționarea sistemului de supraveghere, inclusiv integritatea sigiliului etc.* nu sunt incluse în acest registru.

Suplimentar, se atestă că formatul tipărit al acestui registru nu corespunde cerințelor instituite la *pct.5 din Regulament*, iar denumirea acestuia este una improprie, aferentă altui proces de lucru. Acest fapt generează unele incertitudini vizavi de conformitatea acestui registru și poate constitui un „*semnal de alertă*”.

Un semnal de alertă este un indicator al unui caz posibil de fraudă sau de corupție. Este un element sau un set de elemente care este neobișnuit prin natura sa sau nu se încadrează în activitatea normală. Este un semnal că ceva este altfel decât în mod obișnuit și trebuie examinat mai îndeaproape.

Existența unui semnal de alertă nu înseamnă că s-au constatat sau că este posibil să aibă loc fraude, abuzuri sau acte de corupție, ci că situația trebuie să fie controlată/evaluată și monitorizată cu atenție.

Astfel, „*semnalele de alertă*” reprezintă o sursă importantă care semnalizează potențiale vulnerabilități și riscuri de fraudă și corupție.

Deși prezența semnalele de alertă nu demonstrează direct unele ilegalități, neincluderea informațiilor necesare în *Registrul de evidență a coordonărilor*, poate constitui un indicator privind probabilitatea de apariție a *riscului de evitare/neglijare tendențioasă a prescripțiilor privind utilizarea supravegherii audio/video în procedura de examinare la proba practică.*

Acest risc este unul latent atâta timp cât *doar președintele comisiei de examinare este cel ce informează persoana responsabilă din cadrul Direcției Securitate despre inițierea procesului de examinare în corespundere cu pct.5 din Regulamentul aprobat prin Ordinul ASP nr.235/2021.*

Suplimentar, de menționat că *tot președintele comisiei de examinare este nemijlocit responsabil de primirea și supravegherea candidaților la proba teoretică în „clasa de examinare”.* Potrivit practicii de lucru, acesta este unicul membru a

**comisie de examinare care se află în „clasa de examinare” pe parcursul întregului proces de examinare (proba teoretică).**

***Astfel, în conformitate cu pct.22 din Instrucțiunea aprobată prin Ordinul ASP nr.240/2017, președintele comisiei de examinare în calitate de examinator și responsabil de proba teoretică are următoarele obligații:***

*- anunță candidații acceptați la procedura de examinare la proba teoretică, cu referire la fiecare torent de examinare teoretică;*

*- stabilesc identitatea candidaților care urmează a fi examinați, prin identificarea acestora conform originalului actului de identitate prezentat și datelor din sistemul automatizat de programare;*

*- instruește candidații acceptați pentru procedura de examinare teoretică, cu privire la regulile de utilizare a complexului computerizat de examinare teoretică „Clasa de examinare”, măsurile de securitate, modul și condițiile desfășurării examenului, timpul destinat probei teoretice, despre interzicerea folosirii materialelor ajutătoare, telefonului mobil și altor aparate, despre interzicerea consultărilor între candidații examinați, precum și despre încălcările pentru care candidatul examinat se elimină de la examen cu aplicarea calificativului „Respins”.*

***În același timp, potrivit pct. 23 din Instrucțiunea aprobată prin Ordinul ASP nr.240/2017, în timpul probei teoretice examinătorii (în cazul dat președintele comisiei de examinare) au următoarele obligații:***

*- organizează desfășurarea procedurii de examinare;*

*- supraveghează cu atenție modul de desfășurare a examenului și verifică concordanța datelor candidatului din complexul computerizat de examinare teoretică „Clasa de examinare” cu cele din documentul de identitate;*

*- la necesitate acordă asistență tehnică privind utilizarea sistemului computerizat de examinare (în cazurile de eroare de program, defecțiuni tehnice, erori ca urmare a utilizării incorecte, etc);*

*- interzic accesul în sala de examen a altor persoane decât cele care deservește tehnic complexul computerizat de examinare teoretică „Clasa de examinare” și cele prevăzute programării și aditerii la examen pentru ora și data respectivă, membrilor comisiei de examinare și persoanelor abilitate cu funcții de supraveghere și monitorizare a procesului de examinare desemnate de către Agenție.*

*- întrerup examinarea și declară respinși candidații care se consultă între ei, folosesc materiale didactice, telefonul mobil sau alte aparate, care încearcă să promoveze examenul prin fraudă, sau care prin comportamentul său împiedică desfășurarea examenului pentru restul candidaților examinați, despre care fapt, în actele de examinare, se va face mențiunea respectivă.*

Din această poziție, analizând obligațiile și responsabilitățile președintelui comisiei de examinare pe care le are în organizarea și desfășurarea probei teoretice<sup>3</sup>, nu este clar cum acesta va exercita în paralel și atribuția de informare/coordonare a Direcției Securitate despre inițierea procesului de examinare (proba practică) în corespundere cu pct.5 din Regulamentul aprobat prin Ordinul IP ASP nr.235/2021.

Anterior, sarcina de informare a Direcției Securitate despre inițierea procesului de examinare a probei practice, revenea nemijlocit examinatorilor. Astfel, potrivit Dispoziției ASP nr. D-58 din 06.07.2018, actualmente abrogată, aceștia erau obligați:

- să verifice vizual funcționalitatea sistemului de monitorizare video-audio din dotarea autovehiculului de examinare, inclusiv câmpul vizual al sistemului;

- după 5-10 minute de la pornirea motorului autovehiculului să informeze persoana responsabilă de monitorizarea video din cadrul DS (pentru subproba poligon la începutul procesului de examinare și pentru subproba de traseu de fiecare dată la pornirea pe ruta de examinare), despre inițierea procedurii de examinare la proba practică, la categoria respectivă, cu utilizarea autovehiculului de examinare de modelul respectiv și cu numărul de înmatriculare respectiv, cu consemnarea datelor, inițialele angajatului DS care a coordonat începerea examinării, data și ora recepționării apelului telefonic în Registrul de evidență a coordonărilor. Nu va admite demararea examinării probei practice fără coordonarea cu angajatul DS.

Mai mult, Dispoziției ASP nr. D-58 din 06.07.2018, reglementa că în cazul în care la proba practică sunt utilizate mai multe autovehicule de examinare, coordonarea cu angajatul DS se exercită de fiecare dată, cu referire la fiecare automobil de examinare utilizat, și fiecare persoană examinată în condiții de traseu în parte, norme care însă în Ordinul ASP nr.235/2021 nu se regăsesc.

În aceste condiții, persistă riscul ca coordonare să aibă loc formal, doar o singură dată, până la inițierea procedurii de examinare a probei practice.

Totodată, urmare a discuțiilor purtate cu unul din președinții Comisiilor teritoriale de examinate, acesta a confirmat că practica anterioară era una mai eficace, care permitea examinatorilor coordonarea și informarea directă și neîntârziată a DS despre inițierea procedurii de examinare a probei practice (pentru fiecare automobil de examinare utilizat și fiecare candidat examinat), și consemnarea în Registrul de evidență a coordonărilor a informațiilor în acest sens. Conform practicii vizate, președintele comisiei de examinare având doar responsabilitatea de a coordona cu conducerea DÎMT CCA utilizarea sau înlocuirea autovehiculului în care s-au stabilit defecțiuni ale

<sup>3</sup> În cazul în care la proba teoretică sunt programate mai multe persoane, iar procesul este organizat în mai multe torente, președintele comisiei de examinare poate fi implicat pe durata întregii zile în procedura de organizare a examenului și supraveghere a candidaților.

sistemului audio-video și de a informa Direcția asigurare tehnică și aplicativă privind înlăturarea defecțiunilor depistate. **O asemenea organizare a procesului de lucru pare a fi una conformă și integrată, bazată pe operațiuni tangibile și eficiente de lucru.**

Din aceste considerente, se recomandă ca sarcina de informare/coordonare cu Direcția Securitate despre inițierea procesului de examinare a probei practice pentru fiecare automobil de examinare utilizat și fiecare persoană examinată în parte, să revină nemijlocit examinatorilor.

**O altă problemă identificată în acest sens este lipsa reglementărilor privind răspunderea președinților comisiilor teritoriale de examinare, precum și a examinatorilor antrenați în procesul de examinare pentru utilizarea neconformă a sistemului de monitorizare audio-video și neexecutarea obligațiilor prevăzute de Ordinul ASP nr.235/2021.**

În aceste circumstanțe, procesul de utilizare a complexului informațional „sistemul de monitorizare audio-video a procesului tehnologic de examinare în vederea obținerii permisului de conducere” poate fi amenințat de unele riscuri tipice de corupție, inclusiv specifice/asociate corupției, precum:

- riscul operării premeditate a unor modificări tehnice la sistemul de supraveghere;
- riscul deconectării deliberate a sursei de alimentare a sistemului de supraveghere pentru o perioadă determinată de timp;
- riscul neraportării situațiilor de deteriorare/desigilare a sigiliului sau de deconectare a sistemului de supraveghere audio-video etc.

Estimând probabilitatea de materializare a riscurilor enumerate supra, constatăm că acestea sunt cu impact înalt de materializare în viitor, deoarece:

- au fost înregistrate cazuri când urmare a unor defecțiuni tehnice, Comisia de contestate nu a beneficiat de unele înregistrări audio-video, necesare pentru procedura de examinare a contestațiilor. Astfel, în lipsa înregistrărilor video nu a fost posibil de constatat temeinicia argumentelor invocate atât de către candidat cât și de examinator.
- în registrul deținut de către DS au fost identificate înscrisuri de genul „-/+” , ceea ce semnifică că sistemul de supraveghere inițial nu funcționa, după care problema tehnică a fost remediată. În acest sens însă, nu a fost posibil de identificat în cât timp a fost remediată problema tehnică și dacă aceste autoturisme erau deja implicate în proba practică traseu.

Suplimentar, se remarcă că *Dispoziția ASP nr.D-58/2018*, abrogată prin *Ordinul IP ASP nr.235/2021*, la *pct. 5* reglementa că „președinții comisiilor teritoriale de examinare, precum și examinatorii antrenați în procesul de examinare poartă răspundere personală pentru respectarea prescripțiilor privind utilizarea sistemului în

*procesul de examinare la proba practică, iar încălcarea prevederilor prezentei dispoziții reprezintă o abatere disciplinară și atrage după sine sancționarea”*. *Ordinul nr.235/2021* însă, nu prevede asemenea norme.

*Lipsa responsabilității clare pentru încălcări* este omisiunea sau ambiguitatea reglementării responsabilității pe care trebuie să o poarte președinții comisiilor teritoriale de examinare, precum și examinatorii antrenați în procesul de examinare pentru încălcarea prevederilor prescrise privind utilizarea sistemului în procesul de examinare la proba practică. Această carență face ca normele referitoare la responsabilitățile președinților comisiilor teritoriale de examinare, precum și a examinatorilor să aibă un caracter declarativ, ducând la imposibilitatea aplicării practice a acestor prevederi și, prin urmare, la responsabilizarea insuficientă a acestora pentru respectarea prevederilor legale.

Pe de altă parte, în lipsa unor sancțiuni clare pentru încălcarea de către președinții comisiilor teritoriale de examinare sau examinatorii antrenați în procesul de examinare, a prevederilor *Ordinul nr.235/2021*, apare riscul că aceștia să conștientizeze impunitatea lor pentru abuzurile săvârșite, ceea ce va genera materializarea riscurilor descrise supra, inclusiv va perpetua săvârșirea continuă a unor abuzuri.

Din aceste considerente, **se impune ca *Ordinul nr.235/2021* să fie completat cu norme privind răspunderea pentru nerespectarea prescripțiilor/obligațiilor instituite pentru utilizarea sistemului audio-video în procesul de examinare la proba practică.**

#### 4. CONTESTAREA EXAMENULUI DE OȚINERE A DREPTULUI DE A CONDUCE

În conformitate cu prevederile *Instrucțiunii aprobată prin Ordinul nr.240/2017* procedura de contestare a rezultatului examenului de obținere a dreptului de a conduce vehicule se inițiază în cazul în care candidatul examinat nu este de acord cu rezultatele examinării la una dintre probele/subprobele examenului, teoretică sau practică (pe poligon/pe traseu), în baza cererii acestuia.

Candidatul poate contesta, separat pe probe subprobe de examen, rezultatele obținute la probele teoretică sau practică ale examenului de obținere a dreptului de a conduce vehicule. Rezultatele examenului la proba practică la categoria B pot fi contestate separat pe subprobe, pe poligon și pe traseu.

**Candidatul ce contestă examenul, la desfășurarea procedurii de examinare a cererii de contestare a rezultatului examenului, este în drept să solicite accesul la imaginile video ale examenului contestat, în regim de vizualizare.**

La vizualizarea de către candidatul ce contestă examenul a imaginilor video a examinării respective, urmează să participe cel puțin doi membri ai comisiei de contestare (candidatul ce contestă examenul preventiv este informat despre ora și locul prezentării pentru vizualizarea imaginilor video).

La necesitate, comisia de contestare poate solicita participarea examinatorului implicat în procesul de examinare a examenului contestat, la vizualizarea imaginilor video a examinării respective. Obiecțiile candidatului ce contestă examenul, făcute în cadrul procedurii de vizualizare a imaginilor video, urmează să facă obiectul cercetării comisiei de contestare și vor fi reflectate în procesul-verbal întocmit de către comisia de contestare, pe cazul respectiv.

Potrivit pct.55 din *Instrucțiunea aprobată prin Ordinul nr.240/2017*, contestările se examinează de către o **Comisie de contestare, creată lunar în cadrul DÎMT CCA, iar componența comisiei este propusă de către DÎMT CCA și se aprobă prin ordinul directorului ASP. Comisia de contestare este formată din cel puțin 3 angajați ai DÎMT CCA, alții decât cei care au făcut parte din Comisia de examinare a examenului contestat și este condusă de către președintele comisiei.** În componența Comisiei de contestare pot fi incluși și angajați ai altor servicii din cadrul ASP care întrunesc condițiile prevăzute la pct.5 din Instrucțiunea sus indicată. De asemenea, pot fi antrenați (invitați) în activitatea Comisiei de contestare în calitate de experți și reprezentanți ai corpului didactic din școlile de profil. De menționat că componența Comisiei de contestare este aprobată prin același act departamental prin care se aprobă componența Comisiei de examinare.

**Notă:** Se acceptă procedura de contestare a rezultatului „Respins” obținut de către candidatul ce contestă examenul la proba teoretică a examenului pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule, doar în cazurile când se constată că unele întrebări și respectiv răspunsuri din chestionarul teoretic de examinare, selectate aleatoriu de către sistemul automatizat de examinare teoretică „Clasa de examinare” la examinarea acesteia, au fost întocmite incorect, sau candidatul a fost apreciat cu calificativul „Respins”, ca urmare a unei defecțiuni tehnice sau erori de sistem.

### **Activitatea Comisie de contestare în perioada anului 2020:**

Conform datelor statistice prezentate de către DÎMT CCA, de către membrii comisiei de contestare au fost examinate **74** cereri privind contestarea rezultatului examenului practic, înregistrate în cadrul subdiviziunilor teritoriale, după cum urmează:

- SCCA Chișinău – **53** cereri;
- SÎTCCA Bălți – **10** cereri;
- SÎTCCA Soroca – **4** cereri;
- SÎTCCA Ungheni – **2** cereri;
- SÎTCCA Criuleni – **2** cereri;
- SÎTCCA Căușeni – **1** cerere;
- SÎTCCA Orhei – **1** cerere;
- SÎTCCA Hîncești – **1** cerere.

### **Din totalul cererilor depuse:**

- **39** cereri au fost „*respinse/neîntemeiat*” – în rezultatul vizualizării imaginilor video al procesului de examinare, membrii comisiei au menținut calificativul „**respins**” atribuit de către examinator.
- **2** cereri a fost „*schimbat calificativul din respins în admis*” - în rezultatul vizualizării imaginilor video a procesului de examinare s-a constatat că cererea de contestare este justificată, iar programul de examinare a fost îndeplinit.
- **13** cereri au fost „*retrase*” – la procesul de vizualizare a imaginilor video a examenului contestat, a fost prezent și candidatul. Astfel, în rezultatul vizualizării imaginilor video, candidatul a fost de acord cu punctele de penalizare aplicate precum și cu calificativul atribuit inițial de către examinator.
- **20** cereri au fost admise la „*reexaminarea candidatului*” dintre care:
  - **6 cereri** au fost admise la reexaminarea candidatului în rezultatul lipsei înregistrărilor audio/video din motive tehnice;

- **1 cerere** a fost admisă la reexaminarea candidatului pe motivul devierii de la ruta selectată automat de către sistem;
- **13 cereri** au fost admise la reexaminarea candidatului în rezultatul vizualizării imaginilor video a procesului de examinare în care s-a constatat că cererea de contestare este justificată, iar programul de examinare a fost îndeplinit (*poligon – nu în volum deplin; Traseu – în volum până la 75%*) precum și în cazul când procedura de examinare la general nu a fost respectată.

**Potrivit Notei informative prezentate de către DÎMT CCA, „admiterea cererilor de contestare la reexaminarea candidaților, reies în mare parte din neîndeplinirea corectă de către examinatori a căsuțelor din chestionarul pentru proba practică cu punctele de penalizare conform greșelilor efectuate de către candidat, și anume aplicarea eronată a punctelor de penalizare, inclusiv aplicarea punctelor de penalizare pentru intervenția examinatorului, în cazurile când pericolul a fost cauzat de către alți participanți la trafic etc.”**

**Cu toate acestea, se atestă că practica de sancționarea disciplinară a examinatorilor pentru admiterea unor asemenea încălcări este una neuniformă și discreționar.**

De menționat că răspunderea disciplinară este strâns legată de disciplina muncii, care este o condiție esențială, obiectivă și necesară în desfășurarea conformă a activității fiecărui angajat. Reieșind din normele legale, disciplina muncii presupune îndeplinirea de către salariat a tuturor obligațiilor care-i revin potrivit contractului individual de muncă, fișei postului, dispozițiilor șefului ierarhic, precum și normelor de disciplină stipulate atât în actele normative generale, cât și în actele normative departamentale.

Din aceste considerente, pentru neîndeplinirea sau îndeplinirea defectuoasă a atribuțiilor sale, aceștia trebuie trași la răspundere disciplinară, pentru a preveni eventuale încălcări în rândul altor angajați, inclusiv pentru a nu denigra imaginea instituției în care activează. Astfel, răspunderea disciplinară îndeplinește cumulativ două funcții: *educativă și preventivă* și este o modalitate prin care este influențat comportamentul celorlalți angajați, inclusiv ar putea preveni materializarea unor riscuri de corupție.

**Suplimentar, este oportun ca deciziile Comisiei de contestare prin care s-au stabilit anumite neconformități sau erori admise de către examinatori să fie aduse la cunoștința tuturor membrii Comisiilor de examinare contra semnătură, iar pentru a le putea fi evitate pe viitor, să fie analizate și studiate minuțios.**

Complementar, analizând cadrul normativ departamental cu privire la modul de instituire a comisiei de contestare, inclusiv componența și regimul de activitate a acesteia, au fost identificate unele neconformități/lacune legate de:

- **Procedura de selectare, numire a membrilor comisiei și condițiile/criteriile de desemnare;**

- **Modul de organizare și funcționare a comisiei, atribuțiile membrilor comisiei, inclusiv a președintelui comisiei;**
- **Drepturile și obligațiile membrilor comisiei de contestare, și a președintelui comisiei, inclusiv a reprezentanților corpului didactic din școlile de profil antrenanți (invitați) în activitatea Comisiei de contestare în calitate de experți;**
- **Normele de conduită și de integritate necesare a fi respectate de către membrii comisiei de contestare, inclusiv obligația de neadmitere și declarare a influențelor necorespunzătoare, a tentativelor de implicare în manifestări de corupție și a conflictelor de interese, precum și răspunderea pentru încălcarea acestor norme etc.**
- **Restricțiile și limitările președintelui și a membrilor comisiei de contestare;**
- **Procedura de contestare în contencios administrativ a deciziei Comisiei de contestare etc.**

**Astfel, în fapt: se atestă că IP ASP/ DÎMT CCA nu a aprobat prin act departamental un Regulament cu privire la procedura de examinare și soluționare a contestațiilor, care să stabilească condițiile generale și specifice cu privire la activitatea *Comisiei de contestare*, modul de organizare și funcționare, inclusiv procedura de contestare a deciziilor comisiei etc.**

**O altă lacună de drept identificată este lipsa unor reglementări privind limitarea dreptului candidatului care contestă rezultatele examenului de a susține repetat examenul până la finisarea procedurii de contestare.**

În aceste circumstanțe, persistă riscul ca candidatul care a depus contestația asupra rezultatelor examenului pentru obținerea dreptului de a conduce să susțină repetat examenul pe durata derulării procedurii de contestare. **Corespunzător, ar putea să apară situații în care decizia comisiei de contestare să contravină sau să fie în conflict cu rezultatele examenului susținut repetat.** Astfel, potențial conflict ar putea fi în favoarea sau defavoarea candidatului, în dependență de caz și circumstanțe.

Aceste împrejurări pot fi asociată direct cu ambiguitatea procedurii administrative, factor de risc, care poate determina materializarea unor riscuri de corupție. Atunci când procedurile administrative sunt reglementate insuficient sau ambiguu, apare discreția periculoasă a agentului public responsabil de a dezvolta reguli procedurale convenabile propriilor sale interese, contrare interesului public.

**La fel, nu este reglementat dreptul candidatului de a-și retrage cererea urmare a vizualizării înregistrărilor video și recunoașterii de către acesta a greșelilor/încălcărilor admise.**

De menționat că asemenea practici de facto au loc destul de frecvent, însă fără acoperire normativă. Consemnăm că doar în anul 2020, **13 candidați** și-au retras cererile de contestare urmare a vizualizării imaginilor video a examenului contestat.

Urmare celor relatate supra, evidențiem că „*lacunele de drept*” numite și „*viduri normative*” se pot răsfrânge negativ asupra eficacității normelor în vigoare, frânează aplicarea lor și, în cele din urmă, blochează unele procese de lucru.

Pericolul riscului de corupție generat de acest factor 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 ei sunt responsabili etc., situații în care entitățile responsabile se pot prevala și ar putea comite abuzuri.

### III. IMPLEMENTAREA MĂSURILOR DE ASIGURAREA A INTEGRITĂȚII INSTITUȚIONALE ȘI A SISTEMULUI DE CONTROL INTERN MANAGERIAL

---

#### CONTEXT:

În scopul implementării Planului de acțiuni privind reforma de modernizare a serviciilor publice pentru anii 2017-2021, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.966 din 9 august 2016, Guvernul a aprobat *HG nr. nr.314 din 22.05.2017 privind constituirea Agenției Servicii Publice*.

Potrivit Strategiei privind reformă administrației publice pentru anii 2016-2020 aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 911 din 25 iulie 2016, obiectivul general al reformei administrației publice a fost de creare a administrației publice moderne, profesioniste și orientate spre oferirea serviciilor publice de calitate, în corespundere cu necesitățile și așteptările cetățenilor și cele ale entităților sociale și economice.

Astfel, în conformitate cu *HG nr. nr.314 din 22.05.2017 privind constituirea Agenției Servicii Publice*, Întreprinderea de Stat “Centrul Resurselor Informaționale de Stat “Registru” s-a reorganizat, prin transformare, în Instituția publică “Agenția Servicii Publice” în subordinea Guvernului.

Agenția Servicii Publice, în continuare ASP, este o **institutie publică**, fondată de Guvern, care delegă exercitarea funcției de fondator Cancelariei de Stat, a cărei activitate are scopul de a facilita și eficientiza procesul de prestare a serviciilor publice.

Domeniile de competență ale ASP sânt următoarele:

- tehnologia informației, evidența de stat și resursele informaționale de stat, inclusiv crearea, exploatarea și înregistrarea resurselor informaționale de stat, a sistemelor informaționale de stat, **evidența de stat a populației, a mijloacelor de transport și a conducătorilor de autovehicule**, precum și producerea blanchetelor de strictă evidență și a semnelor de stat;
- înregistrarea de stat a actelor de stare civilă și posesia fondului arhivistic național;
- crearea și ținerea cadastrului bunurilor imobile, altor sisteme informaționale și registre de domeniu, executarea lucrărilor cadastrale și celor de evaluare a bunurilor imobile, administrarea băncii centrale de date a cadastrului bunurilor imobile, efectuarea înregistrărilor de stat ale bunurilor imobile și ale drepturilor asupra acestora;
- reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, în conformitate cu legislația;
- înregistrarea de stat a persoanelor juridice, filialelor și reprezentanțelor acestora și a persoanelor fizice întreprinzători individuali.

De menționat că sarcina de evidență a mijloacelor de transport și a conducătorilor de autovehicule, inclusiv de identificare și înmatriculare a vehiculelor, de examinare și documentare a conducătorilor de vehicule îi revine nemijlocit Departamentului înmatriculare a mijloacelor de transport și calificare a conducătorilor auto din cadrul IP ASP, subdiviziune care a fost supusă evaluării integrității instituționale.

Rolul principal Departamentului înmatriculare a mijloacelor de transport și calificare a conducătorilor auto, în continuare DÎMT CCA, este de a organiza, a conduce și a coordona activitatea în domeniul identificării și înmatriculării vehiculelor, examinării și documentării conducătorilor de vehicule, dezvoltând și urmărind aplicarea reglementărilor legale în aceste domenii.

De menționat că orice instituție publică, din momentul instituirii are obligația de a presta servicii publice de calitate pentru cetățeni și de a îndeplini sarcinile astfel încât cetățenii să poată avea încredere în profesionalismul și onestitatea angajaților săi. Aceste obligații și sarcini sunt valabile pentru toți angajații subdiviziunilor din subordine.

Creșterea încrederii societății în faptul că entitățile și agenții publici își îndeplinesc misiunea în conformitate cu interesul public, se poate realiza prin cultivarea integrității în sectorul public.

Una din modalitățile de cultivare a integrității în sectorul public este crearea și menținerea climatului de integritate instituțională în cadrul entităților publice.

Astfel, 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.

**Pornind de la aceste reglementări, se atestă că responsabilitatea de cultivare a climatului de integritate instituțională în cadrul IP ASP, în revine direct conducătorului acestei instituții, inclusiv angajaților din subordine.**

Prin urmare, ținând cont de faptul că ASP este subiect al Legii integrității, gradul de implementare a măsurile de asigurare a integrității instituționale a fost evaluat la nivel instituțional.

## MĂSURILE DE ASIGURARE A INTEGRITĂȚII INSTITUȚIONALE:

### **1. ANGAJAREA ȘI PROMOVAREA ÎN BAZĂ DE MERIT ȘI INTEGRITATE PROFESIONALĂ**

**Art.11 din Legea integrității nr.82/2017** stabilește că angajarea, dar și promovarea în funcție a agenților în cadrul entității publice se efectuează prin concurs public, conform criteriilor transparente și obiective de selectare în bază de merit, calificare profesională, capacitate, competență și integritate profesională, fără a admite favorizarea intereselor private și a oricăror forme de discriminare pe motiv de sex, rasă, limbă, religie, opinii politice sau orice altă opinie, origine națională sau socială, altor forme de discriminare, *în conformitate cu prevederile legislației speciale care reglementează activitatea diferitor categorii de entități și agenți publici.*

Potrivit informațiilor prezentate, angajații ASP sunt angajați și promovați în baza principiilor generale ale Codului muncii, **fără aplicarea procedurii de concurs**, cu excepția a 2 categorii de salariați, precum:

- registratorii unităților de drept, unde procedura de concurs este prevăzută de art.36 al Legii nr.220/2007 privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinderilor individuale;
- registratorii (sistemul cadastral), procedura de concurs fiind prevăzută de art.12 al Legii cadastrului bunurilor imobiliare nr.1543/1998.

Cu referire DÎMT CCT, se menționează că în anul 2020 în cadrul Departamentului au fost angajate **37 persoane**, însă fără a fi aplicată procedura de concurs, fapt ce contravine expres cu normele instituite la art.11 din Legea integrității.

De menționat că pentru asigurarea angajării și promovării agenților publici în bază de concurs conform criteriilor de selectare enunțate la alin.(1) al art.11 din Legea 82/2011, **conducătorul entității publice are următoarele obligații:**

- adoptă actele administrative de stabilire a regulilor de organizare și desfășurare a concursului public în cadrul entității, cu fixarea obligatorie a criteriilor de selectare în bază de merit și de integritate profesională (solicitarea certificatului de cazier privind integritatea profesională, a informației privind stările de incompatibilitate nesoluționate, privind conflictele de interese sancționate și a cazierului judiciar care cuprinde informația despre privarea de dreptul de a ocupa funcții publice);
- desemnează responsabilii de organizarea și desfășurarea concursului public în cadrul entității și asigură condițiile necesare activității lor;
- asigură afișarea în incinta entității și publicarea pe pagina web a ei sau, după caz, în sursele mass-media a informației cu privire la condițiile de desfășurare a concursului;

- asigură desfășurarea fiecărei etape a concursului public, inclusiv a etapelor specifice pentru activitatea profesională a agenților publici din cadrul entității respective;
- emite actul administrativ de numire în funcție a candidatului învingător în cadrul concursului public.

Alte derogări de la prevederile art.11 din Legea nr.82/2017 sânt permise doar în măsura în care sânt prevăzute de legislația specială care reglementează statutul diferitor categorii de agenți publici, fără a aduce atingere obligației de respectare a criteriului de selectare în bază de integritate profesională prevăzut la alin.(2) lit.a) al prezentului articol.

**Pornind de la aceste prevederi, se menționează că IP ASP la angajarea agenților publici în cadrul DÎMT CCA nu a respectat cerințele și obligațiile instituite la art.11 din Legea integrității.**

**În aceste circumstanțe, riscul angajării unor agenților publici necalificați, cu capacități limitate în domeniul de competență, inclusiv neintegri, este unul cu potențial înalt de materializare.**

**De menționat că urmare aplicării chestionarului anonim unor angajați ai DÎMT CCA, s-a stabilit că 38% din respondenți consideră că recrutarea/promovarea și selectarea personalului nu se desfășoară în bază de merit, calificare profesională, capacitate, competență și integritate profesională. Astfel, fiind admise favorizări ori discriminări.**

**Din aceste considerente, inclusiv întru executarea conformă a politicii de angajare și promovare în bază de merit și integritate profesională, se recomandă ca ASP să implementeze măsurile/obligațiile reglementate de art.11 din Legea 82/2011.**

---

**Suplimentar, de menționat că au fost analizate Fișele de post ale unor categorii de funcții de conducere și execuție din cadrul DÎMT CCA, astfel, fiind identificate un șir de neconformități legate de:**

- *componentele fișei post;*
- *scopul și sarcinile de bază ale funcției;*
- *descrierea postului, a sarcinilor și atribuțiilor specifice;*
- *calificarea profesională, studiile deținute, experiență profesională, cunoștințele și abilitățile necesare;*
- *responsabilități și împuterniciri;*
- *drepturi și obligații etc.*

O altă problemă identificată ține de cumularea defectuoasă a atribuțiilor și sarcinilor de bază ale funcției de inspector superior-examinator și funcției de expert, care sunt intercalate într-o fișă de post unică. Astfel, la numirea în funcție a unei persoane, fiind modificată doar denumirea funcției, sarcinile principale și atribuțiile rămânând neschimbate. De exemplu, la angajarea unei persoane în funcție de „*inspector superior-examinator*”, aceasta potrivit fișei post va avea atât sarcini din domeniul examinării, documentării și evidenței conducătorilor de vehicule, cât și din domeniul identificării și înmatriculării vehiculelor și agregatelor acestora. Această practică este una arbitrară, care poate genera unele abuzuri, inclusiv riscuri de corupție.

De menționat că fișa postului se elaborează pentru fiecare funcție separat, poartă un caracter nonpersonal și se aduce la cunoștința titularului funcției la data numirii în funcție.

Totodată, potrivit normelor ce reglementează funcția publică introducerea în fișa postului a sarcinilor care nu țin de specificul subdiviziunii structurale din care face parte funcția respectivă este interzisă.

**Notă:** De menționat că pentru a stabili dacă angajații Secției calificare a Conducătorilor Auto Chișinău și a Secției Permise de Conducere din cadrul DÎMT CCA cunosc prevederile Fișei post, inclusiv atribuțiile/sarcinile reglementate expres, în chestionarul anonim aplicat acestora, a fost inclusă întrebarea „*Care sunt atribuțiile Dvs conform fișei post*”, urmată de trei variate de răspunsuri:

- 1) *Examinarea, documentarea, evidența conducătorilor de vehicule – DA**/NU*.
- 2) *Identificarea și înmatricularea vehiculelor și agregatelor acestora DA**/NU*.
- 3) *Altele DA*.

Astfel, în rezultatul chestionării, s-a stabilit că din numărul total de respondenți care au răspuns la această întrebare (în special care au bifat primele două răspunsuri), 72% au notat că atribuția potrivit Fișei post este de „Examinare, documentare, evidența conducătorilor de vehicule”, iar 20% au selectat ambele variate de răspunsuri, adică „Examinarea, documentarea, evidența conducătorilor de vehicule” și „Identificarea și înmatricularea vehiculelor și agregatelor acestora”.

Prin urmare, concluzionăm că doar 20% din respondenți, care au răspuns la întrebarea dată, cunosc care sunt atribuțiile reglementate în Fișa postului, deși sarcina de „*Identificare și înmatriculare a vehiculelor și agregatelor acestora*” este una improprie funcției pe care o dețin, pe când 72% au selectat doar atribuția de „*Examinare,*

*documentare, evidența conducătorilor de vehicule” deoarece aceasta corespunde cu sarcinile desfășurate de fapt.*

Suplimentar, de menționat că la întrebarea „*Considerați că cunoașteți suficient de bine atribuțiile, împuternicirile și responsabilitățile ce sunt **incluse** în Fișa dvs de post?*” **100%** din respondenți au răspuns că le cunosc suficient de bine. Indicii de mai sus însă, ne demonstrează contrariu.

Totodată, **26%** din respondenți consideră că potrivit Fișei post au mai multe sarcini de serviciu decât exercită de fapt.

În contextul celor enunțate supra, inclusiv ținând cont de incoerențele și neconformitățile stabilite, se impune ca fișele post pentru funcția de expert și inspector superior-examinator să fie revizuite, actualizate și separate (atribuțiile).

Suplimentar, se recomandă actualizarea și îmbunătățirea *Standardului de firmă nr. 37603221-030:2017 care descrie conținutul, forma de prezentare, modul de elaborare, coordonare și aprobare a fișei post*, aplicând prin analogie normele metodologice cu privire la elaborarea, coordonarea și aprobarea fișei postului pentru funcția publică, aprobate prin HG nr.158/2008 privind punerea în aplicare a prevederilor Legii cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public nr. 201/2009.

## **2. INCOMPATIBILITĂȚI, RESTRICȚII ȘI LIMITARE A PUBLICITĂȚII**

Potrivit art.12 alin.(2) din Legea integrității, agentul public este obligat să respecte regimul juridic al incompatibilităților, restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate.

Astfel, în vederea asigurării respectării de către agenții publici a regimului juridic al incompatibilităților, restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate, conducătorul entității publice este obligat să întreprindă următoarele măsuri:

- să informeze agentul public, în momentul începerii mandatului, a raporturilor de muncă sau de serviciu, cu privire la regimul juridic al incompatibilităților, al restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate;
- să nu admită cu bună știință raporturi ierarhice nemijlocite între agenții publici care ocupă o funcție publică și rudele lor directe sau rudele prin afinitate, concubinul/concubina în cadrul entității publice;
- să transfere agentul public care nu îndeplinește obligația prevăzută la art.12 alin.(2) lit.b) din Legea integrității 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 sau 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.

**Pornind de la aceste prevederi, ASP a precizat că în perioada anilor 2019 - 2020 nu au fost înregistrate cazuri privind încălcarea regimului juridic al incompatibilităților și restricțiilor în ierarhie.**

**Suplimentar, întru prevenirea potențialelor încălcări se recomandă intensificarea controlului managerial asupra respectării regimului juridic al incompatibilităților și restricțiilor în ierarhie de către angajații ASP.**

### **3. REGIMULUI JURIDIC AL DECLARĂRII AVERII ȘI A INTERESELOR PERSONALE CONFLICTUL DE INTERESE/ FAVORITISM**

Regimul declarării averii și intereselor personale, precum și conflictului de interese sunt reglementate de *Legea nr.133/2016 privind declararea averii și a intereselor personale*.

În conformitate cu art.3 din *Legea nr.133/2016 privind declararea averii și a intereselor personale*, printre subiecții declarării averii și intereselor personale sunt și conducătorii organizațiilor publice și adjuncții acestora.

Prin urmare, conducătorul și adjuncții ASP sunt obligați să depună declarația de avere și interese personale în conformitate cu prevederile Legii nr.133/2016.

Astfel, urmare a accesării portalului <https://portal-declaratii.ani.md/> s-a stabilit că conducătorul și adjuncții ASP au depus declarațiile de avere și interese personale în corespundere cu Legea nr.133/2016.

---

De menționat că Legea 133/2016 stabilește categoriile conflictelor de interese și modul de soluționare ale acestora *pentru subiecții declarării averii și intereselor personale*<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Art. 3 alin. (1) lit. g) al Legii nr.133/2016 privind declararea averii și a intereselor personale.

Răspunderea și sancționarea pentru nedeclararea sau nesoluționarea conflictului de interese în termen este reglementată de art. 313<sup>2</sup> **Cod Contravențional** și se constată în sensul Legii 133/2016 de către Autoritatea Națională de Integritate.

Astfel, în vederea implementării regimului juridic al conflictelor de interese, ASP a aprobat prin Ordinul nr.195/2021 *Regulamentul privind regimul juridic al conflictelor de interese* și desemnat persoana responsabilă de ținerea registrului declarațiilor privind conflictele de interese.

Conform informațiilor prezentate, în perioada anilor 2019 - 2020, în cadrul ASP, careva conflicte de interese nu au fost declarate, inclusiv denunțate cazuri de favoritism.

De menționat că art.15 din Legea integrității nr.82/2017 prevede obligația conducătorul entității publice de a nu admite cu bună știință practici de favoritism în activitatea profesională a agenților publici și de a denunța cazurile de favoritism la Centrul National Anticorupție, inclusiv obligația agentului public de a nu admite favoritismul în activitatea profesională.

**Astfel, în vederea implementării măsurilor sus indicate, se recomandă respectarea regimului juridic al declarării averilor și intereselor personale, inclusiv al conflictelor de interese/favoritism.**

#### **4. REGIMUL CADOURILOR**

Art.16 din Legea nr.82/2017 interzice agenților publici 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. Solicitarea sau acceptarea cadourilor inadmisibile constituie acte de corupție în sensul legislației penale și al Legii integrității.

Întru respectarea regimului juridic al cadourilor, ASP prin Ordinul nr.825 din 10.12.2018, a constituit Comisia de evidență și evaluare a cadourilor, iar prin Ordinul Nr.260 din 25.04.2018 a institui Registrul de evidență a cadourilor, inclusiv a desemnat persoana responsabilă de ținerea registrului.

Potrivit informațiilor prezentate, în perioada anului 2020 în Registrul de evidență a cadourilor a fost înscris un sigur cadou, iar în anul 2018 – 5 cadouri. Accesând pagina web a ASP, se atestă că registrul/lista cadourilor primite și declarate de către angajații Agenției nu au fost publicate pe pagina web oficială.

În conformitate cu art.16 alin.(5) lit.g) al Legii integrității nr.82/2017, conducătorul entității publice are obligația să asigure publicarea pe pagina web a entității publice a registrele de evidență a cadourilor.

Pornind de la aceste reglementări, se constată că obligatia prevăzută la art.16 alin.(5) al Legii nr.82/2017, nu a fost executată.

O altă neconformitate stabilită este că ASP nu și-a instituit separat Registrul de evidența a cadourilor admisibile și Registrul de evidență a cadourilor inadmisibile în corespundere cu prevederile *HG nr.116/2020 privind regimul juridic al cadourilor.*

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.**

În corespundere cu *pct.11 din HG nr.116/2020* una din atribuțiile *Comisie de evidență și evaluare a cadourilor* este **menținerea și actualizarea trimestrială pe pagina web oficială a entității publice a Registrului de evidență a cadourilor admisibile și Registrului de evidență a cadourilor inadmisibile.** Corespunzător, se atestă că atribuția dată a fost neglijată.

Urmare celor constatate, se impune respectare conformă a regimului juridic al cadourilor de către conducătorii și agenții publici din cadrul ASP, inclusiv monitorizarea executării obligațiilor prevăzute la art.16 alin.2 și 3 al *Legii nr.82/2017.*

Totodată, în vederea implementării normelor prevăzute de *HG nr.116/2020 privind regimul juridic al cadourilor* este necesar de instituit Registrul de evidența a cadourilor admisibile și Registrul de evidență a cadourilor inadmisibile și publicarea acestora pe pagina web a ASP.

## 5. INFLUENȚE NECORESPUNZĂTOARE

Mecanismul de denunțare și tratare a influențelor necorespunzătoare este reglementat de **art. 17 al Legii 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 evidența, 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.

La capitolul dat, de menționat că ASP prin Ordinul nr.185/2020 a adoptat *Regulamentul cu privire la evidența cazurilor de influență necorespunzătoare* și instituit *Registrul de evidență a cazurilor de influență necorespunzătoare*, inclusiv a numit persoana responsabilă de ținerea registrului.

De menționat că la momentul evaluării *Registrul de evidență a cazurilor de influență necorespunzătoare* nu conținea careva date/înscrisuri.

**În contextul celor relatate supra, 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 pe care nu le pot respinge de sine stătător.**

## **6. DENUNȚAREA/NEADMITEREA MANIFESTĂRILOR DE CORUPȚIE ȘI PROTECȚIA AVERTIZORILOR DE INTEGRITATE**

Pentru buna funcționare a entității 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.

În conformitate cu prevederile **art.18 din Legea 82/2017** 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 anul 2018 a fost adoptată **Legea privind avertizorii de integritate nr.122 din 12.07.2018**, care legiferează dezvăluirile practicilor ilegale din cadrul entităților publice și private, procedura de examinare a acestor dezvăluiri, drepturile avertizorilor de integritate și măsurile de protecție a lor, obligațiile angajatorilor, competențele autorităților responsabile de examinarea unor asemenea dezvăluiri și ale autorităților de protecție a avertizorilor de integritate. Totodată, în anul 2020 a fost aprobată **HG nr. 23 din 22.01.2020 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile de examinare și raportare internă a dezvăluirilor practicilor ilegale.**

Astfel, în vederea implementării **art.18 alin.(3) lit.a) al Legii nr.82/2017**, a normelor **Legii privind avertizorii de integritate nr.122/2018** și **HG nr.23/2020**, ASP a aprobat prin Ordinul nr.187/2021 *Regulamentul privind procedurile de examinare și*

raportare internă a dezvăluirilor practicilor ilegale, a instituit Registrul dezvăluirilor practicilor ilegale și al avertizărilor de integritate, inclusiv a desemnat subdiviziunea responsabilă de înregistrarea dezvăluirilor practicilor ilegale și al avertizărilor de integritate.

De menționat că la momentul evaluării, Registrul dezvăluirilor practicilor ilegale și al avertizărilor de integritate al ASP nu conținea nici o înscriere.

**Complementar, se remarcă că urmare aplicării chestionarului anonim unor angajați ai DÎMT CCA, s-a stabilit că 32% din respondenți consideră că în entitatea în care activează nu este primit de a informa despre comportamentul inadecvat al colegilor, iar 24% din respondenți nu cunosc ce acțiuni urmează să întreprindă în cazul tentativelor de implicare în manifestări de corupție.**

**Prin urmare, 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.**

## **7. INTOLERANȚA FAȚĂ DE INCIDENTELE DE INTEGRITATE**

În conformitate cu **art.19 alin (1) al Legii integrității 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 [...].

De menționat potrivit *art.19 alin.(2) al Legii integrității 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 agenții publici;

- să sesizeze autoritatea anticorupție responsabilă despre incidentele de integritate ce constituie contravenții și infracțiuni, săvârșite de agenții publici.

În cadrul ASP examinarea cazurilor de încălcare a disciplinei de muncă și/sau a prevederilor legale de care se conduc angajații în activitate este pusă în sarcina Direcției securitate, care activează în baza Regulamentului direcției aprobat prin Ordinul ASP nr.127/2017.

*Secția anchete de serviciu și controlul respectării disciplinei muncii din cadrul DS desfășoară anchetele de serviciu în baza Regulamentului cu privire la efectuarea anchetei de serviciu în cadrul IP ASP aprobat prin Ordinul ASP nr.90/32017.*

Totodată, Secției revizie și control a Direcției management operațional și control intern din cadrul DÎMT CCA, este structura responsabilă de efectuarea unor controale în vederea identificării unor încălcări procedurale și neadmiterii unor incidente de integritate în activitatea profesională a angajaților. Corespunzător, urmare a identificării unor încălcări legate de disciplina muncii, Secției revizie și control remite materiale vizate DS spre examinare în procedura disciplinară.

Conform informațiilor prezentate, în perioada anilor 2019-2020, DS a examinat 329 de materiale cu privire la încălcarea normelor de conduită sau a disciplinei de serviciu, dintre care 182 au fost clasate, iar în 153 de cazuri au fost aplicate sancțiuni disciplinare, inclusiv asupra a **47** angajați ai DÎMT CCA.

Suplimentar, se remarcă faptul că în perioada anilor 2019-2020, Agenția Servicii Publice a raportat CNA - **4 cazuri** cu privire la manifestările de corupție înregistrate în rândul angajaților săi.

**De menționat că urmare aplicării chestionarului anonim unor angajați ai DÎMT CCA, s-a stabilit că 16% din respondenți consideră că la nivelul Departamentului nu se aplică sancționarea disciplinară a tuturor incidentelor de integritate ce constituie abateri disciplinare, iar 22% din respondenți cred că greșelile comise de către șefi sunt tolerate sau mușamalizate cu mult mai ușor decât cele comise de angajații de rând.**

**Rezumând cele enunțate supra, accentuăm necesitatea întreprinderii 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.**

**Suplimentar, se recomandă ca în procesul de efectuare a anchetelor de serviciu în cadrul IP ASP să fie studiate și aplicate prin analogie normele Ghidului metodologic de aplicare a sancțiunilor disciplinare a funcționarului public, elaborat de către Cancelaria de stat a RM.**

## 8. TRANSPARENȚA DECIZIONALĂ

Procesul de asigurare a transparenței decizionale presupune o serie de acțiuni care ar garanta desfășurarea activității entității publice în mod transparent, responsabil în raport cu cetățenii și cu implicarea acestora, prin crearea posibilităților de participare a cetățenilor, a asociațiilor constituite în corespundere cu legea și a altor părți interesate la procesul decizional.

Astfel, **art.10 al Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional**, prevede că 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.

**Punctul 14. al 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.*

Potrivit **art. 20 din Legea integrității** 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, precum și a informației privind agenții publici desemnați; 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 etc.

În acest sens, de menționat că în conformitate cu art.6 al Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional, Agenția Servicii Publice, la 26 aprilie 2018, a inițiat consultările publice asupra proiectului Cadrului de Management de Mediu și Social (CMMS) al Proiectului Înregistrarea bunurilor imobile (funciară), Evaluarea și Impozitarea Locală, finanțat de Banca Mondială. Proiectul CMMS publicat pe pagina web a Agenției Servicii Publice ([www.asp.gov.md](http://www.asp.gov.md)) și pagina web [www.particip.gov.md](http://www.particip.gov.md) este unica informație în acest sens.

Totodată, potrivit informațiilor prezentate de ASP, în perioada anilor 2019-2020 pe pagina web au fost publicate 2 rapoarte de activitate și 2 planuri de activitate.

Suplimentar, consultând pagina web a ASP (la 06.08.2020) și anume, rubrica „Transparența”/modulul „Consultări publice”, se constată că autoritatea responsabilă a îndeplinit parțial exigențele stipulate de art.20 din Legea nr.82/2017 și pct.14 al HG nr.967/2016.

Astfel, întru crearea posibilităților de participare a cetățenilor, a asociațiilor constituite în corespundere cu legea și a altor părți interesate la procesul decizional din cadrul ASP, se impune implementarea conformă a art. 20 din Legea integrității, inclusiv a normelor Legii nr.239/2008 și HG nr.967/2016.

## 9. ASIGURAREA ACCESULUI LA INFORMAȚII DE INTERES PUBLIC

Articolul 21 al Legii nr.82/2017 prevede că întru eficientizarea 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 stabilite prin Legea nr.982/2000 privind accesul la informație.

Conform datelor furnizate de către ASP, în perioada anilor 2019 - 2020 în adresa DÎMT CCA au parvenit 34 solicitări privind accesul la informație din partea cetățenilor/societății civile/mass-media.

Potrivit informațiilor prezentate, ASP a aprobat prin *Ordinul nr.250/2017/2019 Regulamentul cu privire la modul de publicare a informației de interes public și de funcționare a paginii web oficiale a IP ASP în rețeaua internet.*

Complementar, se atestă că *Regulamentul cu privire la drepturile și obligațiile agenților publici în procesul de furnizare a documentelor, informațiilor oficiale necesar a fi aprobat în temeiul art.21 alin.(2) lit. c) al Legii integrității și art.11 alin.(2) lit. c) al Legii nr.982/2000 privind accesul la informație nu a fost aprobat de către ASP.*

Astfel, întru asigurarea accesului la informații de interes public, eficientizarea procesului de informare a populației și a controlului efectuat de către cetățeni asupra activității ASP, se impune implementarea conformă a normelor art.21 din Legea integrității și art.11 din Legea nr.982/2000 privind accesul la informație.

## 10. NORME DE ETICĂ ȘI INTEGRITATE

Respectarea normelor de etică și integritate constituie un deziderat statuat de **art.23 al Legii 82/2017**, cu specificarea aplicării în mod complementar a legislației speciale care reglementează activitatea unor categorii de agenți publici.

Astfel, întru implementarea **art.23 alin. (2) al Legii integrității**, Agenția Servicii publice:

- a instituit și implementat norme de etică și deontologie, ținând cont de specificul activității. Astfel, prin Ordinul ASP nr.477/2018 a fost aprobat Codul de etică a angajaților Agenției;
- a publicat pe pagina web a entității normele de etică și deontologie adoptate, la rubrica „Informații utile” <https://www.asp.gov.md/ro/node/1633>;
- entitatea publică dispune de subdiviziune responsabilă de monitorizarea respectării de către agenții publici a normelor de etică și deontologie. Astfel, această sarcină îi revine Direcției securitate din cadrul ASP. Prin urmare, DS în perioada anilor 2019-2020 a examinat 20 de sesizări privind activitatea angajaților DÎMT CCA;
- a asigurat instruirea agenților publici cu privire la normele de etică și deontologie.

Astfel, în perioada anilor 2019-2020, în cadrul ASP au fost instruiți cu privire la normele de etică și integritate 204 angajați (37 instruirii), inclusiv debutanți.

**Complementar, se remarcă că în Chestionarul anonim aplicat unor angajați ai DÎMT CCA s-a făcut referire asupra utilizării de către anumite persoane a mașinii de serviciu în scop personal, fapt care este contrar normelor de etică și integritate.**

**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 și promova continuu normele de etică și deontologie în toate subdiviziunile ASP.**

## 11. IMPLEMENTAREA CONTROLULUI FINANCIAR PUBLIC INTERN

În conformitate cu art.15 din Legea 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 al aceleiași legi, managerul entității publice, în rezultatul autoevaluării, apreciază organizarea sistemului de control intern managerial și emite anual, pentru anul precedent, o declarație în acest sens.

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, ASP 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 instituției.**

Potrivit *Declarației privind răspunderea managerială* emisă pentru anul 2020, conducătorul ASP a apreciat sistem de control intern managerial ca fiind parțial conform cu SNCI în sectorul public. Potrivit declarației, Instituția Publică „Agenția Servicii Publice” dispune de un sistem de control intern managerial a cărui organizare și funcționare permite furnizarea unei asigurări rezonabile a mijloacelor financiare acumulate din veniturile obținute din prestarea serviciilor, care au fost utilizate în scopul atingerii obiectivelor strategice și operaționale 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.

Suplimentar, de menționat că în anul curent Agenția Servicii Publice a fost certificată conform standardelor internaționale. În acest sens, a fost efectuat auditul extern de supraveghere a conformității sistemelor de management al calității, securității informației și anti-mită cu cerințele standardelor SM EN ISO 9001:2015 „Sisteme de

management al calității. Cerințe”, SM EN ISO/IEC 27001:2017 „Tehnologia informației. Tehnici de securitate. Sisteme de management al securității informației. Cerințe” și SM ISO 37001:2016 „Sisteme de management anti-mită. Cerințe cu ghid de utilizare”. Rezultatele auditului atestă funcționalitatea sistemului de management al calității, securității informației și anti-mită, instruirea și capacitatea personalului de a-și îndeplini atribuțiile sale la cel mai înalt nivel. Auditorii independenți au confirmat că procesul de prestare a serviciilor publice de către ASP corespund celor mai bune practici internaționale.

Totodată, pe parcursul auditului au fost formulate o serie de recomandări de îmbunătățire, ce vor permite dezvoltarea în continuare a unui sistem de management orientat spre satisfacerea necesităților cetățenilor și întregii societăți. De menționat că auditul de certificare a cuprins toate domeniile de activitate ale ASP inclusiv rețeaua de centre multifuncționale din țară.

Certificarea sistemelor de management al calității și securității informației au fost publicate pe pagina web a ASP <https://www.asp.gov.md/ro/agentia/certificate>.

## IV. EVALUAREA CADRULUI NORMATIV

### 4.1 EVALUAREA CADRULUI NORMATIV CU PRIVIRE LA CALIFICAREA CONDUCĂTORILOR AUTO

#### *Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier*

##### • Art.1 alin.(1)

##### **Articolul 1.** Obiectul legii

(1) Prezenta lege reglementează relațiile juridico-sociale din domeniul traficului rutier, stabilește drepturile, obligațiile, responsabilitățile autorităților de resort și ale participanților la acest trafic, **determină principiile de organizare a activității unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier**, precum și condițiile de admitere la trafic a conducătorilor de autovehicule.

##### **OBIECTII:**

Deși la art.1 alin.(1) din Legea nr.131/2007 este **prevăzut că obiectul prezentei legi determină principiile de organizare a activității unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier**, în conținutul normelor legii sus indicate aceste principii nu au fost identificate.

Prin urmare, careva „*principii de organizare*” și *funcționare*, de natură să ghideze activitatea unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, nu au fost stabilite în Legea nr.131/2007.

De menționat că cunoașterea oricărui domeniu de activitate, de rând cu determinarea misiunii și stabilirea obiectivelor, presupune și **identificarea principiilor** care stau la baza constituirii domeniului dat și celor ce contribuie la funcționarea eficientă a acestuia.

Corespunzător, principiile de organizare și funcționare - sunt norme, reguli și recomandări fundamentale care ar trebuie să se respecte și să se aplice în activitatea practică a unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier.

Legea nr.131/2007 însă prevede la art.3 doar principiile de bază privind garantarea siguranței traficului rutier.

##### • Art.2

##### **Articolul 2.** Noțiuni principale

*Accident în trafic rutier* – eveniment produs ca urmare a încălcării normelor de siguranță a traficului rutier, în care au fost implicate unul sau mai multe vehicule aflate în circulație pe drum public, în urma căruia a rezultat vătămarea sănătății, integrității corporale, decesul uneia sau al mai multor persoane ori a fost cauzat un prejudiciu material;

*Agent de circulație* – persoană abilitată cu funcții de reglementare și de control asupra traficului rutier pe drumurile publice;

*Autovehicul* – vehicul autopropulsat, cu excepția ciclomotorului și a vehiculului care

circulă pe șine, destinat transportului de persoane sau de bunuri ori efectuării de lucrări;

*Bicicletă* – vehicul cu cel puțin două roți, propulsat exclusiv de energia musculară a persoanei care îl conduce, în special cu ajutorul pedalelor sau manivelor;

*Coloană oficială* – coloană de vehicule precedată de un vehicul cu regim prioritar de circulație, care are în funcțiune semnale speciale de avertizare sonore și luminoase de culoare albastră și/sau roșie;

*Comportament agresiv* – efectuarea în mod intenționat de către un conducător de vehicul a unor acțiuni sau manevre succesive, prevăzute la art. 33 alin. (3) lit. d) din prezenta lege, neconforme cu prevederile Regulamentului circulației rutiere sau cu normele de conducere preventivă, prin care acesta creează neîntemeiat obstacole circulației, prejudiciază drepturile altor participanți la trafic sau îi obligă să ia măsuri suplimentare pentru a preveni producerea unui accident sau a nu pune în pericol siguranța traficului; *Conducător* – persoană care conduce pe drum public un vehicul, un grup de persoane, însoțește animale izolate, turme, cirezi etc., animale de povară sau de călărie, precum și persoană care efectuează instruirea în conducerea autovehiculului;

*Conducere preventivă* – comportament al conducătorului de vehicul, conform cu prevederile Regulamentului circulației rutiere, care asigură prevenirea accidentelor în traficul rutier prin neadmiterea situațiilor periculoase în timpul conducerii vehiculului, precum și prin anticiparea și evitarea situațiilor periculoase ce pot fi provocate de ceilalți participanți la trafic;

*Drum public* – orice cale de comunicație terestră, inclusiv construcții artificiale și drumuri cu înveliș natural, deschisă pentru circulația vehiculelor și a pietonilor, administrată de un organ abilitat;

*Motocicletă* – autovehicul cu 2 sau 3 roți, cu sau fără ataș, dotat cu motor având capacitate cilindrică mai mare de 50 cm<sup>3</sup>, și/sau cu viteză maximă, prin construcție, de peste 45 km/h, a cărui masă proprie nu depășește 400 kg;

*Participant la trafic* – persoană care ia parte la procesul circulației în calitate de conducător, pieton sau pasager;

*Pieton* – persoană care se află pe drum, în afara vehiculului, și care nu efectuează lucrări de drum, inclusiv persoana care se deplasează în cărucior (fără motor) pentru invalizi, care duce o bicicletă, un ciclomotor, o motocicletă, săniuță, un cărucior manual, un cărucior pentru copii sau invalizi;

*Remorcă* – vehicul destinat tractării de către un autovehicul; siguranță a traficului rutier – stare de lucruri în traficul rutier ce reflectă gradul de protecție a participanților la trafic împotriva accidentelor și consecințelor acestora;

*Vehicul* – sistem mecanic, cu sau fără autopropulsie, destinat transportului de persoane sau de bunuri ori echipat cu mecanisme care pot executa anumite lucrări.

*Certificat de atestare profesională* – **act permisiv, eliberat în condițiile prezentei legi profesorului de siguranță rutieră sau instructorului în conducere auto, care atestă dreptul la prestarea activității didactice în cadrul unităților de instruire a personalului**

din domeniul transportului rutier;

*Profesor de siguranță rutieră* – cadru didactic atestat profesional în condițiile prezentei legi pentru **instruirea teoretico-practică** la modulele de specialitate a cursanților în cadrul unității de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, în vederea obținerii permisului de conducere etc.

### **OBIECTII:**

**Noțiunile:** *accident în trafic rutier, agent de circulație, autovehicul, bicicletă, coloană oficială, comportament agresiv, conducător, conducere preventivă, drum public, participant la trafic, pieton, remorcă, vehicul* - se regăsesc atât în Legea nr.131/2007 cât și în Regulamentul Circulației Rutiere aprobat prin HG nr.357/2009.

De menționat că odată ce aceste noțiuni au fost consacrate în Legea nr.131/2017, nu este necesară definirea acestora și în HG nr.357/2009.

Expunerea noțiunilor este obligatorie în cazul în care la data adoptării actului acestea nu au fost consacrate în legislație, ori se știe cu certitudine că un termen este pasibil de mai multe interpretări sau dacă se imprimă un alt sens decât cel uzual și se optează pentru o anumită interpretare.

În această ordine de idei, se accentuează inutilitatea definirii noțiunilor sus indicate în HG nr.357/2009.

---

O altă neconcordanță identificată este că noțiunea de „*agent de circulație*”, precum și cea de „*bicicletă*” definită în Legea 131/2007 diferă în descriere de cea prevăzută în Regulamentul Circulației Rutiere aprobat prin HG nr.357/2009.

Astfel, la pct.7 din Regulament, noțiunea de:

- „*agent de circulație*” este definită ca – *persoană echipată corespunzător, abilitată cu funcții de control și reglementare a traficului rutier prin intermediul semnalelor stabilite de prezentul Regulament (poliștistul, agentul de cale ferată, angajatul serviciilor de întreținere a drumurilor, persoana de gardă la bacul de transbordare);*
- „*bicicletă (tricicletă)* ” – *vehicul prevăzut cu două (trei) roți și pedale sau manivele, pentru propulsarea acestuia pe drum de forța musculară a utilizatorului;*

De menționat că întru respectarea principiului unității terminologice, în limbajul normativ aceleași noțiuni trebuie să se exprime numai prin aceiași termeni (grupurile de cuvinte care au o accepție specifică unui anumit domeniu), care ar trebui să fie descriși uniform. În cazul în care o noțiune sau un termen nu este consacrat sau poate avea înțelesuri diferite, semnificația acestuia în context se stabilește în cadrul dispozițiilor generale ale actului normativ ce îl instituie și devine obligatoriu pentru actele normative din aceeași materie.

Totodată, este necesar să se țină cont de faptul că actul normativ nu este un dicționar juridic sau un manual, iar noțiunile nu ar trebui să fie definite doar pentru a explica care este sensul acestora.

Definiția ca o parte a actului normativ care după natura sa, are scopul de a reglementa drepturile și obligațiile subiecților de drept, modul de exercitare a acestora, poate fi

inclusă într-un act normativ doar în cazurile și în limitele conforme cu scopul menționat. Astfel, includerea definițiilor în actul normativ trebuie să se facă doar în cazul și în limita necesară pentru reglementarea cercului subiecților, drepturilor și obligațiilor acestora și a modului de exercitare a drepturilor și obligațiilor.

În contextul celor expuse, se remarcă că sintagma „*caroserie*” definită în noțiunile principale prevăzute la art.2 al Legii nr.131/2007, nu se regăsește în textul legii vizate sau altfel spus nu este cuprinsă de normele legii.

Pe de altă parte, expresia dată este frecvent utilizată în HG nr.357/2009, deși pct.7 din hotărârea vizată nu descrie noțiunea/termenul dat.

Corespunzător, noțiunea de „*caroserie*” descrisă în Legea nr.131/2007, se impune a fi exclusă, deoarece nu este utilizată în textul legii și necesită a fi definită în HG nr.357/2009.

---

Într-o altă ordine de idei, se remarcă că deși la art.2 al Legii nr.131/2007 sunt reglementate o multitudine de noțiuni relevante și mai puțin relevante, lipsește una din noțiunile principale, și anume, definiția „*permisului de conducere*”.

Conform unor surse, „*permisul de conducere*” reprezintă o autorizație de a conduce un autovehicul pe drumurile publice eliberată, pe bază de examen.<sup>5</sup>

Luând în considerație aceste aspecte, este necesar de definit noțiunea de „*permis de conducere*” pentru a putea diviza acest termen de conceptul care se referă la „*dreptul de a conduce vehicule*”.

---

Referitor la sintagma „*certificatul de atestare profesională*” descris la art.2 al Legii nr.131/2007, se menționează că actualmente un atare document/act permisiv nu se eliberează în condițiile prezentei legi, inclusiv nu există asemenea tip de calificare.

Mai mult, Nomenclatorul actelor permise din Anexa 1 a Legii nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nu prevede asemenea act. Unicul act permisiv indicat în nomenclator este „*certificatul de acreditare a unității de instruire a personalului din domeniul transportului rutier*”, eliberat de către Ministerul Educației, Culturii și Cercetării pe un termen de 5 ani.

Prin urmare, în corespundere cu HG nr.193/2017 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la formarea continuă a adulților, **instructorilor în conducere auto li se eliberează „certificat de formare profesională continuă”**.

Respectiv, noțiunea/termenul de „*certificat de atestare profesională*” utilizată în textul Legii nr.131/2007 este eronată.

În cazul dat, nu a fost respectată regula potrivit căreia unitatea terminologiei trebuie să fie păstrată în cadrul tuturor actelor normative care reglementează anumite domenii sau care folosesc anumiți termeni aferenți unor activități.

---

<sup>5</sup> Sursa: <https://legeaz.net/dictionar-juridic/permis-de-conducere-auto>

De remarcat că problema terminologiei juridice<sup>6</sup> nu poate fi separată de problemele noțiunilor juridice. Or, termenul care desemnează o anumită noțiune trebuie să joace un rol de sine stătător în textul actului normativ, fără a-și pierde înțelesul și a-și schimba accepțiunile urmare a neracordării acestuia cu noțiunile și normele juridice care derivă din cadrul normativ secundar.

Corespunzător, noțiunea de „*certificat de atestare profesională*” prevăzută în Legea nr.131/2007 necesită a fi substituită cu noțiunea de „*certificat de formare profesională continuă*”.

---

O altă divergență identificată, se referă la noțiunea/sintagma „*profesor de siguranță rutieră*” prevăzută la art. 2 al Legii nr.131/2007, inclusiv în cuprinsul normelor art. 22, 25, 29, 30, 31.

De menționat că *Clasificatorul ocupațiilor din Republica Moldova aprobat prin Ordinul Ministerului muncii, protecției sociale și familiei nr.22/2014 (CORM)*, **nu cuprinde/include ocupația (profesie) de „profesor de siguranța rutieră”**.

Această lacună de drept creează unele confuzii privind profesiile/specializările aferente entităților educaționale auto din Republica Moldova, inclusiv a cerințelor care pot fi aplicate față de potențialii candidați la aceste ocupații/funcții, în situația în care acestea nu sunt prevăzute de Clasificatorul ocupațiilor din RM.

Mai mult, HG nr.193/2017 la pct.25 prevede că formarea profesională continuă<sup>7</sup> se realizează la meseriile (profesiile), specialitățile, specializările **incluse în Clasificatorul ocupațiilor din Republica Moldova (CORM)** și în nomenclatoarele respective ale meseriilor, specialităților și specializărilor din Republica Moldova.

Respectiv, nu este clar cum un *profesor de siguranță rutieră*, care în corespundere cu prevederile Legii nr.131/2007 este responsabil de instruirea teoretico-practică, va obține certificatul de formare profesională continuă, necesar/obligatoriu pentru a putea activa în cadrul unităților de instruire (entități educaționale auto), dacă CORM nu prevede asemenea ocupație.

Prin urmare, constatăm că asemenea ocupație rămâne a fi reglementată doar de Legea nr.131/2007, de facto însă, fiind integrată și substituită de profesia de „*instructor de conducere auto*”.

Astfel, potrivit art.2 din Legea nr.131/2007, „*instructorul în conducere auto*” este

---

<sup>6</sup> Terminologiile, reprezintă limbaje de specialitate cu un corpus de termeni ce corespund unor domenii de activitate. Există două căi de a prezenta noțiunea, adică de a o face perceptibilă: prin termen – unitatea nominativă verbală și prin definiție – o frază construită de o manieră specifică. Totodată, termenul și definiția trebuie să reprezinte noțiunea în măsură egală. Termenul este egal cu definiția lui, iar definiția corespunde noțiunii și transmite conținutul ei. Adică, definiția se referă atât la noțiune, cât și la termen. De aici putem vorbi despre definiția termenului și definiția noțiunii. Termenul denumește o noțiune și se constituie cu ajutorul definiției. Conform ISO 1087:1990, definiția este un enunț care descrie o noțiune și care permite diferențierea de alte noțiuni în interiorul unui sistem de noțiuni (AFNOR, 1990).

(Sursa: [https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag\\_file/Unele%20aspecte%20ale%20defini%C5%A3iei%20terminologice%20%C5%9Fi%20natura%20defini%C5%A3iilor%20juridice.pdf](https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/Unele%20aspecte%20ale%20defini%C5%A3iei%20terminologice%20%C5%9Fi%20natura%20defini%C5%A3iilor%20juridice.pdf))

<sup>7</sup> În cazul dat, finalizarea cursurilor de formare profesională continuă implică eliberarea certificatului de formare profesională continuă, obligatoriu pentru a putea activa în calitate de cadru didactic în entitățile educaționale auto.

**cadru didactic** atestat profesional în condițiile prezentei legi pentru instruirea practică în conducerea autovehiculelor a cursanților în cadrul unității de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, în vederea obținerii permisului de conducere.

Pe de altă parte, Codul educației la Titlul IX „Resursele umane în sistemul de învățământ” și anume la art.131 alin.(1) prevede că „**personalul didactic**, științific-didactic, științific și de conducere din învățământ are misiunea să asigure realizarea standardelor educaționale de stat de educație generală și de formare profesională inițială și continuă.”

Urmare a celor constate, inclusiv ținând cont de normelor sus indicate se atestă că „*instructorul în conducere auto*” face parte din categoria personalului didactic care este responsabil de instruirea practică și teoretică în cadrul unității de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, în vederea obținerii permisului de conducere.

Complementar, se menționează că Clasificatorul ocupațiilor din RM prevede doar ocupația de „*instructor de conducere auto*”, care se regăsește la compartimentul „**Alți lucrători în domeniul serviciilor personale**”.

Reieșind din cele menționate supra, se atestă că ocupația de „*instructor în conducere auto*” se regăsește la compartimentul „*Alți lucrători în domeniul serviciilor personale*”, de rând cu ocupațiile de *astrologi, prezicători și asimilați, însoțitori și valeți, agenți de pompe funebre și îmbălsămători, îngrijitori animale, inclusiv animale de companie etc.*, care corespund nivelului 2 de competență/calificare.<sup>8</sup>

Astfel, potrivit Ordinului MMPSF nr.22/2014 cu privire la aprobarea Clasificatorului ocupațiilor din Republica Moldova, cunoștințele și abilitățile necesare pentru executarea calificată a lucrărilor în cadrul ocupațiilor raportate la nivelul 2 de calificare, de regulă, se capătă în urma finalizării studiilor liceale sau vocaționale (nivelul III ISCED) [...]. În unele cazuri căpătarea experienței și instruirea la locul de muncă pot înlocui studiile formale.

În aceste circumstanțe, inclusiv ținând cont de faptul că instructorul în conducere auto face parte din categoria personalului didactic, se constată că nivelul de calificare atribuit acestei ocupații conform CORM, este unul mic, comparativ cu sarcinile atribuite funcției date.

Din aceste considerente, este oportun ca ocupația de „*instructor în conducere auto*” să fie inclusă în CORM, la compartimentul „**Alți specialiști în învățământ**” de rând cu *specialiștii în metodologie didactică, cadrele didactice pentru elevi cu cerințe*

<sup>8</sup> În corespundere cu Clasificatorul Ocupațiilor din Republica Moldova, **Nivelul 2** - reprezintă ocupațiile legate de executarea unor sarcini precum dirijarea mecanismelor și echipamentelor electronice; conducerea mijloacelor de transport; mentenanța sistemelor tehnice etc.

Ocupațiile raportate la nivelul 2 includ: sudori/sudorițe, constructori/constructoare și montatori/montatoare de construcții metalice, lăcătuși/lăcătușe și reglari/regloare, electricieni/electriciene și electroniști/electroniste, blănari/blănărese și tapițeri/tapițere (tapițerițe), cusători/cusătorese, vinificatori/vinificatoare, mecanici/mecanice de locomotivă și conducători/conducătoare de autobuze, secretari/secretare și casieri/casiere (casierițe), arhivari/arhivare și cartatori poștali/cartatoare poștale, ofițeri/ofițere de poliție și agenți/agente de turism etc.

*educaționale special, alți instructori formatori de limbi străine, alți instructori formatori de muzică, alți instructori formatori de artă, instructori formatori în tehnologia informației etc.*

Corespunzător, funcția de „instructor în conducere auto” ar urma să corespundă cu nivelul 3 și 4 de competențe/abilități necesare pentru a practica ocupația respectivă, după cum urmează:

- *ocupațiile de nivelul 3 de calificare*, de regulă, sânt legate de executarea unor sarcini tehnice sau practice complexe care necesită un spectru vast de cunoștințe factologice, tehnice și procedurale în domenii speciale.

- *ocupațiile de nivelul 4 de calificare* sânt legate de executarea sarcinilor care necesită rezolvarea unor probleme complexe, adoptarea deciziilor și abordarea creativă unui spectru vast de cunoștințe teoretice și practice în domenii speciale de activitate.

În aceste condiții, cerințele care ar trebui să le întrunească la angajare candidații la funcția de instructor în conducere auto, ar putea crește.

Totodată, problema cadrelor necalificate aferentă unităților de instruite în domeniul transportului rutier/entităților educaționale auto, ar putea fi evitată/exclusă.

De menționat că transportul rutier reprezintă domeniul cu cele mai multe conotații economice și sociale, iar calitatea, eficiența și siguranța acestuia depinde direct de formarea profesională a conducătorilor auto, deziderat fixat în Strategia de transport și logistică pe anii 2013-2022, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827/2013, capabili să contribuie la prevenirea și reducerea numărului de accidente rutiere.

Prin urmare, nivelul de pregătire/formare profesională a conducătorilor auto și a performanțelor acestora depinde inclusiv de nivelul de competență/pregătire a instructorilor în conducere auto.

De menționat că pentru a avea entități educaționale auto care să presteze servicii de calitate, menite să asigure un proces de predare-învățare-evaluare eficient, resursele umane ar trebui să reprezintă veriga cea mai importantă.

O școală de calitate are personal didactic bine pregătit/calificat, capabil să asigure procesul de predare-învățare-evaluare și să realizeze obiectivele programului de formare a conducătorilor auto la un nivel ridicat/avansat.

În esență, doar personalul didactic calificat poate realiza un învățământ de calitate, care ar putea contribui la promovarea/suținerea cu succes a examenelor de calificare auto (proba teoretică și practică), inclusiv obținerea imediată și necondiționată a permisului de conducere.

Mai mult, situația dată ar putea diminua și exclude potențialele riscuri de corupție, precum riscul coruperii pasive și a traficului de influență, care s-ar putea materializa urmare a pregătirii teoretice și practice slabe.

Corespunzător, se prezumă că urmare a pregătirii conforme a potențialilor candidați, riscul obținerii permisului de conducere prin mijloace frauduloase va fi diminuat, iar interesul de a căuta pârghii ilegale în acest sens va fi atenuat.

Totodată, pregătirea calitativă/conformă a potențialilor candidați care vor promova cu succes examenele de calificare auto, va contribui direct la prevenirea unor accidente

rutiere în viitor.

Prin urmare, calitatea procesului didactic poate constitui un element esențial în prevenirea unor riscurilor de corupție și a accidentelor rutiere care se pot solda cu urmări grave.

Luând în considerare aspectele menționate supra, se remarcă că asigurarea calității procesului de predare-învățare în cadrul entităților educaționale auto nu va putea fi asigurat în cazul în care nivelul de competență pentru ocupația de „instructorul în conducere auto” - va corespunde nivelului 2 de calificate (conform CORM).

Prin urmare, se prezumă că în cazul în care instructorii în conducere auto vor deține abilități obținute doar în urma finalizării studiilor liceale sau vocaționale, calitatea serviciilor educaționale oferite de unitățile de formare profesională a conducătorilor de autovehicule, ar putea să nu corespundă standardelor stabilite.

Dincolo de acest fapt, se constată că la art.29 alin.(4) din Legea nr.131/2007 este prevăzut că *pentru obținerea certificatului de instructor în conducere auto, solicitantul trebuie să dețină actul de studii liceale, medii de specialitate sau superioare, să urmeze un curs de pregătire profesională a instructorilor în conducere auto în cadrul unei unități notificate de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, finalizat cu promovarea examenului de absolvire.*

În aceste circumstanțe, problema privind nivelul de calificare atribuit instructorilor în conducere auto este una care ar putea avea impact direct asupra calității învățământului în cadrul entităților educaționale auto.

---

Suplimentar, dacă e să analizăm prin prisma unor practici internaționale, ocupația de „profesor de siguranță rutieră” și de „instructorul în conducere auto” prevăzute în Legea nr.131/2007, constatăm că profesia de „instructor auto” se regăsește în 20 de state membre ale UE, precum: Belgia, Bulgaria, Cipru, Danemarca, Finlanda, Franța, Grecia, Islanda, Olanda, Polonia, Portugalia, Anglia etc.<sup>9</sup> Profesia de „profesor de siguranță rutieră”, regăsindu-se în mod exclusiv în România, precum și în Spania - cu denumirea de „profesor de legislație rutieră” .<sup>10</sup>

Corespunzător, se atestă că modelul ocupațiilor prevăzut în Legea nr.131/2007 a fost preluat din practica României, însă, fără a fi racordat la procedurile și normele naționale aferent întregului proces.

Urmare a discuțiilor purtate cu reprezentanții MEEC, aceștia și-au exprimat poziția asupra **promovării unei singure profesii și anume a celei de „instructor în conducere auto”**, similar titlului generic al acestei profesii înscris în Sistemul de informare al pieței interne (IMI) a UE.

În aceste condiții, sintagma/ocupația de „profesor de siguranța rutieră” prevăzută în Legea nr.131/2007 necesită a fi exclusă.

---

<sup>9</sup> Sursa: <https://www.slideshare.net/imipqnet/instructor-conducere-autoprofesorlegislatierutieracarmendebeleactransporturi>

<sup>10</sup> Ibidem

#### **Art.5 lit.h)**

#### **Articolul 5. Competență Guvernului**

**h) stabilirea normelor metodologice** privind organizarea pregătirii, perfecționării, examinării și atestării cadrelor didactice din domeniul pregătirii conducătorilor de autovehicule și a personalului din sfera transporturilor rutiere;

#### **OBIECTII:**

Potrivit prevederile pct.5 din *HG nr.691/2017 cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Educației, Culturii și Cercetării*, ministerul are misiunea de a analiza situația și problemele din domeniile sale de activitate, **de a elabora politici publice eficiente în domeniile prevăzute la pct.6**, de a monitoriza calitatea politicilor și actelor normative și de a propune intervenții justificate ale statului care urmează să ofere soluții eficiente în domeniile de competență, asigurând cel mai bun raport dintre rezultatele scontate și costurile preconizate.

Conform pct.6 din *HG nr.691/2017*, ministerul realizează funcțiile în următoarele domenii: **educație**; cultură și patrimoniu național; cercetare și inovare; tineret; cultură fizică și sport.

Funcțiile de bază ale Ministerului în corespundere cu pct.7 al *HG nr.691/2017* sunt de elaborare a documentelor de politici, proiectelor de acte normative în domeniile prevăzute la pct.6, inclusiv a celor pentru asigurarea executării actelor normative [...]. Prin urmare, se constată că competența reglementată la art.5 lit.h) din *Legea nr.131/2007* este de fapt prerogativa MECC și contravine cu normele *Legii 136/2017* cu privire la Guvern.

De menționat că atribuțiile/competențele improprii sau contrare statutului entității sânt atribuțiile care depășesc limitele de competențe, nu sunt specifice sau contravin statutul entității/autorității publice.

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.

#### **Art.7 lit.e), i)**

#### **Articolul 7. Competența Ministerului Afacerilor Interne**

**e) exercitarea controlului asupra calității lucrărilor** din domeniile: **de exploatare, întreținere, reparare și inspecție tehnică periodică, efectuate de persoane care practică activitate de întreprinzător** în aceste domenii;

**i) eliberarea permiselor speciale pentru conducătorii de autovehicule speciale de încasare și de comunicație specială la absolvirea cursurilor de instruire în cadrul unui centru de formare profesională din subordine**, coordonarea itinerarelor pentru efectuarea instruirii practice în conducerea autovehiculelor pe drumurile publice

#### **OBIECTII:**

Domeniile de exploatare, întreținere, reparare și inspecție tehnică periodică la care face referire art.7 lit.e) al *Legii nr.131/2007*, se atestă a fi reglementate exhaustiv în *Codul transporturilor rutiere (CTR) aprobat prin Legea nr.150/2014*.

*Codul transporturilor rutiere* se aplică tuturor întreprinderilor înregistrate pe teritoriul Republicii Moldova care exercită ocupația de operator de transport rutier și/sau desfășoară activități conexe transportului rutier.

Potrivit art.85 din *CTR*, activitățile conexe transportului rutier se consideră:

activitatea de autogară; **activitatea de autoservice; activitatea de montare, reparare și verificare a tahografelor și limitatoarelor de viteză**; activitatea de cântărire a vehiculelor rutiere în vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului rutier; **activitatea de inspecție tehnică periodică**.

Art. 94 din CTR prevede activitățile specifice de autoservice, și anume: repararea, întreținerea și/sau reglarea ansamblurilor mecanice; repararea, întreținerea, reglarea echipamentului electric și/sau electronic; repararea structurii caroseriei și/sau înlocuirea șasiului și/sau caroseriei; repararea anvelopelor; dezmembrarea vehiculelor rutiere scoase din uz și a componentelor acestora; reutilizarea vehiculelor rutiere; lucrări de întreținere.

Articolul 125 din CTR reglementează că inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere se efectuează în cadrul stațiilor de inspecție tehnică specializate și autorizate de către Agenția națională transport auto (ANTA), în condițiile Codului transporturilor rutiere.

Totodată, de menționat că în conformitate cu art. 147 din Codul transporturilor rutiere, **Agencia națională transport auto este autoritatea care asigură efectuarea monitorizării și controlului asupra îndeplinirii și respectării reglementărilor naționale și internaționale în domeniul transporturilor rutiere.**

La art.148 din CTR este specificat că 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 asupra activității de întreprinzător, de către inspectorii împuterniciți în acest scop prin decizii de control ale Agenției naționale transport auto.**

Analizând lista organelor de control și domeniile aferente acestora prevăzută la anexa Legii nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, se atestă că Ministerul Afacerilor Interne nu se regăsește în lista organelor de control sau a autorităților publice care aplică prezenta lege.

**Corespunzător, competența MAI prevăzută la art.7 lit.e) al Legii nr.131/2007 este una excesivă, improprie care poate genera abuzuri și riscuri iminente de corupție.**

Mai mult, art.2 al Legii nr.320/2012 prevede că *poliția este o instituție publică specializată a statului, în subordinea Ministerului Afacerilor Interne, care are misiunea de a apăra drepturile și libertățile fundamentale ale persoanei prin activități de menținere, asigurare și restabilire a ordinii și securității publice, de prevenire, investigare și de descoperire a infracțiunilor și contravențiilor.*

Prin urmare, atribuțiile excesive, improprie sau contrare statutului entității sânt atribuțiile care depășesc competențele, nu sunt specifice sau contravin statutului entității publice.

Pericolul coruptibil al acestui factor de risc constă în faptul că entitatea publică ce se bucură de atribuții excesive sau contrare statului său deține discreții exagerate. Corespunzător, unii agenți economici vor fi nevoiți să ofere remunerații ilicite agenților publici pentru a se „proteja” de efectele considerabile pe care aceste discreții le pot avea asupra lor.

În aceste circumstanțe, agenții economici care practică activitatea de autoservice sau inspecție tehnică periodică ar putea fi supuși controlului în mod abuziv de către MAI. Sub aspectul dat, se menționează că unul din principiile controlului reglementat la *art.3 al Legii privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător* este

„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”.

Din aceste considerente se impune, excluderea competenței MAI prevăzute la art.7 lit.e) al Legii nr.131/2007, ca fiind una abuzivă.

Cu privire la *permisele speciale pentru conducătorii de autovehicule speciale de încălzare și de comunicație specială*, prevăzute la art.7 lit.i) al Legii nr.131/2007, care se eliberează de către MAI în corespundere cu Legea nr.160/2011, se remarcă că acestea sunt eliberate în lipsa unor cursurilor de instruire.

De menționat că deși aceste permise în conformitate cu Legea nr.131/2007 urmau a fi eliberate la absolvirea cursurilor de instruire **în cadrul unui centru de formare profesională din subordine**, acest centru așa și nu a fost instituit de către MAI.

Respectiv, potențialilor conducători de autovehicule speciale de încălzare și de comunicație specială, li se eliberează aceste permise în lipsa unei pregătiri speciale în acest sens.

Prin urmare, acest fapt ar putea admite ulterioare încălcări, care ar putea genera diverse accidente rutiere cu implicarea unor autovehicule speciale de încălzare și de comunicație specială etc.

Suplimentar, de menționat că întru aplicarea prevederilor art.7 lit.i) al Legii nr.131/2007, IGP a MAI a solicitat ministrului de interne (*Raportul nr. INP/5375 din 01.11.2016*) atribuirea competenței de desfășurare a cursurilor de instruire pentru conducătorii de autovehicule speciale de încălzare și de comunicație specială, Academiei de poliție „Ștefan cel Mare” a MAI.

Cu toate acestea, problema dată a rămas până în prezent nesoluționată, iar cerințele de instruire, reglementate la art.7 lit.i) al Legii nr.131/2007, se atestă a fi neglijate. Corespunzător, se impune ca MAI să intervină întru soluționarea problemei vizate, ori să stabilească o altă procedură de instruirea a conducătorii de autovehicule speciale de încălzare și de comunicație specială.

#### **Art.8 lit.c)**

#### **Articolul 8. Competența Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor**

**c) coordonarea, prin avizarea programelor de instruire, a procesului de formare inițială și perfecționare periodică, în cadrul unităților de instruire specializate și licențiate, a experților implicați în procesul de omologare, inspecție tehnică periodică, reparație și deservire tehnică a vehiculelor,**

certificare a transportului conform actelor normative ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT), Acordului european referitor la transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR), Acordului cu privire la transporturile internaționale de produse perisabile și cu privire la mijloacele de transport speciale care trebuie folosite pentru aceste transporturi (ATP), precum și a personalului din domeniul transportului rutier, în vederea eliberării certificatului de competență profesională.

## **OBIECȚII:**

Articolul 97 din Codul transporturilor rutiere reglementează că capacitatea profesională a întreprinderii care desfășoară activitățile specifice de autoservice precum: *dezmembrarea vehiculelor rutiere scoase din uz și a componentelor acestora, reutilizarea vehiculelor rutiere, este îndeplinită atunci când managerul responsabil de activitatea atelierului de autoservice, deține certificat de competență profesională* valabil, eliberat în condițiile art.43 CTR<sup>11</sup>.

La art.99 CTR este prevăzut că condițiile de instruire profesională a managerului responsabil de activitatea atelierului de autoservice în vederea obținerii certificatului de competență profesională sânt stabilite de organul central de specialitate și aprobate de Ministerul Educației, Culturii și Cercetării.

Potrivit art.125 alin.(4) CTR, la activitatea de inspecție tehnică periodică este admis doar personalul pregătit și atestat profesional în cadrul centrelor de instruire, perfecționare și atestare profesională autorizate de Agenție.

În corespundere cu art.127 alin.(1) din Codul transporturilor rutiere, certificatele de competență profesională al managerului și al expertului de inspecție tehnică se eliberează de către Agenție, în urma efectuării unor cursuri de calificare și promovării unui test-grilă, în conformitate cu art.43 CTR, în cadrul centrelor de instruire, perfecționare și atestare profesională autorizate de Agenție.

Corespunzător, art.44 alin.(2) al Codului transporturilor rutiere prevede că pregătirea profesională este asigurată în centre de instruire, perfecționare și atestare profesională acreditate și înregistrate, în baza unor programe de instruire aprobate de organul central de specialitate și de Ministerul Educației, Culturii și Cercetării.

În acest context, la pct.27 din HG nr.193/2017 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la formarea continuă a adulților este prevăzut că programele de formare profesională continuă pe domenii de activitate se elaborează de către furnizorii de formare a adulților și se coordonează cu ministerele de resort și Ministerul Educației, Culturii și Cercetării, în conformitate cu normele metodologice aprobate prin ordin al ministrului educației.

Corespunzător, se atestă că normele art.8 lit.c) din Legea nr.131/2007 nu prevăd competența MECC de coordonare/avizare a programelor de instruire în cadrul unităților de instruire specializate a experților implicați în procesul de omologare, inspecție tehnică periodică, inclusiv a managerilor responsabili de activitatea atelierului de autoservice.

Mai mult, această atribuție nu este prevăzută expres nici la art.10 al Legii nr.131/2007, care reglementează competențele MECC în domeniul siguranței traficului rutier.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Art.43. CTR - Pentru a putea practica activitatea de manager de transport rutier în transportul rutier contra cost, persoana solicitantă trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) să dețină certificat de competență profesională, valabil;

(4) Certificatul de competență profesională se eliberează de către Agenție în urma frecventării unor cursuri de calificare inițială, în cadrul centrelor de instruire, perfecționare și atestare profesională acreditate și înregistrate, pentru practicarea activității de manager de transport rutier sau pentru practicarea activității de conducător auto în transportul rutier contra cost, finalizate cu o examinare sub formă de test-grilă.

(5) La expirarea termenului de valabilitate a certificatului de competență profesională, eliberarea unui certificat nou se va efectua în urma frecventării unor cursuri de calificare periodică, finalizate cu o examinare sub formă de test-grilă.

<sup>12</sup> De menționat că conform Codului educației MECC are misiunea de satisfacere a cerințelor educaționale ale individului și ale societății și promovarea învățării pe tot parcursul vieții. Corespunzător, în conformitate cu CE formare continuă a adulților, reprezintă o componentă a învățării pe tot parcursul vieții, care asigură accesul continuu la știință, informație,

Situația dată ar putea genera premise pentru aprobarea unor programe de instruire fără a fi avizate/coordonate cu MECC.

De menționat că în context educațional, pe domeniul siguranței traficului rutier, un program de formare/instruire profesională ar trebui să fie orientat spre anumite obiective de formare a competențelor profesionale necesare pentru desfășurarea activității de omologare, inspecție tehnică periodică, reparație și deservire tehnică a vehiculelor.

Acest fapt ar permite integrarea conformă în traficul rutier, prevenirea riscurilor asupra siguranței rutiere/a accidentelor rutiere sau a riscurilor care au impact asupra mediului etc.

Din aceste considerente, programele de instruire, inițială și continuă pe domeniul de omologare, inspecție tehnică periodică, reparație și deservire tehnică a vehiculelor, necesită a fi coordonate obligatoriu cu MECC, în calitate de organ abilitat în domeniul educației rutiere.

În cazul în care programele de formare/instruire profesională nu vor fi avizate/coordonate cu MECC, impactul și calitatea procesului educațional în materie de omologare, inspecție tehnică periodică, reparație și deservire tehnică a vehiculelor ar putea fi unul minor.

#### **Art.10 lit.b)**

##### **Articolul 10. Competență Ministerului Educației, Culturii și Cercetării**

**b) elaborarea de norme, care urmează a fi aprobate de Guvern**, privind organizarea activității didactice în cadrul unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier în vederea obținerii permisului de conducere, precum și privind modelul certificatului de absolvire a acestora.

#### **OBIECTII:**

Deși normele art.10 lit.b) din Legea 131/2007 au fost instituite încă în anul 2015, se atestă că în perioada desfășurării evaluării integrității instituționale, o HG în acest sens nu a fost aprobată.

Totodată, de menționat întru implementarea art.10, lit. b) din Legea nr. 131/2007, în anul 2021, MECC a elaborat un proiect de HG cu privire la aprobarea Regulamentelor-cadru de organizare și funcționare a Unităților de formare profesională a conducătorilor de autovehicule și a Unităților de formare profesională a transportatorilor rutieri, care urmează a fi aprobat de Guvern.

#### **Art.14 lit.b), e)**

##### **Articolul 14. Competența Agenției Servicii Publice**

**b) organizarea și desfășurarea examenelor pentru obținerea permisului de conducere**; înmatricularea, înregistrarea și radierea vehiculelor din Registrul de stat al transporturilor;

**e) verificarea îndeplinirii de către solicitant a condițiilor de licențiere pentru activitatea de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, în baza declarației pentru eliberarea licenței și a documentelor anexate, precum și organizarea verificării prealabile la fața locului, în comun cu alte autorități publice competente, a îndeplinirii de către solicitant a condițiilor de licențiere.**

## **OBIECȚII:**

Analizând pct.7 din HG nr. 314/2017 privind constituirea Agenției Servicii Publice prin prisma prevederilor art.14 lit.b) al Legii nr.131/2007 se constată că atribuția de organizarea și desfășurarea examenelor pentru obținerea permisului de conducere nu este prevăzută în domeniile de competență ale Agenției.

Această atribuție este prevăzută doar în Regulamentul Departamentului înmatriculare a mijloacelor de transport și calificare a conducătorilor auto, aprobat prin Ordinul ASP nr.483/2020.

Prin urmare, acest vid normativ poate crea unele confuzii privind mecanismele de realizare a drepturilor, de îndeplinire a obligațiilor, inclusiv ambiguitatea atribuțiilor agenților publici și a procedurilor administrative de care ei sânt responsabili etc.

Totodată, se menționează că în conformitate cu art.3 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, la elaborarea unui act normativ se respectă principiul oportunității, coerenței, consecutivității, stabilității și predictibilității normelor juridice.

Mai mult, la art.3 alin.(4) al Legii nr.100/2017 este prevăzut că actul normativ trebuie să se integreze organic în cadrul normativ în vigoare, respectiv, actul normativ trebuie corelat cu prevederile actelor normative de nivel superior sau de același nivel cu care se află în conexiune.

Cu referire la competențele ASP prevăzute la art.14 lit.e) al Legii nr.131/2007, privind verificarea îndeplinirii de către solicitant a condițiilor de licențiere pentru activitatea de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, precum și cea de organizare a verificării prealabile la fața locului, în comun cu alte autorități publice competente, pot fi calificate ca atribuții excesive, improprii și contrare statutului entității publice și pot genera unele abuzuri.

Astfel, în conformitate cu pct.7 subpct.4) al HG nr.314/2017, unul din domeniile de competență al ASP este reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, nu și cea de verificare a îndeplinirii de către solicitant a condițiilor de licențiere, inclusiv verificarea la fața locului.

În corespundere cu Legea nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, ASP nu se regăsește în lista organelor de control care verifică respectarea condițiilor de licențiere, din aceste considerente aceste norme necesită a fi excluse.

Totodată, se remarcă că potrivit normelor art.11<sup>1</sup> alin.(2) din Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, în cazul în care autoritatea emitentă nu are funcții de organ de control de stat, aceasta poate solicita efectuarea controlului de stat de la organul de control investit cu dreptul de a iniția și de a desfășura controlul de stat pe domeniul supus licențierii, autorizării sau certificării.

### **Art. 21<sup>1</sup> alin.(1), (2), (3)**

**Articolul 21<sup>1</sup>. Redobândirea dreptului de conducere a mijlocului de transport**

**(1) Anularea dreptului de conducere a mijlocului de transport se dispune de către instanța de judecată în următoarele cazuri:**

a) **titularul permisului de conducere a fost condamnat printr-o hotărîre judecătorească** rămasă definitivă cu pedeapsă penală care prevede anularea dreptului de conducere a mijlocului de transport;

b) **titularul permisului de conducere a fost declarat inapt de către cadrele medicale abilitate să testeze psihofiziologic și medical** conducătorii mijloacelor de

transport.

(2) Dreptul de conducere anulat poate fi redobândit, în condiții generale, după decăderea temeiurilor de anulare a acestuia, la prezentarea unei dovezi în acest sens, și susținerea de către solicitant a examenului de calificare pentru obținerea permisului de conducere la autoritatea competentă, pe categorii și subcategorii de mijloace de transport solicitate. Suplimentar, în cazul prevăzut la alin.(1) lit.a), dreptul de conducere anulat poate fi redobândit după frecventarea programului probațiunile antialcoolice și antidrog și expirarea termenului de 4 ani din momentul condamnării.

(3) **Organele care asigură executarea pedepsei penale sau sancțiunii contravenționale de privare de dreptul de a conduce mijloace de transport, în termen de până la 10 zile, remit autorității competente permisele de conducere ridicate pentru anularea acestora.**

## **OBIECTII:**

Codul contravențional și penal prevede drept pedeapsă (răspundere contravențională și penală) **privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept** pentru anumite încălcări.

**Răspunderea contravențională** - survine pentru încălcarea prevederilor Codului contravențional, și anume pentru comiterea contravențiilor în domeniul circulației rutiere.

Astfel, conducătorul de vehicul declarat vinovat de săvârșirea unei contravenții din domeniul circulației rutiere, odată cu aplicarea sancțiunii principale, i se aplică un număr de puncte de penalizare ca sancțiune complementară.

Dacă aplicarea sancțiunii conduce la acumularea a 15 puncte de penalizare, agentul constator remite cauza contravențională spre examinare în instanța de judecată competentă, care odată cu sancțiunea principală și aplicarea punctelor de penalizare, **aplică privarea de dreptul special de a conduce vehicule pe un termen de la șase luni la un an ca sancțiune complementară.**

De menționat că la *art. 429 alin.(7) CC* este prevăzut că în cazul unei contravenții pentru care se prevede sancțiunea privării de dreptul de a conduce mijloace de transport, agentul constator **ridică permisul de conducere până la pronunțarea încheierii judecătorești.**

În acest caz, concomitent cu remiterea cauzei contravenționale spre examinare instanței de judecată competente, agentul constator înaintează, în cel mult 3 zile, instanței de judecată un demers cu privire la aplicarea măsurii de siguranță privind ridicarea provizorie a permisului de conducere a mijloacelor de transport.

**Răspunderea penală** - survine pentru încălcarea prevederilor Codului penal pentru comiterea infracțiunilor din domeniul transporturilor.

Astfel, la art. 65<sup>1</sup> Cod penal „*Privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept*”, prevede:

- **privarea de dreptul** de a conduce mijloace de transport sau **anularea acestui drept** constă în interzicerea conducerii oricărui tip de mijloc de transport pe drumurile publice.

- privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport poate fi aplicată de instanța de judecată pe un termen **de la 1 la 5 ani.**

- anularea dreptului de a conduce mijloace de transport poate fi aplicată de instanța de

judecată, cu redobândirea ulterioară a permisului de conducere, în modul stabilit de lege.

Se menționează că în cazul săvârșirii unor infracțiuni din domeniul transportului prevăzute de CP, ridicarea provizorie a permisului de conducere a mijloacelor de transport are loc în conformitate cu *art.41 alin.(2) și art.182 din Codul de Procedură Penală* și ține de competența judecătorului de instrucție care asigură controlul judecătoresc în cursul urmăririi penale.

Astfel, potrivit art.182 CPP, ridicarea provizorie a permisului de conducere a mijloacelor de transport este o măsură preventivă care se aplică persoanelor pentru săvârșirea infracțiunilor în domeniul transporturilor, precum și în cazul utilizării mijlocului de transport la săvârșirea infracțiunii.

În cazul unei infracțiuni pentru care se prevede pedeapsa privării de dreptul de a conduce mijloace de transport sau anulării acestui drept, organul de constatare ridică permisul de conducere până la pronunțarea încheierii judecătorului de instrucție. În acest caz, procurorul care conduce sau efectuează urmărirea penală înaintează, în cel mult 3 zile, judecătorului de instrucție un demers cu privire la aplicarea măsurii preventive de ridicare provizorie a permisului de conducere a mijloacelor de transport.

Rezumând cele enunțate supra, se menționează că ridicarea provizorie a permisului de conducere constă în interzicerea temporară persoanei fizice de a conduce vehiculele până la pronunțarea hotărârii judecătorești asupra cauzei.

Se menționează că la ridicarea provizorie a permisului de conducere, conducătorului de vehicul nu i se eliberează un permis provizoriu, acesta fiind privat de dreptul de a conduce vehicule până la pronunțarea definitivă a instanței de judecată.

**Ridicarea provizorie a permisului de conducere are drept scop înlăturarea unei stări de pericol și/sau prevenirea săvârșirii unor fapte socialmente periculoase în traficul rutier, inclusiv menținerea și promovarea ordinii juridice.**

Deși această măsură pare a fi una necesară și argumentată, atâta timp cât pedeapsa complementară poate fi aplicată discreționar de către instanța de judecată, impactul acestei măsuri poate fi unul minor.

De menționat că această discreție este determinată de unele expresii prevăzute de Codul contravențional și Codul penal, precum: „*sau cu*”/„*cu sau fără*” *privarea dreptului de a conduce (CC)*; „*cu (sau fără) privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport*” *(CP)*.

Astfel, instanța de judecată pentru anumite încălcări poate aplica sancțiunea complementară privarea dreptului de a conduce, în alte circumstanțe nu.

Prin urmare, în cazul în care instanța va decide neaplicarea sancțiunii complementare privarea dreptului de a conduce pentru o perioadă determinată, impactul real al măsurii preventive de ridicare provizorie a permisului de conducere, va fi unul nesemnificativ, iar scopul urmărit nu va putea fi atins.

Mai mult, aceste împrejurări ar putea genera unele premise pentru care conducătorii de vehicule să solicite recuperarea unor prejudicii, urmare a limitării neîntemeiate a dreptului de a conduce. Corespunzător, asemenea situații ar putea constitui un precedent și pentru alte contestări, care ar putea compromite bugetele entităților publice implicate în acest proces, *vezi studiu de caz.*

#### **Studiu de caz:**

Urmare a discuțiilor purtate cu reprezentanții INSP a MAI, aceștia au confirmat că au fost înregistrate cazuri când unii conducători de vehicule, cărora li s-a ridicat permisele de conducere până la emiterea unei hotărâri definitive, au solicitat

recuperarea prejudiciului moral și material pentru încălcarea unor drepturi subiective. În acest sens, reprezentanții INSP au prezentat copiile unor acte aferente, precum: *cererea de contestare a cerințelor din cererea de chemare în judecată etc.* Astfel, acești conducători auto au solicitat compensarea unor prejudicii morale și materiale de până la 4 000 euro.

În opinia reprezentanților INSP, neaplicarea de către instanța de judecată a sancțiunii complementare pentru comiterea unor contravenții din domeniul rutier, ar putea constitui motiv de îngrijorare, mai ales în situația pandemică când instanțele de judecată activează într-un regim special, iar termenul de examinare a cauzelor contravenționale poate fi unul mult mai mare. Corespunzător, perioada pentru care este aplicată măsura preventivă (de siguranță) de ridicare a permisului de conducere poate fi una mare.

Astfel, în situația în care conducătorul auto a comis o contravenție pentru care Codul contravențional prevede *pedeapsa complementară privarea dreptului de a conduce*, iar instanța de judecată investită cu soluționarea cauzei nu îi aplică asemenea sancțiune, acesta ar putea solicita ulterior compensarea prejudiciului cauzat în urma încălcării termenului rezonabil în procesul de judecare a cauzelor care s-a soldat cu limitarea neîntemeiată a dreptului special de a conduce.

Prin analogie, putem constata că în cazul neaplicării de către instanța de judecată a pedepsei complementare (în cazul unei hotărâri definitive) sau declarării nulității/anulării procesului verbal contravențional, **persistă riscul** ca conducătorul de vehicul să solicite/preindă recuperarea prejudiciului moral/material, ca rezultat al limitării/privării neîntemeiate/abuzive a dreptului de a conduce (urmare a ridicării provizorii a permisului de conducere).

**În general, având în vedere gradul de pericol social al contravențiilor și infracțiunilor legate de conducerea mijloacelor de transport care deseori se pot solda cu urmări grave, este oportun ca actualul cadru normative să prevadă o pedeapsă mai aspră în acest sens, constituită din pedeapsa principală și pedeapsa complementară obligatorie. Corespunzător, doar aplicarea concomitentă a acestor sancțiuni ar putea reeduca conducătorii auto și preveni unele recidive în acest sens.**

---

Dincolo de aceste aspecte, se remarcă faptul că în conformitate cu *art.175 alin.(4) din Codul de Executare al RM*, executarea ridicării provizorii a permisului de conducere a mijloacelor de transport **se asigură de către organul de poliție rutieră în a cărui rază teritorială se află domiciliul prevenitului.**

Totodată, *art. 298 din Codul de Executare (CE)* stipulează că încheierea instanței de judecată privind ridicarea provizorie a permisului de conducere a mijloacelor de transport, conform art.182 din Codul de procedură penală, se transmite spre executare organului de poliție rutieră în a cărui rază teritorială își are domiciliul prevenitul. Organul de poliție rutieră ridică permisul de conducere de la prevenitul cu întocmirea unui proces-verbal, în care se indică persoana care a efectuat ridicarea actului, datele personale ale prevenitului, motivul ridicării și data întocmirii procesului-verbal. **Permisul de conducere se păstrează la organul de poliție rutieră până la revocarea sau înlocuirea măsurii preventive aplicate.**

Prin urmare, normele expuse supra, care atribuie competența de păstrare a permiselor de conducere organului de poliție sunt depășite și nu corespund realității.

În vederea stabilirii tuturor circumstanțelor de fapt, experții CNA au luat legătura cu reprezentanții INSP al MAI, care au confirmat că Inspectoratul nu are asemenea competență.

Astfel, permisele de conducere ridicate de regulă sunt anexate la materialele cauzei, care se remit instanței de judecată pentru adoptarea unei decizii.

În concluzie, permisele de conducere ridicate provizoriu nu sunt păstrate la „**organul de poliție**”.

Ulterior, în cazul în care instanța de judecată dispune aplicarea sancțiunii complementare privarea dreptului de a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept, permisul de conducere ridicat provizoriu, se transmite împreună cu hotărârea instanței (rămase definitive), Agenției servicii publice care le anulează **și nimicește**.

Corespunzător, se atestă că unele prevederi ale art.298 CE sunt desuete și nu mai pot fi menținute, din aceste considerente, necesită a fi abrogate.

Totodată, se impune reglementarea expresă în actele normative primare din domeniu, cui revine atribuția de evidență și păstrare a permiselor de conducere ridicate, până la revocarea sau înlocuirea măsurii preventive aplicate.

Astfel, în lipsa unor repere normative clare, apare discreția unor entități publice care de fapt ar trebui să aibă competența de păstrare a permiselor de conducere, inclusiv pasarea acestor atribuții.

În acest caz, persistă riscul ca aceste permise să fie pierdute sau chiar să fie restituite ilegal, contra unor sume de bani conducătorului auto care a admis încălcarea, care ulterior ar putea să-l preschimbe ilicit în afara țării.

---

**Complementar, analizând în detaliu procedura de ridicare a permiselor de conducere, se atestă unele incoerențe legate de procedura de nimicire a permiselor de conducere recepționate de către ASP, urmare a privării sau anulării dreptului de a conduce.**

***Notă:** Sancțiunea complementară de privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport se aplică ca pedeapsă contravențională și penală, anularea dreptului de a conduce se aplică doar ca pedeapsă penală.*

***Privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport constă în interzicerea conducerii oricărui tip de mijloc de transport pe drumurile publice pe o perioadă determinată și poate fi aplicată de instanța de judecată ca pedeapsă contravențională pe un termen de la 6 luni la 1an, inclusiv ca pedeapsă penală pe un termen de la 1 la 5 ani.***

***Anularea dreptului de a conduce mijloace de transport consta în interzicerea conducerii oricărui mijloc de transport din momentul săvârșirii infracțiunii pentru viitor, fără necesitatea stabilirii unui anumit termen pe parcursul căruia dreptul de a conduce mijloace de transport va fi anulat. Această pedeapsă prin natura juridică și prin esența sa nu reclamă stabilirea unor limite minime și maxime.***

*Deoarece permisul de conducere este doar un act care confirmă existența dreptului, acesta trebuie să se anuleze doar ca rezultat al anulării dreptului de a conduce.*

*Anularea dreptului de a conduce poate fi aplicată ca sancțiune complementară de instanța de judecată, cu redobândirea ulterioară a permisului de conducere, în modul stabilit de lege.*

Cu referire la problema indicată supra, se menționează că *art.21<sup>1</sup> alin.3) din Legea 131/2007* prevede că organele care asigură executarea pedepsei penale sau sancțiunii contravenționale de privare de dreptul de a conduce mijloace de transport, în termen de până la 10 zile, **remit autorității competente permisele de conducere ridicate pentru anularea acestora.**

Totodată, la *pct.40 din HG nr.1451/2007* este prevăzut că *permisele de conducere ale persoanelor condamnate printr-o hotărâre judecătorească rămasă definitivă cu pedepse penale de anulare sau privare de dreptul de a conduce vehicule, precum și ale persoanelor sancționate contravențional cu privare de dreptul de a conduce vehicule, însoțite de hotărârile judecătorești pe caz, se remit, în termen de 10 zile, de către organele care asigură executarea pedepsei penale sau sancțiunii contravenționale Instituției publice “Agenția Servicii Publice”, pentru anulare în Sistemul informațional automatizat “Registrul de stat al conducătorilor de vehicule”, în ordinea stabilită de către această autoritate. Un exemplar al hotărârilor judecătorești pe caz se remite serviciului specializat al Ministerului Afacerilor Interne pentru evidența restricțiilor respective aplicate asupra dreptului de a conduce vehicule în Sistemul informațional automatizat “Registrul informației criminalistice și criminologice”.*

Astfel, în temeiul acestor norme, permisele de conducere remise ASP, **se anulează și se supun procedurii de nimicire.**

La prima vedere, norma ce ține de obligația organelor care asigură executarea pedepsei penale sau sancțiunii contravenționale de remitere autorității competente a permiselor de conducere ridicate pentru anularea acestora nu pare să fie una defectuoasă din punct de vedere legal și logic.

Însă, analizând în detaliu procedura ce ține de permisele de conducere anulate în cazul privării dreptului de a conduce pe o perioadă determinată și distrugerea acestora, se atestă unele practici defectuoase, asociate cu unele lacune de drept.

**Notă:** De menționat că conceptual „*dreptul de a conduce vehicule*” și „*permisul de conducere*” sunt noțiuni distincte și necesită a fi divizate, inclusiv definite expres în cadrul normativ aferent.

Așadar, se atestă că actualul cadru normativ din domeniu nu prevede expres situațiile în care un permis de conducere se anulează și care organe/entități sunt în drept să constate nulitatea acestuia.

Corespunzător, dacă la *art.21<sup>1</sup> alin.1) și 2) din Legea 131/2007* sunt prevăzute situațiile când se dispune „*anularea dreptului de a conduce*”, în cazul permisului de conducere nu avem asemenea reglementări.

De menționat că entitățile publice care au dreptul de a emite acte administrative/documente, în mod implicit, trebuie să aibă și puterea de ale anula sau retrage atunci când se constată printr-o decizie definitivă ilegalitatea acestora, însă, toate aceste temeuri juridice necesită a fi reglementate.

Rezumând cele descrise supra, se prezumă că aparent este legal ca permisele de conducere anulate să fie distruse, nu însă și în cazul când conducătorului auto i-a fost aplicată pedeapsa complementară privarea dreptului de a conduce pe o perioadă

determinată (de ex. în cazul săvârșirii unor contravenții în care dreptul de a conduce poate fi privat pe o perioadă de la 6 luni la un an).

De menționat că în cazul dat, privarea dreptului de a conduce pe o perioadă determinată sau altfel spus suspendarea acestui drept, determină încetarea temporară a acțiunii acestui drept, pe când anularea dreptului de a conduce reprezintă încetarea/retragerea lui definitivă.

Generalizând cele expuse supra, se remarcă că dacă **procedura de anulare și nimicire a permisului de conducere**, urmare a anulării dreptului de a conduce este una fundamentată juridic, în cazul privării dreptului de a conduce pe o perioadă determinată, poartă un caracter eronat.

Problema dată ar putea fi asociată cu faptul că actualul cadru normativ din domeniu nu definește noțiunea juridică ce ține de „*anularea dreptului de a conduce*” și „*privarea dreptului de a conduce*”.

Pentru a face o claritate, vom interpreta aceste termene conform limbajului comun, adică potrivit dicționarului explicativ al limbii române.

Astfel, termenul de „*anula*” reprezintă: *a declara nul, a desființa, a suprima sau a abroga un act, o dispoziție etc.*

Conform dicționarului universal al limbii române, ediția a VI-a - termenul de „*anula*” este redat ca „*a face nul*”, „*a desființa*”, „*a nimici*”.

Termenul de „*priva*” potrivit dicționarului explicativ al limbii române înseamnă: *a împiedica pe cineva să se bucure de un avantaj, de un drept care i se cuvine, de ceva necesar. ♦ Refl. a renunța (de bunăvoie sau constrâns la ceva necesar) la un bun sau la un drept.*

Chiar dacă ambele noțiuni („*privare*”, „*anulare*”) presupun din punct de vedere material, restricții sau interdicții, ele nu pot fi echivalate juridic.

Astfel, potrivit *Convenției europene cu privire la efectele internaționale ale interzicerii exercitării dreptului de a conduce un vehicul cu motor*, interzicerea dreptului de a conduce, desemnează orice măsură definitivă care are ca scop restrângerea dreptului de a conduce a conducătorului care a comis o infracțiune rutieră, adică privarea de acest drept.

Astfel, *privarea dreptului de a conduce mijloace de transport* nu presupune înlătură/anulează dreptul de a conduce pe drumurile publice, ci suspendă acest drept pe o perioadă determinată, adică îl condiționează prin restricționarea unor forme de manifestare.

Prin urmare, în sensul normelor care se referă la privarea dreptului de a conduce, se atestă că acest drept poate fi suspendat pe o perioadă determinată, de la 6 la 12 luni în cazul unor contravenții și pe un termen de la 1 la 5 ani în cazul săvârșirii unor fapte prevăzute de Codul penal.

De menționat că dreptul de a conduce pe drumurile publice, este un drept dobândit, care poate fi pierdut în condițiile legii (prin anularea permisului) sau nu poate fi exercitat urmare a privării/suspendării acestui drept.

Respectiv, dacă anularea dreptului de a conduce, atrage și anularea permisului de conducere (pierderea dreptului de a conduce), în cazul privării dreptului de a conduce mijloace de transport, permisul de conducere nu ar trebui anulat și nimicit, ci ridicat de către organele competente, până la expirarea termenului stabilit de instanța de judecată.

Ulterior, la expirarea perioadei pentru care a fost privat de dreptului de a conduce mijloace de transport, permisul de conducere necesită a fi restituit titularului.

Deși privarea dreptului de a conduce și ridicarea permisului de conducere pot fi considerate interdependente, relația dintre aceste acțiuni/măsuri în sensul actualului cadru normativ este una ambiguă.

Astfel, privarea dreptului de a conduce practic este echivalată cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport, care la modul practic implică ridicarea permisului de conducere și remiterea acestora în conformitate cu pct.40 din HG nr.1452/2007 ASP pentru anulare în sistemul informațional și ulterioara distrugere a acestuia.

Prin urmare, permisele de conducere ridicate urmare a **privării de dreptul de a conduce** mijloace de transport, sunt nimicite în lipsa unei fundamentări juridice, *vezi figura 1.*

Mai mult ca atât, anularea permisului de conducere ar putea reprezenta o sancțiune care dublează sancțiunea de privare a dreptului de conducere a vehiculului. Or, acesta contravine principiului individualizării răspunderii contravenționale/penale și sancțiunii contravenționale/penale, care stabilește că nimeni nu poate fi supus de două ori răspunderii contravenționale/penale pentru una și aceeași faptă.

**Figura 1** Extras din în Sistemul informațional automatizat “Registrul de stat al conducătorilor de vehicule”

Datele							
Data restricției	15.09.2020						
Data expirării	15.03.2021						
Mențiuni	P/C 125406708 A FOST TRANSMIS SPRE NIMICIRE						

Evenimente:							
Data even.	Tip document	Organul emitent	Număr	Data înregistrării	Numărul dosarului	Tip	Numele utilizatorului
23.03.2021 08:25:34	HOTĂRÎREA INSTANȚEI DE JUDECATĂ	Judecătoria sectorului Ciocana (mun. Chișinău)	2297J	16.03.2021	1498/2020	Privarea contravenț ională de DCV (până la 1 an)	

Suplimentar, se remarcă că Legea 131/2007 și HG nr.1451/2007 nu reglementează expres faptul că permisele de conducere anulate sunt supuse procedurii de nimicire. Acestea fiind nimicite în baza Instrucțiunii interne aprobate de ASP, de către o comisie creată pentru distrugerea documentelor nevalabile precum și nimicirea, casarea, materialelor (blanșetelor) rebutate de strictă evidență, instituită prin Ordinul ASP nr.125/2021.

Concomitent, examinând Codul rutier al României, se atestă reglementări cu privire la situațiile în care permisele de conducere sunt restituite titularului, inclusiv când se dispune anularea acestora, *vezi nota de mai jos.*

**Notă:** În conformitate cu art.133 din Cod rutier al României, permisul de conducere se restituie titularului:

- a) **la expirarea perioadei de suspendare;**
- c) **la încetarea măsurii de siguranță prevăzute de Codul penal;**

- e) în baza hotărârii judecătorești rămase definitive prin care s-a dispus achitarea inculpatului ori procesul-verbal de constatare a contravenției a fost anulat;
- f) la încetarea cauzelor pentru care a fost retras permisul de conducere, certificată printr-un act medico-legal. Permisul de conducere se restituie de către poliția rutieră în condițiile stabilite în regulament.

Totodată, în conformitate cu art.114 din Cod rutier al României, **anularea permisului de conducere** se dispune în cazurile când titularul permisului de conducere a fost condamnat printr-o hotărâre judecătorească rămasă definitivă pentru unele infracțiuni prevăzute de Codul penal; în cazul implementării pedepsei complementare a interzicerii exercitării profesiei sau ocupației de conducător de vehicule, prevăzute de Codul penal; inclusiv când permisul de conducere a fost obținut cu încălcarea normelor legale sau titularul acestuia a decedat.

Prin urmare, contrapunând prin analogie aceste reglementări cu normele art. 21<sup>1</sup> din Legea 131/2007, inclusiv alte practici în acest sens, concluzionăm următoarele:

- permisul de conducere se anulează doar în cazul anulării de către instanța de judecată a dreptului de a conduce, nu și în cazul aplicării sancțiunii complementare de privare a dreptului de a conduce mijlocul de transport, așa cum este prevăzut la alin.(3) art. 21<sup>1</sup> din Legea 131/2007;
- în cazul aplicării sancțiunii complementare de privare a dreptului de a conduce mijlocul de transport, permisele de conducere necesită a fi retrase până la expirarea măsurii restrictive/a perioadei de suspendare și ulterior restituite titularului. *Retragerea permisului de conducere* ar trebui să fie ca măsură tehnico-administrativă care ar asigura executarea pedepsei complementare de privare a dreptului de a conduce;
- procedura de ridicare a permisului de conducere ar trebui să fie urmată de eliberarea unei dovezi înlocuitoare fără drept de circulație;
- permisele de conducere ridicate și transmise ulterior ASP, urmare a aplicării sancțiunii complementare de privare a dreptului de conducere nu se supun procedurii de nimicire.

Suplimentar, se menționează că la expirarea termenului pentru care conducătorul auto a fost privat de dreptul de a conduce, acesta automat este repus în dreptul de a conduce, cu respectarea anumitor condiții reglementate de actualul cadru normativ.

Mai mult ca atât, la pct.40<sup>1</sup> din HG nr.1452/2007 este prevăzut că **persoanele sancționate contravențional cu privare de dreptul de a conduce vehicule pe un termen mai mic de un an sunt repuse în dreptul de a conduce vehicule, la expirarea termenului de privare, fără susținerea examenului de obținere a permisului de conducere.**

În această ordine de idei, concluzionăm că la expirarea perioadei vizate, permisul de conducere necesită a fi restituit titularului.

Însă, urmare a faptului că permisul de conducere ridicat este supus procedurii de anulare și nimicire de către ASP, conducătorul auto este pus în situația să își perfecteze contra plată (repetat) un alt permis de conducere, ceea ce contravine cu principiul echității sociale.

De menționat că echitatea socială este un principiu de acțiune al unui tip de justiție care impune și apără o normă juridică potrivit căreia membrii aceleiași categorii sociale să fie tratați de lege în mod egal.

## **Art.22 alin.(1), (5), (6)**

### **Articolul 22. Condițiile activității de instruire a personalului din domeniul transportului rutier**

(1) Pentru inițierea și desfășurarea activității de instruire a personalului din domeniul transportului rutier trebuie să fie îndeplinite cumulativ:

**a) condiția de onorabilitate;**

**b) condiția privind baza tehnico-materială;**

**c) condiția privind competența profesională.[...]**

(5) **Persoana care intenționează să inițieze activitatea de instruire practică în conducerea autovehiculelor pe drumurile publice (activitate de școală auto), cu cel puțin 10 zile lucrătoare înainte de inițierea activității respective, este obligată să notifice Ministerul Educației, Culturii și Cercetării și Ministerul Afacerilor Interne cu privire la acest fapt, prezentând și o schiță a itinerarului pentru efectuarea instruirii practice în conducerea autovehiculelor pe drumurile publice. Notificarea va conține datele de identificare ale persoanei, adresa unității de instruire și o declarație pe propria răspundere cu privire la îndeplinirea cerințelor stabilite de prezenta lege. La notificare se vor anexa copiile de pe documentele indicate la art.23.**

(6) **Ministerul Afacerilor Interne și Ministerul Educației, Culturii și Cercetării, la data recepționării notificării, vor elibera gratis și necondiționat o confirmare a recepționării (care, după caz, poate fi un act separat sau al doilea exemplar al notificării recepționate, vizat cu data și semnătura funcționarului responsabil de recepționare). Ministerul Educației, Culturii și Cercetării va înregistra unitatea de instruire în modul corespunzător și, după caz, va înștiința alte autorități publice responsabile.** Modul de notificare și formularul notificării se stabilesc de către Guvern.

## **OBIECȚII**

Termenul/expresia „*personalul din domeniul transportului rutier*” este unul general, nefiind clar care sunt categoriile de salariați în acest sens, atâta timp cât Codul transporturilor rutiere definește și alte categorii de angajați din domeniul rutier.

**Pericolul acestui factor de risc constă în faptul că, la aplicare, terminologia dată poate provoca practici vicioase de interpretare diferită a sensului normei.**

Astfel, în conformitate cu dicționarul limbii române, cuvântul „PERSONÁL” – reprezintă totalitatea persoanelor care lucrează ca salariați într-o întreprindere, într-o instituție etc. ♦ Categorie de salariați, în cadrul unei instituții sau întreprinderi, care îndeplinesc o anumită muncă.

Prin urmare, se constată că în sensul prezentei legi, este necesar de deosebit/delimitat următoarele termene:

- Candidați pentru obținerea permisului de conducere auto;
- Conducători auto, transport rutier de mărfuri și persoane (Codul transporturilor rutiere);
- Manageri în transport rutier (Codul transporturilor rutiere);
- Experți în transport rutier (Codul transporturilor rutiere);

În acest sens, se remarcă că candidații pentru obținerea permisului de conducere auto se formează în Școli auto, iar conducătorii auto, transport rutier de mărfuri și persoane; managerii în transport rutier; experții în transport rutier se formează în Centre de formare profesională în Transporturi rutiere, între care există deosebire în aspectul Programelor de formare.

Complementar se remarcă că normele art.22 din Legea nr.131/2007 nu sunt racordate cu prevederile *HG nr.616/2016 pentru aprobarea Metodologiei de evaluare externă a calității în vederea autorizării de funcționare provizorie și acreditării programelor de studii și a instituțiilor de învățământ profesional tehnic, superior și de formare continuă și a Regulamentului de calcul al taxelor la serviciile prestate în cadrul evaluării externe a calității programelor de studii și a instituțiilor de învățământ profesional tehnic, superior și de formare continuă* și cu Codul Educației, titlul IX.

Astfel, în conformitate cu pct.17 din Metodologia sus indicată, orice persoană juridică, publică sau privată interesată în oferirea programelor de studii și serviciilor educaționale se supune obligatoriu procesului de evaluare externă a calității în vederea autorizării de funcționare provizorie, înainte de a începe să activeze.

Potrivit pct.19 al HG nr.616/2016 inițierea procedurii de evaluare externă a calității în vederea autorizării de funcționare provizorie a programului de studii și/sau a instituției de învățământ se realizează dacă sânt îndeplinite următoarele condiții: pentru instituția de învățământ în domeniul formării continue a adulților:

- solicită un nou program de formare profesională continuă, care se regăsește în Nomenclatorul domeniilor de formare profesională și al meseriilor/profesiilor, Nomenclatorul domeniilor de formare profesională, al specialităților și calificărilor, Clasificatorul ocupațiilor și este înscris în Registrul național al calificărilor;

- este interesată în inițierea și desfășurarea activității de învățământ și de furnizare a educației și este fondată în baza legislației în vigoare.

Procedura de evaluare externă a calității în vederea autorizării de funcționare provizorie a programelor de studii și a instituțiilor de învățământ se finalizează de către Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare în termen de până la 6 luni de la data înregistrării cererii de solicitare a evaluării externe. Autorizarea de funcționare provizorie se acordă unei instituții de învățământ nou-create în următoarele condiții: pentru formarea continuă - instituția de învățământ a inițiat programe de studii autorizate să funcționeze provizoriu.

Ulterior, acreditarea unui program de studii și a unei instituții de învățământ se solicită la expirarea autorizării de funcționare provizorie, după prima promoție de absolvenți.

Prin urmare, autorizarea activității de instruire este prerogativa Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare, care este autoritate administrativă în subordinea Ministerului Educației, Culturii și Cercetării, responsabilă de asigurarea calității în domeniul educației și cercetării. Una din atribuțiile sale este evaluarea programelor de formare profesională continuă, aferente **unitățile de formare inițială și perfecționare periodică/continuă a conducătorilor de autovehicule, a cadrelor manageriale din domeniul transportului rutier și/sau a experților din cadrul stațiilor de inspecție tehnică.**

Urmare celor relatate supra, consemnăm că ambiguitatea normelor prevăzute la *art.22 al Legii nr.131/2007* poate crea unele incertitudini vizavi de condițiile necesare/obligatorii a fi îndeplinite de către instituțiile de învățământ în domeniul formării continue a adulților (școli auto, centre de formare profesională în transporturi rutiere etc.).

Corespunzător, neîndeplinirea acestor condiții poate genera situații în care standardele de autorizare/acreditare să nu corespundă nivelului minim obligatoriu, iar Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare să nu autorizeze/acrediteze programul de studii sau instituția de învățământ din domeniul transporturilor.

În aceste condiții, persistă riscul ca aceste entități să caute pârghii ilegale pentru a determina Consiliul de conducere a Agenției să adopte o decizie favorabilă cu privire la autorizarea provizorie sau acreditarea acestora, contra unor favoruri sau avantaje ilicite.

Într-o altă ordine de idei, se remarcă și riscul continuării activității și aditerii la studii a persoanelor de către entitățile de învățământ din domeniul transporturilor, în lipsa acreditării acestora și deținerii unor acte valabile în acest sens. De menționat că acest risc a fost materializat în trecut și este cu potențial înalt de materializare în viitor, *vezi Nota*.

**Notă:** *Urmare a informațiilor publicate pe portalul deschide.md în luna octombrie 2020, aproape 50 de școli auto aveau actele permise expirate.*

**Extras articol:** *Peste șase mii de persoane nu pot fi admise la examenele externe din cauza expirării actelor permise ale școlilor auto unde au fost instruite. Potrivit datelor Agenției Servicii Publice, la începutul anului erau acreditate 181 de școli auto, dintre care, în luna septembrie, 134 aveau actele permise valabile. Celelalte aveau actele expirate.*

*La începutul anului, Ministerul Educației Culturii și Cercetării a informat școlile auto despre necesitatea de inițiere a procedurilor pentru evaluarea externă și obținerea actului permisiv. Însă, din cele 47 de școli auto cărora le-a expirat actul permisiv, doar șase au depus cererea pentru evaluarea externă.*

*Având în vedere că școlile auto cu licența expirată continuă instruirea persoanelor și formarea grupelor noi, s-a solicitat instituțiilor responsabile să publice lista școlilor auto acreditate și celor care nu au licența valabilă.*

*MECC a propus ca școlile auto care au instruit cursanții în perioada expirării actului permisiv să fie obligate să evalueze repetat cursanții în cadrul instituției, suportând cheltuielile din bugetul instituției și să elibereze noi fișe de școlarizare absolvenților. În cazul instituțiilor care nu dețin actul permisiv, dar au realizat instruire, cursanții vor fi reevaluați într-o altă instituție care activează în condiții legale, cu suportarea cheltuielilor din bugetul școlii.*

*Sursa:* <https://deschide.md/ro/stiri/social/74022/Aproape-50-de-%C8%99coli-auto-au-actele-permive-expirate.htm>

Totodată, se menționează că atunci când procedurile administrative sânt reglementate insuficient sau ambiguu, apare inclusiv discreția periculoasă de a dezvolta reguli procedurale convenabile unor interese, contrare interesului public.

Din aceste considerente, se impune ca normele art. 22 să fie corelate cu prevederile HG nr.616/2016 și ale Codului Educației.

### **Art.23**

**Articolul 23. Documentele necesare pentru activitatea de instruire a personalului din domeniul transportului rutier [...]**

## Obiectii

Normele art.23 din Legea nr.131/2007 nu sunt racordate/corelate cu prevederile *HG nr.616/2016 pentru aprobarea Metodologiei de evaluare externă a calității în vederea autorizării de funcționare provizorie și acreditării programelor de studii și a instituțiilor de învățământ profesional tehnic, superior și de formare continuă și a Regulamentului de calcul al taxelor la serviciile prestate în cadrul evaluării externe a calității programelor de studii și a instituțiilor de învățământ profesional tehnic, superior și de formare continuă* și cu art.123 Codul Educației.

## Art.27 alin. (1)

**Articolul 27.** Controlul unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier

(1) **Exercitarea controlului asupra activității unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier revine Ministerului Educației, Culturii și Cercetării prin autoritatea sa responsabilă de acreditare, cu cooptarea reprezentanților Ministerului Afacerilor Interne**, precum și ai altor organe ale administrației publice centrale de specialitate. **Controlul agenților economici care prestează servicii de instruire a personalului în domeniul transportului rutier se inițiază și se desfășoară în limitele și în conformitate cu prevederile Legii nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.**

## Obiectii:

Exercitarea controlului asupra activității unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier nu îi revine Ministerului Educației, Culturii și Cercetării, inclusiv Ministerului Afacerilor Interne.

Astfel, se atestă că în lista organelor de control prevăzută în *Legea nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător*, inclusiv a autorităților publice care aplică prezenta lege, nu se regăsește Ministerul Educației, Culturii și Cercetării și Ministerul Afacerilor Interne.

Corespunzător, competența de exercitare a controlului asupra activității unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, instituită prin normele art.27 alin.(1) al Legii nr.131/2007 este una excesivă, improprie care poate genera abuzuri și riscuri iminente de corupție.

Atribuțiile excesive, improprii sau contrare statutului entității sânt atribuțiile care depășesc competențele, nu sunt specifice sau contravin statutului entității publice.

De menționat că în aceste împrejurări, persistă riscul ca prin derogare de la prevederile *Legii nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător*, agenții publici din cadrul MECC și/sau MAI să aplice abuziv normele *art.27 din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier*, în dependență de anumite interese, iar acțiunile coruptibile de abuz de serviciu sau depășire a atribuțiilor de serviciu nu vor putea fi incriminate, deoarece norma permite ambelor entități publice de a efectua anumite controale.

În final se concluzionează că normele *art.27 din Legea nr.131/2007*, comportă un caracter coruptibil care acordă posibilități de comitere a unor abuzuri.

## Art.28

### Articolul 28. Evaluarea și acreditarea unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier [...]

#### Obiecții:

Normele art.28 din Legea nr.131/2007 nu sunt racordate/corelate cu prevederile HG nr.616/2016 pentru aprobarea Metodologiei de evaluare externă a calității în vederea autorizării de funcționare provizorie și acreditării programelor de studii și a instituțiilor de învățământ profesional tehnic, superior și de formare continuă și a Regulamentului de calcul al taxelor la serviciile prestate în cadrul evaluării externe a calității programelor de studii și a instituțiilor de învățământ profesional tehnic, superior și de formare continuă și ale Codul Educației.

Acest fapt poate genera concurența normelor de drept care poate duce la instituire exercitării unor atribuții care vor admite derogări și interpretări abuzive.

## Art.29 alin.(1), (2), (4)

### Articolul 29. Condițiile pentru atestarea profesională a cadrelor didactice din cadrul unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier

(1) **Profesorii de siguranță rutieră** și instructorii în conducere auto sînt admiși la activitatea de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere numai dacă dețin certificat de competență profesională, eliberat în condițiile prezentei legi.

(2) **Modelul certificatelor de profesor de siguranță rutieră** și de instructor în conducere auto este stabilit de Guvern, termenul de valabilitate al acestora fiind de 5 ani de la data eliberării.

(4) **Pentru obținerea certificatului de instructor în conducere auto, solicitantul trebuie să dețină actul de studii liceale**, medii de specialitate sau superioare, să urmeze un curs de pregătire profesională a instructorilor în conducere auto în cadrul unei unități notificate de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, finalizat cu promovarea examenului de absolvire.

#### Obiecții:

Termenul de „profesorii de siguranță rutieră” utilizat atât în art.29 din Legea nr.131/2007, cât și în textul legii vizate, este unul defectuos. De menționat că asemenea calificare didactică nu există.

Problema dată a fost descrisă detaliat în sinteza obiecțiilor aferente art.2 din Legea nr.131/2007.

Complementar se remarcă că și termenul de „certificat de profesor de siguranță rutieră” folosit de legiuitor poate fi considerat unul defectuos, deoarece nu există asemenea tip de document.

Totodată, se menționează că aceste noțiuni contravin cu normele Codului Educației, care la Titlul IX (art.131,132,134) prevede care sunt resursele umane în sistemul de învățământ.

Cu referire la problema studiilor minim necesare pentru obținerea certificatului de instructor în conducere auto (și anume a „studiilor liceale”), inclusiv a potențialelor riscuri în acest sens, se menționează că au fost redată detaliat în sinteza obiecțiilor descrise la art.2 din Legea nr.131/2007.

### **Art.31**

**Articolul 31. Examenul pentru atestarea profesională a cadrelor didactice din cadrul unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier [...]**

#### **Obiectii:**

Normele art.31 din Legea nr.131/2007 nu sunt racordate/corelate cu prevederile *HG nr. 193/2017 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la formarea continuă a adulților și ale Codului Educației.*

Din aceste considerente, normele care vizează procedura de examinare, modalitatea de evaluare, comisiile de examinare, precum și entitatea responsabilă de eliberarea certificatelor în acest sens necesită a fi revizuite și îmbunătățite, inclusiv ajustate la prevederile *HG nr. 193/2017 și Codului Educației.*

### **Art.34 alin.(1), (2)**

**Articolul 34. Drepturile și obligațiile pasagerului**

(1) Pasagerului i se garantează:

- a) furnizarea promptă de informație corectă privind condițiile și modul de deplasare;
- b) deplasarea sa și transportul bagajului în siguranță;
- c) repararea prejudiciului cauzat.

(2) **Pasagerul trebuie să respecte prevederile Regulamentului circulației rutiere referitor la obligațiile sale.**

#### **Obiectii:**

Normele art.34 alin.(2) din Legea nr.131/2007 nu sunt ajustate cu prevederile *HG nr.854/2006 cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje.*

De menționat că la pct.10 și 11 din *HG nr.854/2006* sunt prevăzute drepturile și obligațiile pasagerului, din aceste considerente, normele *art.34 din Legea nr.131/2007* necesită a fi completate și corelate cu reglementările *Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje.*

### **Art.37 alin.(11)**

**Articolul 37. Condiții privind circulația vehiculelor și inspecția tehnică periodică a acestora**

(11) **Constatarea stării tehnice a vehiculelor se efectuează cu mijloace de măsurare legalizate și verificate metrologic în modul stabilit.**

#### **Obiectii:**

Normele art.37 alin.(11) din Legea nr.131/2007 necesită a fi redactate și corelate cu prevederile art.125 din Codul transporturilor rutiere.

Astfel, la art.125 din Codul transporturilor rutiere este prevăzut că inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere se efectuează în cadrul stațiilor de inspecție tehnică specializate și autorizate de către ANTA. În activitatea stațiilor de inspecție tehnică este admisă utilizarea doar a aparatelor de măsurare verificate metrologic, precum și a utilajului special prevăzut de reglementările tehnice și metodologia de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor rutiere.

### **Art.41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50**

**Articolul 41. Condițiile de autorizare a activității de inspecție tehnică periodică [...]**

**Articolul 42. Genurile de activitate incluse în autorizația pentru activitatea de**

inspecție tehnică periodică [...]

**Articolul 43. Documentele necesare pentru eliberarea autorizației pentru activitatea de inspecție tehnică periodică [...]**

**Articolul 44. Examinarea cererii privind eliberarea autorizației pentru activitatea de inspecție tehnică periodică [...]**

**Articolul 45. Valabilitatea autorizației pentru activitatea de inspecție tehnică periodică [...]**

**Articolul 46. Obligațiile titularului autorizației pentru activitatea de inspecție tehnică periodică [...]**

**Articolul 47. Restrângerea, suspendarea și retragerea autorizației pentru activitatea de inspecție tehnică periodică [...]**

**Articolul 48. Condițiile de atestare profesională a cadrelor manageriale și a experților pentru activitatea de inspecție tehnică periodică [...]**

**Articolul 49. Eliberarea certificatelor de atestare profesională a cadrelor manageriale și a experților de inspecție tehnică [...]**

**Articolul 50. Retragerea certificatului de atestare profesională a expertului de inspecție tehnică [...]**

#### **Obiectii:**

Analizând conținutul normele art.41-50 din Legea nr.131/2007, se atestă că acestea au fost transpuse concomitent și în Codul transporturilor rutiere, la art.126-135.

De menționat că Codul transporturilor rutiere stabilește cadrul legal pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de mărfuri și persoane, **precum și a activităților conexe transportului rutier pe teritoriul Republicii Moldova**, în condiții de siguranța și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe și a măsurilor de protecție a mediului, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice.

Din aceste considerente, inclusiv luând în considerație faptul că CTR la Capitolul 6 prevede exhaustiv norme cu privire la activitatea de inspecție tehnică periodică, art.41-50 din Legea nr.131/2007 necesită a fi excluse, pe motiv că se dublează, inclusiv generează conflicte de norme, dublări de atribuții inclusiv termene diferite de examinare a cererii de autorizare a stației de inspecție tehnică, vezi *extrasul*.

---

#### ***Extras din CTR și Legea nr.131/2007:***

***I. Articolul 131 din Codul transporturilor rutiere***, prevede că **ANTA 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.

*Articolul 44 din Legea nr.131/2007* reglementează că **cererea de autorizare a stației de inspecție tehnică se examinează de către Ministerul Economiei și Infrastructurii în termen de 10 zile** și, în funcție de îndeplinirea condițiilor necesare, se eliberează autorizația sau se comunică în scris refuzul motivat.

*II. Articolul 135 alin.(1) din Codul transporturilor rutiere* prevede că certificatul de competență profesională a expertului de inspecție tehnică **se retrage de către ANTA**, în condițiile art.134 alin.(1) al CTR.

*Articolul 50 alin.(1) din Legea nr.131/2007* stipulează că certificatul de atestare profesională a expertului de inspecție tehnică **se retrage de către Ministerul Economiei și Infrastructurii**, în condițiile art.47 alin.(1) al legii sus indicate.

#### **Art.51, alin.(1), (2), (3), (4)**

**Articolul 51.** Controlul asupra activității de inspecție tehnică periodică

(1) **Controlul asupra activității de inspecție tehnică periodică ține de competența Ministerului Economiei și Infrastructurii, Ministerului Afacerilor Interne, precum și autorității centrale de metrologie**, și urmează a fi efectuat **în baza principiilor și procedurilor stabilite prin Legea nr.131 din 8 iunie 2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător**.

(2) **Stația de inspecție tehnică titulară de autorizație sau, după caz, subdiviziunea acesteia prezintă informațiile și documentele solicitate în cadrul efectuării controlului**, asigurând totodată condițiile necesare pentru desfășurarea acestuia.

(3) **La finalizarea controlului se întocmește, în două exemplare, un act privind inspectarea stației de inspecție tehnică sau a subdiviziunii acesteia, dintre care unul rămâne la stația verificată**. În cazul apariției dubiilor la aplicarea legislației, acestea urmează a fi tratate în favoarea stației de inspecție tehnică.

(4) **În cazul în care, în urma controlului, se constată încălcări ale condițiilor de autorizare, Ministerul Afacerilor Interne sau, după caz, autoritatea centrală de metrologie expediază o sesizare în adresa Ministerului Economiei și Infrastructurii**, iar în cazul stabilirii altor încălcări ale legislației în vigoare, cu excepția celor prevăzute de legislația penală, contravențională și civilă, înaintează în adresa stației de inspecție tehnică verificate o prescripție pentru înlăturarea neajunsurilor depistate.

#### **Obiecții:**

Articolul nr.51 din Legea în integralitatea sa necesită a fi exclus, deoarece în redacția actuală poate genera ilegalități și abuzuri.

Prin urmare, se atestă că în lista organelor de control prevăzută în *Legea nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător*, inclusiv a autorităților publice care aplică prezenta lege, nu se regăsește Ministerul Economiei și Infrastructurii, inclusiv Ministerul Afacerilor Interne.

Prin urmare, atribuirea competenței de efectuarea a controlul asupra activității de inspecție tehnică periodică, MAI și MEI este una improprie și excesivă.

Atribuțiile excesive, improprii sau contrare statutului entității publice sânt atribuțiile care depășesc competențele, nu sunt specifice sau contravin statutului entității și pot genera inclusiv 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 statului său deține discreții exagerate, iar persoanele juridice (în cazul dat stațiile de inspecție tehnică periodică ) vor fi nevoite să ofere remunerații ilicite agenților publici pentru a se „proteja” de efectele considerabile pe care aceste discreții le pot avea asupra lor.

### **Art.58, alin. (1), (2), (3)**

#### **Articolul 58. Auditul și inspecția de siguranță rutieră**

(1) **Modul de organizare a activității de audit de siguranță rutieră, inspecție de siguranță rutieră și evaluarea de impact asupra siguranței rutiere, precum și reglementarea exercitării profesiei de auditor de siguranță rutieră se stabilesc de Guvern.**

(2) **Auditul de siguranță rutieră este parte integrantă a managementului siguranței rutiere, prin care se realizează evaluarea impactului asupra siguranței rutiere al diferitor alternative ale proiectelor de construcție a drumurilor publice, ale proiectelor de reabilitare și/sau de modernizare a drumurilor publice existente, precum și ale proiectelor privind inspecția de siguranță rutieră, în vederea identificării detaliate a riscurilor care pot contribui la producerea accidentelor rutiere, în scopul creșterii siguranței infrastructurii rutiere.**

(3) **Auditul de siguranță rutieră se realizează pentru infrastructura rutieră aflată în proiectare, construcție, reabilitare și/sau modernizare.**

(4) Auditul de siguranță rutieră se realizează pe baza normativelor de specialitate, inclusiv a celor internaționale.

(5) **Scopul auditului de siguranță rutieră constă în asigurarea și creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice, prevenirea pierderii de vieți, prevenirea vătămării integrității corporale a persoanelor, precum prevenirea pagubelor materiale produse în urma accidentelor în traficul rutier.**

#### **Obiecții:**

Analizând prevederile *art.58 din Legea nr.131/2007*, se atestă că acestea poartă un caracter declarativ și formal, din considerentul că actualmente un mecanism de implementare a acestora nu a fost stabilit și aprobat de Guvern. Corespunzător, activitatea care vizează **auditul și inspecția de siguranță rutieră la nivel național, în practică nu se realizează.**

Deși legislația Republicii Moldova impune aceste proceduri pentru a gestiona siguranța infrastructurii rutiere, auditul de siguranță rutieră este realizat doar în cadrul proiectelor cu finanțare internațională de reabilitare a drumurilor publice și doar la cererea expresă a donatorului.

Astfel, se constată donatorii solicită realizarea acestor proceduri având în vedere obligațiile față de cerințele stabilite de *Directiva 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere*<sup>13</sup> – document obligatoriu pentru statele-membre ale UE și în ascensiune de adoptare aprofundată pentru toate Statele ce tind a deveni țări-membre sau asociate.

<sup>13</sup> *Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 319 din 29 noiembrie 2008, care prevede stabilirea și punerea în aplicare a procedurilor referitoare la evaluările de impact și la operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere, la gestionarea siguranței rețelelor rutiere, precum și la inspecțiile în materie de siguranță efectuate de către statele member.*

**Notă:**

Urmare a discuțiilor purtate cu reprezentanții ÎS „Administrația de stat a drumurilor”, aceștia au confirmat că la nivel național *auditul de siguranță rutieră* ale proiectelor de construcție, de reabilitare și/sau de modernizare a drumurilor publice, conform prevederilor instituite la *art.58 din Legea nr.131/2007* **nu se execută**, inclusiv nu se realizează inspecția de siguranță rutieră și evaluarea de impact asupra siguranței rutiere.

Totodată, reprezentanții ÎS „Administrația de stat a drumurilor” au susținut că în cadrul proiectelor de asistență externă pentru reabilitarea drumurilor naționale (*reparația capitală/reconstrucția*), se solicită apriori efectuarea auditului de siguranță rutieră ca condiție obligatorie pentru finanțare.

Corespunzător, întru realizarea condițiilor proiectului, serviciile de audit de siguranță rutieră sunt contractate de către agenții economici care au câștigat procedurile de licitații pentru efectuarea lucrărilor de construcție, reabilitare și/sau de modernizare a drumurilor. Servicii, care însă sunt achitate din sursele de finanțare externă, adică din contul mijloacelor proiectului.

În această ordine de idei, se constată că practica dată este una defectuoasă, și ar putea implica unele riscuri de corupție, inclusiv riscul promovării unor interese, desfășurării unor negocierilor netransparente, precum și riscul delapidării mijloacelor din fonduri externe.

În concluzie, aceste servicii nu pot fi contractate de către agenții economici care au câștigat procedura de licitație. Această sarcină ar fi trebuit să revină unei entități publice responsabilă de elaborarea și implementarea politicii statului în domeniul siguranței rutiere.

De menționat că în acest sens, în anul 2018 a fost elaborat un proiect de HG cu privire la crearea, organizarea și funcționarea Agenției Siguranței Rutiere, dar care așa și nu a fost promovat. Drept urmare, această situație a generat confuzii și practici vicioase la implementarea auditului de siguranță rutieră.

Suplimentar, de remarcat că Strategia națională pentru siguranță rutieră aprobată prin HG nr. 1214/2010, pentru anii 2011-2020, reglementa că orientările politicii de siguranță rutieră pentru Republica Moldova, necesită o armonizare cu politicile siguranței rutiere la nivel comunitar, precum și cu directivele aprobate până la acel moment.

Prin urmare, în acest sens, în luna martie a anului 2010, la doar patru luni de la reformarea Consiliului Național pentru Siguranța Circulației Rutiere și preluarea funcției de conducere a acestuia de către Primul-ministru, Republica Moldova a semnat rezoluția ONU privind declararea anilor 2011-2020 “*Decada acțiunilor în domeniul siguranței rutiere*”, asumându-și responsabilitățile ce decurg din aceasta, printre care și obiectivul de a reduce cu 50% numărul accidentelor până în anul 2020.

Corespunzător, una din acțiunile/soluțiile incluse în Strategia națională pentru siguranță rutieră era elaborarea sistemului de implementare a auditului de siguranță rutieră la nivel național. Astfel, pentru activitățile de proiectare și inginerie în domeniul siguranței rutiere, Strategia a prevăzut implementarea auditului de siguranță rutieră pentru toate categoriile de drumuri, inclusiv modificarea legislației drumurilor, astfel încât nici un proiect de drum, public sau privat, să nu poată fi demarat fără un studiu de trafic efectuat anterior și fără un audit de siguranță rutieră făcut pe proiectul de drum după finalizarea acestuia și înainte de începerea lucrărilor de execuție a

proiectului.

Totodată, *Planul de acțiuni privind siguranța rutieră pentru anii 2020-2021, aprobat prin HG nr.39/2020*, pune în sarcina Ministerului Economiei și Infrastructurii și a Institutului de Standardizare din Moldova elaborarea unui ghid practic pentru efectuarea auditului și inspecției de siguranță rutieră (acțiunea 35), care însă nu a fost elaborat.

Solicitând opinia reprezentanților Ministerului Economiei și Infrastructurii, aceștia au specificat că în anul 2018 a fost elaborat un **proiect de lege privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră**, care a transpus prevederile Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, dar care până la moment nu a fost promovat.

Corespunzător, se atestă că un cadru juridic adecvat de punere în aplicare a auditului și inspecției de siguranță rutieră, precum și a evaluării de impact asupra siguranței rutiere, până la moment nu a fost aprobat.

Având în vedere cele relatate supra, se menționează că armonizarea legislației naționale în acest sens nu a fost realizată corespunzător.

În această ordine de idei, se remarcă că „Auditul de Siguranță Rutieră” este parte integrantă a managementului siguranței rutiere, prin care se realizează evaluarea implicațiilor asupra siguranței rutiere a diferitelor alternative ale proiectelor de construcție a drumurilor publice, a proiectelor de reabilitare și/sau de modernizare a drumurilor publice existente, a proiectelor de mică anvergură, precum și a proiectelor privind auditul circulației rutiere, în vederea identificării detaliate a riscurilor care pot contribui la producerea accidentelor rutiere, în scopul creșterii siguranței infrastructurii rutiere, vezi *Figura 1 și 2*.

De menționat că Comisia Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene, în Cartea sa albă din 12 septembrie 2001 intitulată „*Politica europeană în domeniul transporturilor în orizontul lui 2010: momentul deciziilor*”, a semnalat necesitatea de a realiza evaluări de impact asupra siguranței și operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere, în vederea identificării și gestionării tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente din cadrul Comunității.

Totodată, prin adoptarea *Directivei 2008/96/CE, din 19 noiembrie 2008, privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere*, Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene, s-au trasat liniile directoare prioritare de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere.

Astfel, potrivit *Directivei 2008/96/CE*:

- „*operațiune de audit în domeniul siguranței rutiere*” reprezintă o verificare detaliată, tehnică și sistematică, independentă, din punct de vedere al siguranței, a caracteristicilor de proiectare proprii unui plan de infrastructură rutieră în toate etapele, de la planificare la începutul exploatării;
- „*inspecție în materie de siguranță*” constituie verificarea periodică obișnuită a caracteristicilor și defecțiunilor care necesită lucrări de întreținere din motive de siguranță.

Inspecția de siguranță rutieră se realizează în scopul identificării eventualelor cauze legate de infrastructură, care au favorizat sau cauzat producerea accidentului, *vezi exemplul de mai jos*.

#### **Exemplu:**

După producerea unui accident rutier în urma căruia au fost pierderi de vieți omenești,

organele de poliție care anchetează cazul ar trebui să notifice *entitatea responsabilă de întreținerea, reparația, reabilitarea, dezvoltarea, modernizarea și administrarea drumurilor publice naționale, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră din domeniul transportului rutier* cu privire la accident.

Corespunzător, această entitate ar urma să realizeze o inspecție în acest sens, care se va finaliza cu un raport care va include o serie de recomandări. Aceste recomandări pot viza măsuri corective ce urmează să fie realizate etapizat de către administratorii drumurilor, precum: eliminarea sau protejarea obstacolelor fixe de la marginea drumului, reducerea limitelor de viteză și intensificarea controlului vitezei la nivel local, îmbunătățirea vizibilității în diferite condiții meteo și de luminozitate, îmbunătățirea aderenței/rugozității suprafeței de rulare a drumului etc.

Suplimentar, se remarcă faptul că conform unor studii realizate la nivel internațional, aplicarea corespunzătoare a Auditului de Siguranță Rutieră poate scădea numărul accidentelor rutiere cu până la 60%.

După aproape două decenii de experiență la nivel mondial în Audit de Siguranță Rutieră (ASR) și Inspecție de Siguranță Rutieră (ISR), acestea sunt recunoscute în prezent ca fiind printre cele mai eficiente instrumente de inginerie. ASR/ISR sunt instrumente ingineresti foarte eficiente și economice de îmbunătățire a siguranței rutiere.<sup>14</sup>

Este mult mai ieftin să se identifice deficiențele de siguranță a circulației în procesul de proiectare, decât atunci când lucrările sunt finalizate, *vezi Nota*.

#### **Notă:**

Spre exemplu, drumul național R6 Chișinău – Orhei – Bălți, a fost reabilitat în anii 2010 – 2012 între km 14 – 35, fiind unul din cele mai periculoase sectoare de drum din Republica Moldova.

De menționat faptul că acest sector de drum, implicit cu semnalizarea rutieră aplicată conform proiectului de reabilitare, a fost deschis în anul 2013, iar rezultatele statistice arată că după darea în exploatare a sectorului, siguranța circulației nu că s-a îmbunătățit, dar s-a înrăutățit, înregistrându-se o majorare a numărului de accidente grave cu 40% față de media ultimilor 5 ani, și a persoanelor rănite grav cu 64%.

Din cele nouă tamponări ale pietonilor, șase au avut loc pe trecerile amenajate pentru traversarea pietonilor, iar în timpul traversării neregulamentare a pietonilor, doi din aceștia și-au pierdut viața, iar alți doi au fost răniți grav. Analiza comparativă a accidentelor pentru acest sector denotă că cantitativ (procentual) tipologia accidentelor și locațiile acestora s-a păstrat, demonstrându-se faptul că în cadrul proiectării nu a fost luată în considerație situația accidentară, iar facilitățile rutiere au fost lăsate neschimbate în comparație cu situația de până la reabilitare, deși auditul de siguranță rutieră în acest caz a fost realizat, concluziile acestui însă n-au fost luate în considerație.

Rezultatele enunțate mai sus au impus Administrația de Stat a Drumurilor să realizeze unele măsuri de intervenție pentru îmbunătățirea siguranței rutiere în primii ani după exploatare, prin construcția a 2 obiecte de semafor de circa 1,5 mln. lei și construcția a 40 km de parapet de protecție median cu un cost aproximativ de 36 mln. lei.

<sup>14</sup> Sursa: [https://www.researchgate.net/profile/Adrian-Burlacu\\_2/publication/340132965\\_Romanian\\_Manual\\_for\\_Road\\_Safety\\_Auditors/links/5e7a678e92851cdfca2f5569/Romanian-Manual-for-Road-Safety-Auditors.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Adrian-Burlacu_2/publication/340132965_Romanian_Manual_for_Road_Safety_Auditors/links/5e7a678e92851cdfca2f5569/Romanian-Manual-for-Road-Safety-Auditors.pdf)

Astfel, urmare reabilitării acestui sector de drum, Statul:

- a suportat pierderi umane considerabile;
- a efectuat investiții suplimentare proiectului inițial după darea în exploatare a drumului de circa 37,5 mln. lei suplimentar.

**Sursa:** [Informația a fost prezentată de către Ministerul economiei și infrastructurii.](#)

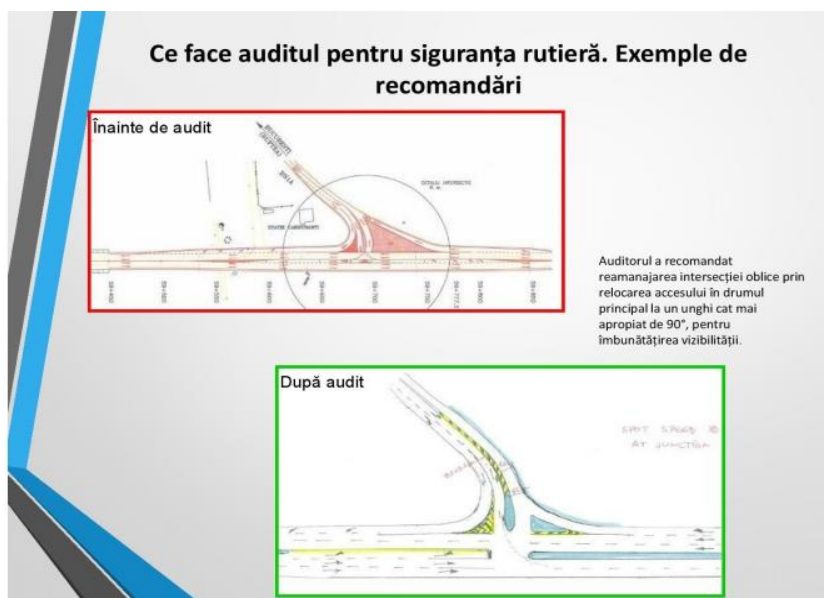
Prin urmare, se remarcă că abordarea infrastructurii rutiere, ca unul din factorii contributori la decesele și traumele grave pe drumuri nu a fost abordată la justa valoare până în prezent, în pofida faptul că cele mai grave ca consecință accidente rutiere au la bază elementele de infrastructură (tamponările laterale – ca consecință a intersecțiilor deficitare cu virări spre stânga nesigure sau elementele de infrastructură din zona acostamentului drumurilor).

Deci, luând în considerație aceste aspecte, inclusiv problemele identificate, putem concluziona că gradul scăzut al siguranței drumurilor, lipsa specialiștilor în domeniu, standardele și normativele neimplementate sau nereglementate, inclusiv cadrul normative lacunar/ vidul legislativ existent, fac din componenta „Drum” a sistemului de siguranță rutieră un factor negativ în lupta pentru reducerea numărului accidentelor rutiere.

Astfel, având în vedere complexitatea problemei, se recomandă ca cadrul normativ în domeniu să fie aliniat cu directivele și practicile europene, promovat și implementat corespunzător.

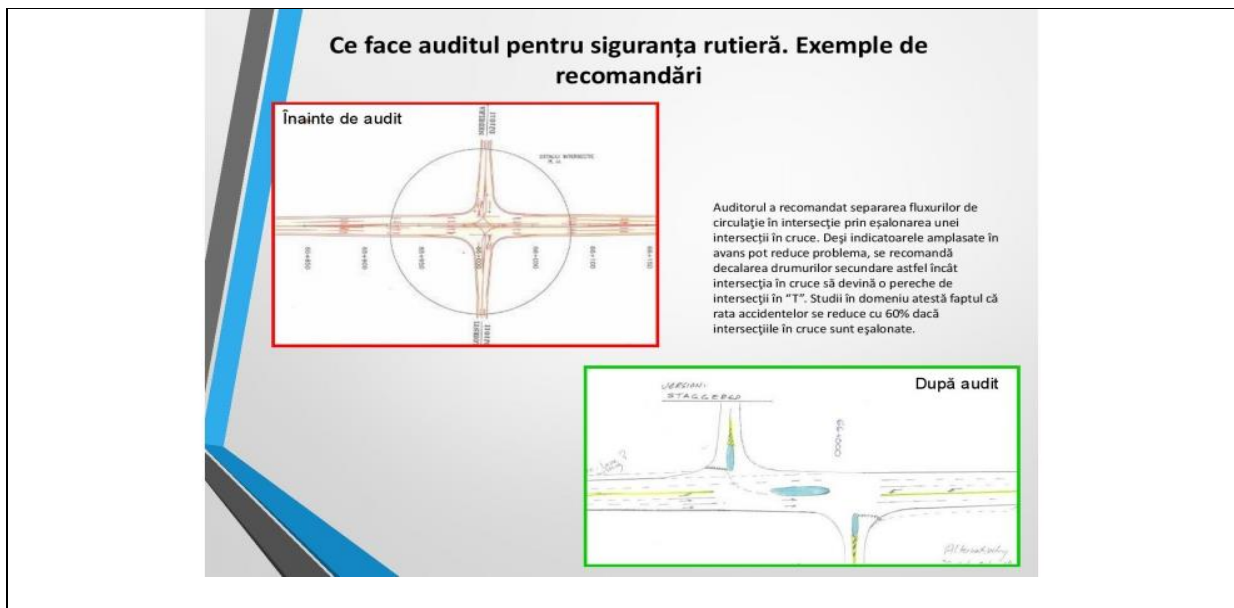
**Figura 2 Exemple de bune practici:**

**Sursa:** <https://www.gov.ro/ro/guvernul/sedinte-guvern/reguli-mai-clare-pentru-auditul-i-inspectia-de-siguranța-rutiera-i-pentru-formarea-auditorilor>



**Figura 3 Exemple de bune practici:**

**Sursa:** <https://www.gov.ro/ro/guvernul/sedinte-guvern/reguli-mai-clare-pentru-auditul-i-inspectia-de-siguranța-rutiera-i-pentru-formarea-auditorilor>



### **CONCLUZII GENERALE:**

Siguranța rutieră este o problemă de importanță majoră. Astfel, Republica Moldova în acest sens se confruntă cu o multitudine de probleme, printre care cadrul normativ defectuos, lacunar și ambiguu, neimplementarea conformă a unor proceduri aferente domeniului siguranței rutiere, implementarea deficitară a acestora, ori reglementarea lacunară sau confuză a mecanismelor de aplicare în acest sens etc.

Multitudinea factorilor de risc descriși supra, generează riscuri eminente de corupție, inclusiv accidente rutiere, care implică vieți omenești.

Toate aceste neconformități, pot avea impact direct asupra „dreptului la viață”, urmare a producerii unor accidente rutiere, soldate cu pierderi de vieți omenești.

„Dreptului la viață” este un drept esențial, înscris în Declarația Universală a Drepturilor Omului și în Legea fundamentală a statului - Constituția.

Pentru asigurarea dreptului la viață, statului îi revin obligații precum: crearea unui mediu ambiant sigur, a condițiilor de ocrotire a sănătății și de securitate a vieții.

De menționat că Banca Mondială a estimat că fiecare viață pierdută pe drumurile Moldovei „costă” economia națională aproximativ 511000\$.<sup>15</sup>

Suplimentar, de menționat că pentru îmbunătățirea siguranței rutiere este important să fie identificați factorii de risc care contribuie la accidente și traume, apoi intervențiile care ar reduce riscurile asociate acelor factori.

În acest sens, una din condițiile necesare pentru implementarea eficientă a politicii de siguranță rutieră este armonizarea cadrului normativ național cu cel comunitar, bazat pe cele mai bune practici din statele membre.

În concluzie, se remarcă că deși normele Legii nr.131/2007 au suferit pe parcursul anilor o serie de modificări și completări, acestea se atestă a fi incomplete, incerte și insuficiente în coraport cu schimbările ce au avut loc în viața economico-socială, inclusiv cu practicile internaționale în domeniu.

Astfel, actuala legislație nu poate asigura corespunzător, baza de reglementări necesare/obligatorii pentru o circulație modernă/sigure, caracterizată în primul rând

<sup>15</sup> Sursa: <http://saferoads.md/information/Raport%20final%20activitate.pdf>

prin ordine, disciplină, un număr acceptabil al accidentelor și nu în ultimul rând printr-un nivel suportabil al poluării.

**În această ordine de idei, se menționează că legislația Republicii Moldova necesită a fi îmbunătățită și aliniată într-un sistem unitar la standardele europene.**

**Prin urmare, normele juridice din domeniul siguranței rutiere, ar urma să întrunească următoarele trăsături calitative: precizia; claritatea; logica; integralitatea; caracterul practic.**

**Corespunzător, se impune aprobarea un act normativ care va cuprinde, într-un sistem unitar, cele mai importante norme juridice din domeniul siguranței rutiere, și anume un Cod rutier.**

Raportându-ne la practica internațională la acest capitol, consemnăm că România, Spania, Regatul Unit, Italia, Franța și Germania - au aprobat Coduri rutiere.

Dispozițiile prevăzute în aceste coduri au ca scop asigurarea desfășurării fluente și în siguranță a circulației pe drumurile publice, precum și ocrotirea vieții, integrității corporale și a sănătății persoanelor participante la trafic sau aflate în zona drumului public, protecția drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor, a proprietății publice și private, cât și a mediului.

<b>Factori de risc:</b>	<b>Riscuri de corupție:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Temeiuri neexhaustive/ambigui/subiective pentru acțiunile sau inacțiunile entităților publice;</li> <li>• Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative;</li> <li>• Formulări ambigui care admit interpretări abuzive;</li> <li>• Cumularea defectuoasă a competențelor ce trebuie exercitate separat;</li> <li>• Atribuții care admit derogări și interpretări abuzive;</li> <li>• Atribuții paralele;</li> <li>• Atribuții excesive, improprii sau contrare statutului entității publice;</li> <li>• Limitarea neîntemeiată a drepturilor omului;</li> <li>• Lacună de drept;</li> <li>• Concurența normelor de drept etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• riscul coruperii pasive/active;</li> <li>• riscul depășirii atribuțiilor de serviciu;</li> <li>• riscul abuzului de serviciu etc.</li> <li>• riscul conflictului de interese și/sau favoritismului;</li> <li>• riscul utilizării neconformă a fondurilor și/sau a patrimoniului;</li> <li>• riscul delapidării fondurilor și/sau a patrimoniului;</li> <li>• riscul traficului de influență;</li> <li>• riscul obținerii permisului de conducere prin mijloace frauduloase etc.</li> </ul>

*HG nr.1452/2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier*

**• Punctul 18<sup>1</sup>**

*18<sup>1</sup> Persoanele care dețin permis de conducere eliberat în stânga Nistrului sau în municipiul Bender, în cazul în care dispun de acte de identitate aprobate prin Legea nr.273/1994 privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte, pot solicita confirmarea în sistemul național al categoriilor/subcategoriilor de vehicule a dreptului de a conduce vehicule din anumite categorii/subcategorii, conform permisului de conducere deținut, precum și eliberarea permisului de conducere național, fără susținerea examenului.*

*Solicitantul, suplimentar prevederilor punctului 17 literele a), b), e) și f), va mai depune:*

*a) permisul de conducere eliberat în stânga Nistrului sau în municipiul Bender;*

*b) declarația pe proprie răspundere că asupra dreptului de a conduce vehicule deținut de către persoană nu sunt aplicate restricții, că datele completate în cerere, precum și cele ce se conțin în documentele anexate la cerere sunt veridice și autentice.*

**COROBORAT CU:**

**• Punctul 20**

*20 Preschimbarea permiselor de conducere, obținute în alte state, se efectuează în baza examenului pentru obținerea permisului de conducere, cu excepția titularilor din țările cu care Republica Moldova are încheiate acorduri bilaterale de conversiune a permiselor de conducere, eliberate de părțile contractante.*

*Preschimbarea permiselor de conducere eliberate de autoritățile altor state, ale membrilor misiunilor diplomatice, reprezentanțelor organizațiilor internaționale și oficiilor consulare străine acreditate în Republica Moldova, precum și ale membrilor de familie ai acestora se efectuează fără susținerea examenului pentru obținerea permisului de conducere.*

*Prin excepție de la alineatul unu, la preschimbarea permiselor de conducere eliberate de către autoritățile statelor care recunosc și exercită conversiunea permiselor de conducere naționale ale Republicii Moldova, fără susținerea examenului de obținere a permisului de conducere, va fi aplicat principiul de reciprocitate.*

**OBIECȚII:**

Transnistria la nivel internațional este privită ca o regiune autonomă a Moldovei, denumită „Unitatea teritorială din stânga Nistrului, UTSG”, care în fapt s-a declarat independentă, sub numele de „Republica Moldovenească Nistreană”, cu capitala la Tiraspol. În realitate însă, Republica Moldova nu controlează teritoriul din stânga Nistrului, iar între instituțiile publice de pe ambele maluri ale Nistrului nu există o colaborare, bazată pe acorduri de colaborare de scurtă sau lungă durată. Mai mult ca

atât, sistemul drepturilor și sistemul legislativ din Transnistria nu este unitar cu cel al Republicii Moldova, fapt care creează premise pentru aplicarea abuzivă a normelor convenabile de către unele categorii de cetățeni ai RM.

Astfel, în legătură cu existența și funcționarea a două sisteme de drept diferite în aceste teritorii, apar o multitudine de probleme care nu pot fi prevenite și controlate de către entitățile publice din RM, și care pot avea impact asupra siguranței și drepturilor fundamentale ale cetățenilor, inclusiv asupra securității naționale.

Potrivit art.1 alin.(3) din Constituție, Republica Moldova este un stat de drept, democratic, în care demnitatea omului, drepturile și libertățile lui, libera dezvoltare a personalității umane, dreptatea și pluralismul politic reprezintă valori supreme și sunt garantate.”

În general, legislația Republicii Moldova conține un șir de prevederi care oferă drepturi politice, economice și sociale egale tuturor cetățenilor, inclusiv celor din stânga Nistrului. Mai mult, se remarcă că noțiunea de egalitate este esențială pentru protecția tuturor drepturilor omului. Astfel, pentru a asigura o echitate, statul trebuie să adopte prevederi care să asigure tratamentul egal tuturor cetățenilor. Corespunzător, ar fi oportun aprobarea unor norme unitare și pentru procedura de preschimbare a permisului de conducere obținut în alte state și regiunea Transnistreană.

De menționat că normele pct.18<sup>1</sup> din HG nr.1452/2007 în actuala redacție stabilesc condiții preferențiale pentru cetățenii din stânga Nistrului, în raport cu cele reglementate pentru unele categorii de cetățeni ai RM care au obținut permisul de conducere în alte state.

Prin urmare, persoanele care dețin permis de conducere eliberat în stânga Nistrului sau în municipiul Bender, în cazul în care dispun de acte de identitate aprobate prin Legea nr.273/1994, pot solicita confirmarea în sistemul național al categoriilor/subcategoriilor de vehicule a dreptului de a conduce vehicule din anumite categorii/subcategorii, conform permisului de conducere deținut, precum și eliberarea permisului de conducere național, fără susținerea examenului.

Însă, în cazul cetățenilor RM care dețin permis de conducere obținut în alte stat cu care Republica Moldova nu are încheiate acorduri bilaterale de conversiune a permiselor de conducere, aceștia pot preschimba permisul de conducere doar în baza examenului pentru obținerea permisului de conducere .

În aceste circumstanțe, prin evidențierea și oferirea unor drepturi speciale/preferențiale cetățenilor din stânga Nistrului, se produce o discriminare sub raportul tratamentului diferențiat în comparație cu alte categorii de cetățeni ai RM. Cu atât mai mul că între autoritățile RM și structurile din stânga Nistrului responsabile de eliberarea permiselor de conducere nu sunt încheiate careva acorduri de colaborare sau conversiune.

De remarcat că prevederile discriminatorii sunt acele prevederi care creează o situație anumită în avantajul sau dezavantajul unui subiect sau a unei categorii de subiecți. Pericolul acestui factor constă în faptul că actul normativ care include asemenea reglementări, va genera la aplicare, sentimente de nedreptate în societate și va semăna dubii în privința credibilității și imparțialității politicilor statului în acest domeniu.

Totodată, de menționat că normele pct.18<sup>1</sup> din HG nr.1452/2007 contravin cu principiul egalității și echității, care presupune asigurarea unui tratament egal tuturor cetățenilor.

În această ordine de idei, se remarcă că art.26 din Pactul internațional cu privire la drepturile civile și politice (ICCPR) reglementează că „Toate persoanele sunt egale în fața legii și au, fără discriminare, dreptul la o ocrotire egală din partea legii. În această privință legea trebuie să interzică orice discriminare și să garanteze tuturor persoanelor o ocrotire egală și eficace contra oricărei discriminări, în special de rasă, culoare, sex, limbă, religie, opinie politică sau orice altă opinie, origine națională sau socială, avere, naștere sau întemeiată pe orice altă împrejurare.”

Astfel, art. 26 este interpretat ca o garanție „de sine stătătoare” a nediscriminării în care se interzice discriminarea în ceea ce privește toate drepturile și beneficiile recunoscute de lege. Jurisprudența ulterioară a extins această protecție prin elaborarea sensului frazei că toți indivizii sunt „egali în fața legii” și au dreptul la „protecție egală a legii”<sup>16</sup>. În aceste circumstanțe, se impune ca condițiile pentru confirmarea în sistemul național a dreptului de a conduce vehicule a persoanelor care dețin permis de conducere eliberat în stânga Nistrului sau în municipiul Bender să fie identice cu cele instituite pentru preschimbarea permisului de conducere, obținute în alte state, cu care Republica Moldova nu are încheiate acorduri bilaterale de conversiune a permiselor de conducere. Într-o altă ordine de idei, se prezumă că norme pct.18<sup>1</sup> din HG nr.1452/2007 pot susține și alimenta unele riscuri de corupție, care pot fi asociate cu riscul obținerii frauduloase a permisului de conducere transnistrean.

Unul din factorii de risc care susțin și determină riscul obținerii frauduloase a permiselor de conducere transnistrene se referă la normele care oferă preferențial dreptul de a preschimba permisul de conducere transnistrean în permis de conducere național, fără susținerea examenului.

Astfel, crearea condițiilor favorabile pentru persoanele care dețin permis de conducere eliberat în stânga Nistrului sau în municipiul Bender ar putea determina cetățenii care locuiesc pe teritoriul RM să caute pârghii ilegale pentru obținerea frauduloasă a permiselor de conducere transnistrene, din considerentul că acestea se pot obține mai ușor.

De menționat că în acest sens, prin demersul expediat în adresa CNA din luna aprilie 2021, s-a expus și IP ASP. Potrivit demersului vizat, ASP a sesizat că unii cetățeni optează pentru preschimbarea permiselor de conducere care conțin categoriile C1, C, CE, D1, D, DE, D1E. Categoriile enumerate, sunt destinate autovehiculelor pentru transportarea mărfurilor și persoanelor, având mai mult de 8 locuri, în afară de locul conducătorului. Urmare a verificărilor desfășurate de către reprezentanții ASP în cadrul unei subdiviziuni a DÎMT CCA (BÎT DCA or. Anenii Noi), s-a stabilit că pe parcursul unei perioade de până la un an de zile, au fost preschimbate 73 permise transnistrene în naționale. Potrivit informațiilor analizate, aceste permise de conducere, se preschimbau

<sup>16</sup> [https://cnaigs.md/uploads/asset/file/ro/419/Manual\\_Anti-Discriminare\\_pentru\\_Judecatori.pdf](https://cnaigs.md/uploads/asset/file/ro/419/Manual_Anti-Discriminare_pentru_Judecatori.pdf)

în cel mult o lună de zile din momentul obținerii permisului transnistrean, dintre care 13 au fost preschimbate chiar în decurs de o zi, două sau trei. Astfel, aceste constatări, trezesc suspiciuni privind scopul și modul de obținere a permiselor de conducere transnistrene. Totodată, se remarcă faptul că suspiciunile vizate nu pot fi probate, deoarece nu există o colaborare între părți, iar IP ASP nu are acces la bazele de date ale structurilor din stânga Nistrului. Corespunzător, Agenția este limitată la aspectele ce țin de verificarea actelor de calificare care au stat la baza obținerii permisului de conducere transnistrean.

În concluzie, procesul de obținerea a permisului de conducere transnistrean ar putea fi asociat cu unele riscuri de fraudă și corupție, care ar avea impact direct asupra siguranței traficului rutier.

Așadar, conchidem că normele pct.18<sup>1</sup> din HG nr.1452/2007 sunt cu un risc sporit de coruptibilitate și necesită a fi modificate. De menționat că coruptibilitatea normei de drept reprezintă eventuala capacitate a normelor de drept de a genera sau favoriza la aplicare, materializarea unor riscuri de fraudă și corupție.

Din aceste considerente, inclusiv întru promovarea și respectarea principiului egalității și echității în societate, normale pct.18<sup>1</sup> din HG nr.1452/2007 necesită a fi revizuite prin prisma obiecțiilor reflectate supra.

#### • Punctul 24

*Permisul de conducere se obține în baza examenului care se desfășoară în prezenta unei comisii desemnate de către subdiviziunea competentă din cadrul Instituției publice “Agenția Servicii Publice”.*

*Comisia de examinare se va constitui din cel puțin 3 persoane, iar în caz de necesitate, pot fi invitați reprezentanți ai unui prestator de servicii educaționale auto terțe sau din cadrul autorităților cu atribuții și responsabilități în siguranța rutieră din teritoriul deservit, care vor fi incluși în procesul-verbal de examinare și îl vor semna.*

#### **OBIECȚII:**

Examinând aleatoriu circa 37 de ordine de instituire și modificare a comisiilor de examinare emise în perioada anilor 2020-2021, se atestă că în componența acestor comisii intră doar angajații DÎTA CCA, reprezentanți ai prestatorilor de servicii educaționale auto terțe sau din cadrul autorităților cu atribuții și responsabilități în siguranța rutieră din teritoriul deservit, nu au fost identificați.

Totodată, reprezentanții DÎTA CCA au afirmat că includerea în componența comisiei de examinare a reprezentanților vizați ar putea genera potențiale conflicte de interese.

Din aceste considerente, inclusiv întru excluderea unor confuzii în acest sens, se impune determinarea oportunității normelor sus indicate, care în actuala redacție pot fi calificate ca norme irealizabile.

De menționat că normele irealizabile sânt acele prevederi care, în virtutea circumstanțelor concrete și specifice ale domeniului reglementat, nu pot fi puse în

aplicare, deoarece nu corespund relațiilor și realităților sociale. Pericolul coruptibil al acestui factor de risc constă în incertitudinea pe care o creează în relațiile sociale, îndeosebi cele referitoare la mecanismele de aplicare.

#### • Punctul 25

**Procedura de examinare pentru obținerea permisului de conducere, precum și cerințele față de examinatori se stabilesc prin instrucțiunea privind desfășurarea examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere, aprobate prin ordinul ministrului educației, culturii și cercetării, elaborat în comun cu subdiviziunea competentă.**

#### **OBIECTII:**

*Procedura* de examinare pentru obținerea permisului de conducere a fost stabilită prin *Instrucțiunea privind desfășurarea examenului și condițiile de obținere a permisului de conducere*, care a fost aprobată prin Ordinul ASP nr.240/2017, deși potrivit HG nr.1252/2007 **urma a fi aprobată prin ordinul MECC.**

**Luând** în considerație faptul că stabilirea procedurii de examinare precum și cerințele față de examinatori sunt domenii de competența ale MECC, se impune ca ministrul să elaboreze și să aprobe în comun cu IP ASP o procedură nouă privind organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere, precum și condițiile necesare pe care trebuie să le întrunească un examinator, care în *Instrucțiunea aprobat prin Ordinul ASP nr.240/2017* sunt minime și generale.

#### • Punctul 26

Examenul pentru obținerea permisului de conducere constă în:

a) **proba teoretică, de cunoaștere a legislației rutiere, a tehnicilor de acordare a primului ajutor medical și a noțiunilor generale de mecanică auto;**

b) proba practică de conducere a autovehiculului în funcție de categoria/subcategoria de vehicule pentru care se solicită permis de conducere...

#### **OBIECTII:**

Normele pct.26 lit.a) din HG nr.1252/2007 care se referă la proba teoretică nu prevăd obligația de evaluare a competențelor candidatului la aspectele ce țin de **comportamentul și siguranța în trafic.**

Comportamentul conducătorului de vehicul, conform prevederilor Legea nr.131/2007 și Regulamentului circulației rutiere, implică respectarea unor norme de conducere preventivă, care asigură prevenirea accidentelor în traficul rutier prin neadmiterea situațiilor periculoase în timpul conducerii vehiculului, precum și prin anticiparea și evitarea situațiilor periculoase ce pot fi provocate de ceilalți participanți la trafic.

Totodată, potrivit art.33 alin.(3) lit.d) din Legea nr.131/2007 **conducătorul de autovehicul este obligat să aplice în trafic norme de conducere preventivă și să nu adopte comportament agresiv**, manifestat prin acțiuni precum:

- 1) *deplasarea succesivă, neregulamentară, de pe o bandă de circulație pe alta în scopul devansării, ocolirii vehiculelor;*
- 2) *efectuarea manevrei de întoarcere prin folosirea sistemului de frînare;*
- 3) *pornirea de pe loc a vehiculului prin demarare bruscă;*
- 4) *agresarea conducătorului unui vehicul prin apropierea excesivă din spate sau din*

*lateral, în mod repetat sau continuu, prin gesturi, cuvinte sau expresii obscene;*

*5) folosirea repetată a semnalelor sonore și/sau luminoase pentru obligarea conducătorului vehiculului care circulă regulamentar în fața sa de a elibera, în mod nejustificat, banda de circulație;*

*6) neasigurarea între două vehicule cu masa maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, care circulă pe aceeași bandă în afara localității, a spațiului necesar revenirii pe bandă a unui vehicul care a efectuat depășirea;*

*7) frînarea bruscă a vehiculului, în mod nejustificat, la revenirea pe bandă, imediat după depășirea unui vehicul, obligînd conducătorul acestuia să schimbe direcția de mers sau să frîneze brusc pentru a evita impactul etc.*

Prin urmare, se impune ca competențele candidatului la aspectele ce țin de comportamentul și siguranța în trafic să fie evaluate la proba teoretică. Acest fapt, va permite aprecierea nivelului de cunoaștere a tehnicilor de conducere necesare pentru a evita o situație periculoasă sau de a limita consecințele unei astfel de situații pe cale să se producă.

**Suplimentar, se recomandă instituirea unor norme care să prevadă că proba teoretică a examenului pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule să se desfășoare în baza materialului didactic aprobat de către Ministerul Educației, Culturii și Cercetării, și coordonat cu Ministerul Afacerilor Interne.**

#### **• Punctul 33**

În *cazul* în care persoana examinată contestă rezultatele examenului aceasta poate fi examinată repetat **de o altă comisie, condusă de un reprezentant al autorității ierarhic superioare.**

#### ***OBIECTII:***

Analizând normele vizate, prin prisma procedurii de lucru care are loc de facto, se atestă că examinarea repetată a persoanei care a contestat rezultatele examenului nu se efectuează de către o altă comisie instituită în acest sens, condusă de un reprezentant al autorității ierarhic superioare, ci de către un alt examinator, delegat de către președintele Comisiei de examinare, urmare a finalizării procesului de examinare a contestației.

Prin urmare, în cazul în care Comisia de contestare stabilește că candidatul a fost evaluat incorect, fiindu-i aplicate nejustificat puncte de penalizare, în Procesul verbal privind rezultatele examinării contestației se indică expres că reexaminarea candidatului se va face de către un alt membru al comisiei de examinare, cu participarea obligatorie a unui membru al comisiei de contestare.

Corespunzător, se atestă că normele pct.33 din HG nr.1252/2007 sunt lacunare și creează unele incertitudini vizavi de procedura de contestare și modul de reexaminare a candidaților, din aceste considerente necesită a fi ajustate la noile condiții apărute în practica de lucru.

Totodată, în vederea uniformizării practicii date se impune elaborarea și aprobarea unei proceduri/regulament cu privire la modul de examinare și soluționare a contestațiilor.

Supliment, se remarcă ca normele pct. 33 din HG nr.1252/2007 nu fac trimitere la cadrul normativ în temeiul căruia se examinează cererea persoanei care contestă rezultatele examenului. Această lacună de drept poate crea unele incertitudini în privința cadrului normativ aplicabil, inclusiv poate genera unele abuzuri la exercitarea atribuțiilor în acest sens.

• **Punctul 46**

**Procedurile** de examinare pentru obținerea permisului de conducere, proba teoretică și proba practică, **pot fi înregistrate în format audio/video**, cu stocarea informației audio/video respective de pe camerele din clasele și autovehiculele speciale de examinare într-un Complex informațional deținut de Instituția publică “Agenția Servicii Publice”, care va asigura stocarea și prelucrarea datelor cu caracter personal conform cerințelor stabilite în Legea nr.133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.

În clasele de examinare și în autovehiculele speciale de examinare dotate cu sistem de supraveghere video se afișează formularul tipizat de informare privind efectuarea supravegherii video.

**Termenul prelucrării (păstrării) datelor cu caracter personal în Complexul informațional este de 6 luni.**

**OBIECȚII:**

*Sintagma „poate fi”* utilizată în conținutul normei nu asigură aplicarea uniformă a prevederilor propuse și poate genera unele discreții. Adică persistă riscul ca în anumite cazuri aceste înregistrări să nu aibă loc, astfel, oferind posibilitatea de a frauda rezultatele examenelor, din aceste considerente necesită a fi excluse.

<b>Factori de risc:</b>	<b>Riscuri de corupție:</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Formulări ambigui care admit interpretări abuzive</li><li>• Temeiuri neexhaustive/ambigui</li><li>• Norme irealizabile</li><li>• Norme de trimiteri defectuoase</li><li>• Prevederi discriminatorii</li><li>• Lacună de drept</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• riscul coruperii pasive/active;</li><li>• riscul traficului de influență;</li><li>• riscul abuzului de serviciu;</li><li>• riscul depășirii atribuțiilor de serviciu;</li><li>• riscul favoritismului</li><li>• riscul obținerii frauduloase a permiselor de conducere etc.</li></ul>

## 4.2 EVALUAREA CADRULUI NORMATIV PRIVIND ÎMATRICULAREA MIJLOACELOR DE TRANSPORT

<i>Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier</i>
<i>Conținutul legii</i>
<b>OBIECȚII:</b> <i>Legea nr.131/2007 operează cu noțiuni precum "înmatriculare" sau "înregistrare" a vehiculelor ca și concepte diferite, fără a face delimitarea între procesul de "înmatriculare a vehiculelor" și "înregistrare a drepturilor reale" asupra acestuia, ceea ce ar putea genera confuzii la aplicarea normelor legii.</i>
<i>De exemplu:</i> <b>Articolul 33.</b> <i>Drepturile și obligațiile proprietarului și ale conducătorului de autovehicul</i> <i>(1) Proprietarul de autovehicul sau, după caz, mandatarul acestuia este obligat:</i> <i>a) să înmatriculeze sau, după caz, să înregistreze autovehiculul în modul stabilit [...];</i> <b>Articolul 53</b> <i>Înmatricularea sau înregistrarea vehiculelor</i> <i>(1) Proprietarul este obligat să înmatriculeze vehiculul ori să îl înregistreze, după caz, în modul stabilit, înainte de a-l pune în circulație, etc.</i>
Deși s-ar părea că înregistrarea ar presupune înscrierea autovehiculelor în Registrul de stat al transporturilor ( <i>în continuare – RST</i> ), totuși, <b>art.420 lit.b) Cod Civil</b> stabilește că "drepturile supuse înregistrării se pot dobândi numai prin <i>înregistrarea</i> lor în folosul dobânditorului în acel registru, cu excepțiile prevăzute de lege". Prin urmare, dacă <b>înmatricularea</b> este "operațiunea administrativă prin care se atestă că un vehicul poate circula pe drumurile publice" ( <i>pct.17 Anexa nr.2 la Hotărârea Guvernului nr.1047/1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora</i> ), atunci <b>înregistrarea</b> are ca obiect drepturile supuse înregistrării, inclusiv dreptul la proprietate. La o interpretare sumară a prevederilor normative sus-menționate putem deduce că înmatricularea se referă la vehicule, iar înregistrarea are în vedere drepturile reale asupra acestuia și urmează a fi reglementată ca atare, prin mențiunea expresă care ar prevedea că dreptul de proprietate asupra autovehiculelor trece la dobânditor doar din momentul înregistrării.

Odată cu modernizarea Codului Civil în anul 2019, s-a intenționat clarificarea acestor aspecte și trecerea RST de la caracterul declarativ la caracterul constitutiv de drepturi reale, însă, Legea nr.131/2007 a fost completată doar cu art.31<sup>2</sup> în acest sens, în lipsa racordării întregului act normativ la prevederile în cauză.

Această confuzie legislativă poate crea **situații de solicitare/oferire a unor plăți suplimentare/ilegale** la înmatricularea autovehiculelor și înregistrarea drepturilor reale ale proprietarilor acestora în RST.

Riscul de materializare a circumstanței descrise a fost sesizat inclusiv de către unii cetățeni în articolele din mass-media, prin care au relatat că unii proprietari de autovehicule au achitat sume exagerate de bani la înmatricularea mijloacelor de transport, fără a le fi prezentat un suport tarifar informativ.

***Preluat din presă:***

*”De regulă la adresarea către autoritățile competente (Agenția Servicii Publice), cu solicitarea de reînmatriculare a unui mijloc de transport de pe o persoană pe alta, cetățenilor li se indică pe o foaie anumite sume (de exemplu 480+320+80+50+450+200) care trebuie achitate, însă fără o clarificare asupra destinației plăților<sup>17</sup>”.*

În acest sens, se recomandă definirea și delimitarea expresă a sintagmei, ”înregistrarea vehiculelor”, precum și delimitarea clară între procesul de înmatriculare a vehiculelor și înregistrare a drepturilor asupra acestuia în RST din conținutul Legii nr.131/2007.

**• Art.31<sup>3</sup>**

**Articolul 31<sup>3</sup>.** Drepturile, actele sau faptele supuse notării

(1) În afara altor cazuri prevăzute de lege sînt supuse notării în Registrul de stat al transporturilor:

a) reutilarea care a condus la modificarea datelor de evidență a vehiculului;

b) prezența la vehicul a unui număr de identificare nimicit intenționat, falsificat sau contrafăcut;

c) aflarea vehiculului în căutare națională sau internațională.

**(2) Faptele prevăzute la alin.(1) lit.b) și c) nu împiedică înmatricularea vehiculului în Registrul de stat al transporturilor și nici efectuarea înregistrărilor în folosul dobînditorilor de drepturi dacă nu sînt notate interdicții conform legii.”**

<sup>17</sup> <https://belegal.md/inmatriculari-auto-taxa>

## **OBIECȚII:**

Norma prenotată, care a fost promovată în cadrul proiectului de modernizare a Codului Civil și a intrat în vigoare la data de 14.01.2019, **permite înmatricularea și transmiterea dreptului de proprietate asupra vehiculelor aflate în căutare națională sau internațională, precum și a vehiculelor cu numărul de identificare nimicit intenționat, falsificat sau contrafăcut.**

De menționat că nota informativă la proiectul de Lege nr.133/2018 prin care s-a propus modernizarea Codului Civil și a cadrului conex (inclusiv completarea Legii nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier cu 3 articole noi privind Registrul de stat al transporturilor), nu conține argumentări obiective privind raționamentul introducerii unei asemenea dispoziții legale permissive, ci doar face referire la art.31<sup>2</sup> în partea ce ține de trecerea de la caracterul declarativ la cel constitutiv al RST, privind înregistrarea drepturilor reale asupra vehiculelor înmatriculate.

Având în vedere complexitatea proiectului de modernizare a Codului Civil în care au fost integrate amendamentele la Legea nr.131/2007, poate fi prezumată includerea camuflată a art.31<sup>3</sup> în proiect, cu urmărirea promovării unor interese private/de grup, în detrimentul interesului general al societății.

În fapt, pericolul acestei norme cu potențial coruptibil rezidă în **legalizarea unor posibile scheme infracționale**, în pofida și în detrimentul intereselor legitime ale altor subiecți de drept, ceea ce poate genera favorizări abuzive ale persoanelor fizice și juridice la înmatricularea vehiculelor, fiindu-le oferit ajutor în virtutea unor motive subiective, prin diverse legături personale sau profesionale.

Pe cale de consecință, art.31<sup>3</sup> din Legea nr.131/2007 ar putea **legaliza riscuri tipice de corupție**, cum ar fi: **corupere activă/pasivă, trafic de influență, depășirea atribuțiilor de serviciu, conflict de interese și/sau favoritism, exercitarea influenței necorespunzătoare; precum și riscuri specifice corupției** caracterizate prin **înmatricularea vehiculelor aflate în căutare națională/internațională sau cu număr de identificare nimicit intenționat, falsificat sau contrafăcut.**

---

**Eventualitatea materializării riscurilor de corupție ale alin.(2) art.31<sup>3</sup> din Legea nr.131/2007, poate fi analizată sub două aspecte:**

### **I. Interpretativ**

Din interpretarea juridică a normei analizate, rezultă că starea de drept când vehiculele aflate în căutare națională sau internațională (inclusiv furate), precum și cele ale căror număr de identificare a fost viciat intenționat, **nu se**

**încadrează în categoria de interdicții legale** pentru transcrierea/dobândirea de drepturi reale asupra acestuia.

În această ordine de idei, circumstanțele în care autovehiculele aflate în căutare sunt înmatriculate, nu cad sub incidența **art.344 Cod Civil** care reglementează **nulitatea actului juridic încheiat cu încălcarea interdicției de a dispune de un bun.**

Astfel, articolul dat stipulează că "(1) Actul juridic prin care s-a dispus de un bun referitor la care, prin lege sau de instanța de judecată, sau de un alt organ abilitat, *este instituită*, în favoarea unor persoane, o *interdicție* cu privire la dispoziție *poate fi declarat nul de instanța de judecată* la cererea persoanelor în favoarea cărora este instituită interdicția. (2) Actul juridic nu poate fi anulat pe temeiul dispozițiilor alin.(1) dacă dobânditorul bunului *nu a cunoscut și nici nu trebuia să cunoască despre interdicție* sau dacă actul juridic stipulează expres că este încheiat sub condiția suspensivă a ridicării interdicției".

Cu alte cuvinte, dacă situațiile prevăzute la alin.(2) art.31<sup>3</sup> din Legea nr.131/2007 nu se încadrează în categoria legală de interdicții, **există riscul neasigurării căilor de anulare a tranzacției** desfășurate pentru cumpărătorii/proprietarii de bună-credință, inclusiv în instanța de judecată, fapt ce contravine principiilor fundamentale privind proprietatea și poate genera *repercusiuni semnificative asupra dreptului de proprietate ale omului*, garantat de Constituția RM (art.46).

Mai mult, acest lucru contravine și sarcinilor principale ale RST declarate în pct.8 din Anexa nr.1 la HG nr.1047/1999 - **asigurarea protecției și recunoașterii publice a drepturilor de proprietate, de posesie și de folosință asupra vehiculelor.**

#### **Speță simulată:**

Dacă o persoană a achiziționat un vehicul aflat în căutare sau cu număr de identificare falsificat, inclusiv fiind în cunoștință de cauză despre acest lucru (intenționat), atâta timp cât această tranzacție nu se cataloghează ca o interdicție legală, atunci, teoretic, nici prin intermediul justiției nu va exista o posibilitate legală ca acel act translativ de proprietate să fie anulat, iar persoana păgubită nu va putea să-și recupereze vehiculul. Or, noul dobânditor fie și cu rea-credință, invocând art.344 Cod Civil va solicita respingerea acțiunii, iar instanța de judecată va avea "temei legal" să admită.

În acest mod, *persoana în favoarea căreia ar fi trebuit să se instituie interdicția* (persoana păgubită) ar putea fi tentată să caute *soluții ilegale* de a-și recupera bunul.

Astfel, poate exista probabilitatea manifestărilor de corupție la revendicarea

dreptului de proprietate asupra vehiculului, inclusiv prin *favoritism și corupere pasivă*.

În aceeași ordine de idei, riscul descris este amplificat prin faptul că cetățenii, persoane fizice, potențiali cumpărători de autovehicule, nu au posibilitatea să verifice existența viciilor juridice asupra vehiculului, având în vedere că categoriile menționate la alin.(2) art.31<sup>3</sup> nu fac parte din interdicții și nu vor putea fi vizualizate.

### Studiu de caz:

Pe pagina oficială a ASP, la rubrica ”Vehicule/Evidența și documentarea vehiculelor/Obține informații despre vehicul/Online sau prin SMS<sup>18</sup>” persoanele pot solicita și verifica, contra plată, informații relevante despre vehicule, în baza datelor conținute în Registrul de Stat al Transporturilor (*a se vedea Figura nr.1*). Totodată, la capitolul ”Restricții” și ”Mențiuni speciale” ar putea să nu figureze automobilele aflate în căutare sau cele cu numărul de identificare viciat, or, reprezentanții ASP au confirmat telefonic că aceste categorii de mașini nu se încadrează în restricții.

*Figura nr.1*

DATE PRIVIND MIJLOCUL DE TRANSPORT	
Numărul de înmatriculare a MT	: XXXXXXXXX
VIN-cod	: XXXXXXXXXXXXXXXXX
Marca	: TOYOTA
Modelul	: PRIUS
Tipul MT	: AUTOVEHICUL PENTRU TRANSPORTUL PERSOANELOR, <= 9 LOCURI AȘEZATE, FĂRĂ SPAȚIU PENTRU PASAGERI ÎN PICIOARE
Anul fabricării	: 2014
Numărul de identificare a MT (IDNV)	: XXXXXXXXXXXXXXXXX
Tipul caroseriei	: XXXXXXXXXXXXXXXXX
Numărul caroseriei	: XXXXXXXXXXXXXXXXX
Numărul șasiului	:
Numărul motorului	: XXXXXXXXXXXXXXXXX
Tipul combustibilului	: Hibrid-benzină
Capacitatea cilindrică, cm3	: 1798
Culoarea	: NEGRU
Masa proprie	: 1380
Masa completă	: 1819
Numărul de locuri	: 5
Capacitatea bacurilor suplimentare pentru combustibil	: 0
Mențiuni speciale	:

<sup>18</sup> <http://e-services.md/?q=ro/content/obține-informatie-despre-vehicul-online>

Data înregistrării primare	: XXXXXX
Tara exportator	:
Statutul MT	: În exploatare
<b>DATE PRIVIND PROPRIETARII/UTILIZATORII</b>	
DATE PRIVIND PROPRIETARUL	
Categoria proprietarului	: Persoana fizică
Are în posesie din	: XXXXXX
<b>DATE PRIVIND CERTIFICATUL DE ÎNMATRICULARE A MT A PROPRIETARULUI</b>	
Tipul documentului	: VP CERTIFICAT DE ÎNMATRICULARE AL VEHICULULI
Seria	:
Numărul	: XXXXXXXXXXXX
Data eliberării	: XXXXXX
PROPRIETARII ANTERIORI	
Categoria proprietarului	: Persoana fizică
A avut în posesie din	: XXXXXX
Restricții	:

## II. Aplicativ

Un factor de risc important prin consecințele nefavorabile pe care le poate avea este *conflictul între normele art.31<sup>3</sup> din Legea nr.131/2007* cu următoarele dispoziții legale:

- **pct.2 din Anexa nr.2 la HG nr.1047/1999** cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora, prin care se stabilește că **"Înmatricularea, transcrierea transiterii dreptului de proprietate și radierea autovehiculelor și remorcilor se efectuează de către subdiviziunile teritoriale de examinare și evidență a vehiculelor ale Instituției Publice Agenția Servicii Publice la cererea proprietarilor de vehicule sau mandatarilor acestora (după atestarea faptului că vehiculul nu figurează la data efectuării înmatriculării ca anunțat în urmărire** conform resurselor informaționale deținute de autoritățile competente din Republica Moldova).

- **pct.19 din Anexa nr.2 la HG nr.1047/1999**, care stipulează că **"Este interzisă înmatricularea, transcrierea transiterii dreptului de proprietate asupra vehiculului,** eliberarea unui duplicat al certificatului de înmatriculare și eliberarea unui nou certificat de înmatriculare, ca urmare a modificării unor date înscrise în acesta, pentru vehiculele care au **principalele elemente de identificare** (numărul caroseriei, numărul șasiului și numărul motorului)

**falsificate, nimicite intenționat sau modificate neautorizat [...]**

O altă neconcordanță legislativă identificată este între **art.31<sup>3</sup> din Legea nr.131/2007** și prevederile **Ordinului nr.607 din 21.09.2018** cu privire la aprobarea Instrucțiunilor privind modalitatea înmatriculării vehiculelor, comandarea și eliberarea plăcilor de înmatriculare, aplicarea interdicțiilor și a marcajului convențional (*în continuare – Ordinul ASP nr.607/2018*), în partea ce ține de înmatricularea vehiculelor aflate în căutare națională sau internațională sau cu numerele de identificare viciate.

Astfel, dacă art.31<sup>3</sup> din Legea nr.131/2007 **permite înmatricularea**, atunci pct.2 și 19 din Anexa nr.2 la HG nr.1047/1999, dar și pct.2; 2.1; 26; 27; 27.1; 27.3; 28; 42.1 lit.a), g); 42.3; 68.2.9 din Anexa la Ordinul ASP nr.607/2018 **interzic**, direct sau indirect **înmatricularea vehiculelor aflate în căutare și cele ale căror număr de identificare este viciat**, precum și includ aceste categorii în lista de interdicții.

#### **Anexa la Ordinul 607/2018:**

**2.** Înmatricularea, transcrierea transiterii dreptului de proprietate și radierea autovehiculelor și remorcilor se efectuează de către subdiviziunile teritoriale de examinare și evidență a vehiculelor ale ASP la cererea proprietarilor de vehicule sau mandatarilor acestora (**după atestarea faptului că vehiculul nu figurează la data efectuării înmatriculării ca anunțat în urmărire** conform resurselor informaționale deținute de autoritățile competente din Republica Moldova).

**2.1.** În cazul efectuării oricăror operațiuni tehnologice, **angajații** subdiviziunilor de examinare și evidență a transportului **sunt obligați să efectueze verificări în masivul de date a mijloacelor de transport furate/răpite** al Ministerului Afacerilor Interne prin intermediul sistemului de căutare „Acces-Web”, introducând în rubrica „CĂUTARE MAI”, după caz, numărul de înmatriculare, codul VIN, numărul motorului, numărul caroseriei, numărul șasiului.

**26.** În cazul vehiculului care a mai fost înmatriculat în alt stat și care se înmatriculează pentru prima dată în Republica Moldova, solicitantul trebuie să prezinte, pe lângă documentele prevăzute la pct. 23, și documentele de înmatriculare eliberate de autoritățile străine, precum și, după caz, plăcile cu numărul de înmatriculare.

**27.** În cazul absenței documentelor prevăzute la pct.26 sau prezentării lor în

copii, subdiviziunile teritoriale de examinare și evidență a vehiculelor vor efectua înmatricularea **numai după obținerea confirmării de la Centrul de Cooperare Polițienească Internațională a faptului că vehiculul nu figurează ca dat în urmărire internațională**, sau în baza informației obținute în conformitate cu prevederile tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte. Confirmarea se solicită și se obține inclusiv prin intermediul sistemelor informaționale.

**27.1.** În cazul vehiculului care a mai fost înmatriculat în alt stat, iar documentele de înmatriculare eliberate de autoritățile străine se prezintă în copii, înmatricularea se va efectua **doar după obținerea confirmării de la Centrul de Cooperare Polițienească Internațională a faptului că vehiculul nu figurează ca dat în urmărire internațională**.

**27.3.** În cazul în care **vehiculul figurează ca dat în urmărire internațională, actele anexate la cererea prevăzută în pct.27.2 se expediază imediat în adresa organelor de drept**, cu informarea petiționarului.

**28. Este interzisă înmatricularea, transcrierea transiterii dreptului de proprietate asupra vehiculului, eliberarea unui duplicat al certificatului de înmatriculare și eliberarea unui nou certificat de înmatriculare**, ca urmare a modificării unor date înscrise în acesta, în caz de depistare a falsificării de documente, prezentate sau **în caz de depistare a falsificării sau de nimicire intenționată a principalelor elemente de identificare ale vehiculului** (numărul caroseriei, numărul șasiului și numărul motorului), precum și **în caz de existență a informației despre aflare în căutare a vehiculului**, iar în organul teritorial de poliție imediat se transmite informația pentru luarea deciziei în modul stabilit de lege.

**42.1 Temei pentru înregistrarea interdicțiilor (restricțiilor) servesc:**

a) Acte ale organelor de drept - încheierea/hotărârea instanței de judecată, încheierea executorului judecătoresc, ordonanța organului de urmărire penală cu autorizația judecătorului de instrucție, privind aplicarea interdicției de înstrăinare a vehiculelor (cod 1, 17 și 2) – privind vehiculele (Codul de Executare al Republicii Moldova nr. 443-XV din 24.12.2004 cu modificările ulterioare, Codul Civil al Republicii Moldova nr.1107-XV din 06.06.2002, Codul de Procedură Civilă al Republicii Moldova nr.225 din 30.05.2003, Legea Insolvabilității nr.149 din 29.06.2012, Codul de Procedură Penală nr.122 din 14.03.2003 art. 205-207):

- **aflate în căutare;**

- pasibile de confiscare;
  - sechestrate cu scopul de a asigura îndeplinirea obligațiilor de către proprietari;
  - care sunt obiecte ale litigiilor patrimoniale;
  - ale căror proprietari sunt dați dispăruți;
  - implicate în accidente de circulație și în alte contravenții.
- g) **restricțiile** înregistrate de către DIÎMT (cod 10) - privind vehiculele:
- **ale căror numere de identificare sunt nimicite intenționat sau contrafăcute;**
  - ale căror documente de înmatriculare sunt declarate nevalabile;

**42.3.** La efectuarea operațiunilor tehnologice angajații subdiviziunilor teritoriale vor verifica în mod obligatoriu mijlocul de transport la capitolul restricții prin intermediul rubricii „**Vizualizarea restricției**” a SIA „Înmatricularea transportului”.

**68.2.9.** Înainte de atribuirea numărului convențional de identificare, expertul BIV este obligat să efectueze verificări în masivul de date a mijloacelor de transport furate/răpite al Ministerului Afacerilor Interne prin intermediul sistemului de căutare „Acces-Web”, introducând în rubrica „CĂUTARE MAI”, după caz, numărul motorului, numărul caroseriei, numărul șasiului ce urmează a fi atribuit.

De menționat că Ordinul ASP nr.607/2018 vine să transpună prevederile Hotărârii Guvernului nr.1047 din 08.11.1999 și a fost aprobat anterior intrării în vigoare a art.31<sup>3</sup> din Legea (la 14.01.2019), suferind modificări în anul 2020 și 2021, fără a aduce atingere semnificative aspectelor de înmatriculare a vehiculelor aflate în căutare națională sau internațională sau a celor cu numerele de identificare viciate, adică interzicerea înmatriculării acestor categorii de vehicule rămânând în vigoare în toată perioada aceasta.

Concurența acestor norme de drept (Legea nr.131/2007, HG nr.1047/1999 și Ordinul ASP nr.607/2018), deși sunt acte de nivel diferit, reprezintă un impediment în aplicarea corectă a prevederilor legislative și creează premise pentru alegerea subiectivă și abuzivă a normei ”convenabile” care se va aplica într-o situație concretă.

Conjunctura în cauză creează pericolul ca, în funcție de interese, precum și favorurile sau anumite sume de bani oferite, să fie aplicate fie **normele legii, care permit înmatricularea vehiculelor menționate**, fie ale **hotărârii Guvernului sau ordinului care interzic înmatricularea acestor vehicule**, generând riscuri semnificative de corupție activă/pasivă, trafic de influență,

favoritism, exercitarea influenței necorespunzătoare.

Circumstanța dată este agravată inclusiv de lipsa accesului la informația despre actul subordonat legii prin nepublicarea integrală a Ordinului ASP nr.607/2018 pe site-ul oficial al ASP la compartimentul LEGISLAȚIE/Acte instituționale, ca fiecare cetățean să dețină acces liber la prevederile acestuia.

Mai mult, din informațiile publice expuse pe site-ul oficial al ASP, la rubrica "Vehicule" - "Înmatricularea, transcrierea transiterii dreptului de proprietate și radierea autovehiculelor și remorcilor se efectuează de către subdiviziunile teritoriale de examinare și evidență a vehiculelor ale Instituției Publice „Agenția Servicii Publice” la cererea proprietarilor de vehicule sau mandatarilor acestora (după atestarea faptului că vehiculul nu figurează la data efectuării înmatriculării ca anunțat în urmărire conform resurselor informaționale deținute de autoritățile competente din Republica Moldova sau alte restricții)<sup>19</sup>.

*Pentru o claritate mai bună a incompatibilității normelor menționate supra a se vedea tabelul de mai jos:*

<b>Înmatricularea, transcrierea transiterii dreptului de proprietate</b>	<b>Legea nr.131/2007</b>	<b>HG NR.1047/1999</b>	<b>Ordinul ASP nr.607/2018</b>
Vehicul cu număr de identificare nimicit intenționat, falsificat sau contrafăcut	Permite	Nu permite	Nu permite
Vehicul aflat în căutare națională sau internațională	Permite	Nu permite	Nu permite

Cu toate acestea, din discuțiile purtate cu reprezentanții ASP, responsabili din cadrul Departamentului de înmatriculare a mijloacelor de transport și calificare a conducătorilor auto, a fost confirmată practica aplicabilității art.31<sup>3</sup> al Legii nr.131/2007, respectiv, înmatriculării vehiculelor aflate în căutare națională sau internațională, precum și a celor cu numere de identificare nimicite intenționat, falsificate sau contrafăcute.

Reprezentanții ASP au precizat că, în acest caz, înmatricularea se efectuează cu includerea în certificatul de înmatriculare la compartimentul "**Mențiuni speciale**" a mențiunii "**Aflat în căutare națională sau internațională**" și că aceste autovehicule pot circula pe drumurile publice naționale, însă nu au dreptul să traverseze frontiera RM, respectiv, să iasă din țară.

**Cu referire la mențiunea specială în certificatul de înmatriculare ar putea exista rezerve, așa cum nu există o reglementare expresă a acestui aspect, iar un exemplar al acestui tip de certificat de înmatriculare nu a fost**

<sup>19</sup> <http://www.asp.gov.md/ro/vehicule>

## prezentat de către reprezentanții ASP.

### Articole din presă:

Oamenii legii din Republica Moldova, Ungaria și România investighează mai multe cazuri de furt de autovehicule din țările Uniunii Europene și vânzarea lor ulterioară în R. Moldova. Mașinile erau aduse în țară prin contrabandă și cu numere false. Erau falsificate nu doar plăcuțele de înmatriculare, dar și numerele caroseriilor și ale motoarelor.

În cadrul investigațiilor urmează a fi stabilit întreg cercul persoanelor implicate în schema criminală, inclusiv angajați ai unor autorități publice<sup>20</sup>. [...]

[...] În acest context, poliția îndeamnă cetățenii să manifeste prudență și diligență maximă la cumpărarea mașinilor, **deși un simplu cetățean nu prea are cum să verifice asemenea situații foarte minuțios**<sup>21</sup>. Dar, acest semnal de atenționare a poliției înseamnă că grupul criminal organizat își vindea mașinile și unor cumpărători de bună credință, care s-au pomenit acum că **mașinile pe care credeau că le dețin legal sunt, de fapt, furate**<sup>22</sup>. [...]

[...] Din cercetările preliminare se cunoaște că mijloacele de transport erau înmatriculate peste hotare și erau introduse în Republica Moldova într-un mod fraudulos.

**După o serie de modificări mecanice a codului VIN sau cel de caroserie, dar și a numărului de motor**, automobilele erau puse în circulație cu plăcuțe de înmatriculare moldovenești<sup>23</sup>.

Din informațiile analizate în presă denotă că și anterior intrării în vigoare a art.31<sup>3</sup> din Legea nr.131/2007 în 2019, exista situația când mașinile furate erau introduse și circulau pe teritoriul Republicii Moldova, doar că începând cu anul 2019, acest lucru a fost legalizat și a scos aceste acțiuni din jurisdicția dreptului infracțional, respectiv, persoanele ar putea să nu fie sancționate și nici trase la răspundere, materializarea riscurilor semnificative de corupție, rămânând valabilă.

### Studiu de caz<sup>24</sup>:

#### **Statistica Interpol: De unde ajung în Moldova cele mai multe mașini furate**

<sup>20</sup> <https://esp.md/ro/sobytiya/2021/06/18/automobilele-furate-ue-erau-vandute-moldova-politistii-au-ridicat-25-de-masini>

<sup>21</sup> A se vedea pct.I la obiecția asupra art.31<sup>3</sup> din Legea nr.131/2007

<sup>22</sup> <https://piataauto.md/Stiri/2021/06/VIDEO-Operatiune-majora-a-politiei-25-de-automobile-furate-din-UE-arestate-in-Moldova/>

<sup>23</sup> <https://autoblog.md/foto-masini-de-lux-furate-la-hotar-cu-moldova-iata-cum-incearca-acum-hotii-sa-le-introduca-tara/>

<sup>24</sup> <https://www.jurnal.md/ro/news/82647e0f9bae8aed/statistica-interpol-de-unde-ajung-in-moldova-cele-mai-multe-masini-furate.html>

În ultimii trei ani (n.a. - 2016-2018), pe teritoriul Republicii Moldova au fost depistate **159 de autovehicule furate din alte state**. În cele mai multe cazuri, este vorba de Italia, Germania și Marea Britanie. **În unele cazuri, mașinile furate sunt depistate după ce au fost înregistrate pe teritoriul Republicii Moldova pe numele a patru-cinci proprietari.**

Viorica P. din Glodeni și-a cumpărat o mașină de la o persoană care avea voie să vândă autovehiculul prin procură. După asta a trecut regulamentar automobilul de pe persoana cu procură pe soțul ei. Astfel, bărbatul ei a devenit al patrulea proprietar al autovehiculului trecut prin instituțiile de înregistrare a automobilelor. Apoi, peste vreo trei ani, după ce au plătit conștiincios toate taxele și asigurările, au decis să vândă mașina.

„Am mers cu persoana care voia să o cumpere la instituția abilitată cu înmatriculările și am semnat un contract de vânzare-cumpărare. După vreo patru luni, noul proprietar a mers peste hotare și, la controlul de la frontieră, **a fost anunțat că automobilul este în urmărire.**” [...]

#### **Mașina cu probleme, la al cincilea proprietar**

În cele din urmă, omul care a cumpărat mașina i-a dat în judecată. Ei însă au continuat să lupte, considerând că nu au făcut nicio ilegalitate. „Înainte de judecată, am mers la Chișinău și am cerut un certificat pentru automobil de la instituția de înmatriculare a automobilelor. Ni s-a dat o adeverință că **autovehiculul nu are nicio interdicție** și poate să iasă de pe teritoriul Republicii Moldova.”

Având acest certificat și știind că nu au fost implicați în lucruri ilegale, oamenii au mers la judecată și au prezentat certificatul spunând că nu sunt vinovați. [...]

Au fost obligați să plătească 80.000 de lei, anul trecut, înainte de revelion. „Am avut cheltuieli destule, pe unde am bonuri, pe unde nu. Aș vrea să fac publică situația mea, am răspunsuri de la multe instituții de stat, răspunsuri care se bat cap în cap. Am constatat că instituțiile nu colaborează una cu alta. Am scris la Ministerul Justiției, Ministerul Afacerilor Interne” [...]

#### **Buni de plată, înainte de Revelion**

Spune că a încercat să obțină un certificat de la Interpol, are jumătate de an de când se chinuie să primească adeverința, însă instituția nu emite documente pentru persoane fizice. „Am mers la un avocat, ca să pornesc altă procedură de judecată, trebuie să am un temei concret. Eu nu am acest certificat din Moldova, doar din Ucraina”, a precizat femeia.

Între timp, au aflat că mașina **este în urmărire din 2005, dar ea a fost înregistrată între timp în Republica Moldova pe cinci persoane**. „Persoana de la care am cumpărat-o noi nu era proprietar, nu a fost înregistrată pe el, dar a avut voie să o vândă. **Am mers pe teritoriul Republicii Moldova trei ani, am**

**plătit taxa pentru drumuri.** Și abia după asta au stabilit că este în urmărire.”

„**Până la noi, alte trei persoane sunt trecute ca proprietari prin instituția de înregistrare a automobilelor**”, spune femeia indignată, adăugând: „Lumea nu are nicio asigurare, am plătit taxe, iar acum nu pot să obțin un certificat că mașina mea este în urmărire”.

### **De unde sunt furate cele mai multe mașini**

Inspectoratul Național de Investigații al Inspectoratului General al Poliției din cadrul Ministerului Afacerilor Interne a oferit pentru JURNAL de Chișinău date statistice despre autovehiculele depistate pe teritoriul Republicii Moldova în perioada 2016–2018 ca fiind sustrate conform bazei centrale de date a Interpol (The International Criminal Police Organization).

Cele mai multe mașini furate, depistate pe teritoriul Republicii Moldova, în cei trei ani, au fost din Italia (39), Germania (26), Marea Britanie (20). Astfel, potrivit sursei citate, cele mai multe vehicule anunțate ca furate au fost înregistrate în 2016 – 50, în 2017 – 69, în 2018 – 40. [...]

„Odată ce s-a stabilit că față de un anumit autovehicul sunt interdicții, organul polițienesc care gestionează cazul informează care este problema: fie că e furat, fie că este vorba de o fraudă financiară, fie de un leasing bancar etc. Există o serie de motive care ar putea sta la baza dării în urmărire a unui automobil”, a menționat omul legii, precizând că nu este vorba doar de furturi din stradă.

Cazul descris supra denotă **materializarea riscurilor de corupție în trecut** și deficiențele existente la înmatricularea/reînmatricularea vehiculelor aflate în căutare, inclusiv prin modificări mecanice ale numărului de identificare și consecințele care pot surveni pentru persoanele de bună-credință.

În urma unei analize sumare a speței prenotate s-a constatat că mijlocul de transport vizat **a fost în proprietatea a șase persoane** pe teritoriul Republicii Moldova, anterior consemnării de facto a acestuia ca aflat în căutare, respectiv, fiind înmatriculat/reînmatriculat în baza de date a autorității competente fără a avea anumite restricții translativ de proprietate (*a se vedea Adeverința depersonalizată din 09.08.2018 eliberată de ASP – anexa nr.1.*).

Totodată, conform Constatării tehnico-științifice din anul 2006, efectuată de către expertul licențiat în expertize judiciare din cadrul ÎS ”REGISTRU”, s-a demonstrat că **numărul de identificare (VIN) al vehiculului dat a fost contrafăcut**, prin modificarea mecanică a unei cifre din acesta (*a se vedea varianta depersonalizată a Constatării tehnico-științifice nr.373 din 09.03.2006 – anexa nr.2.*).

Cu toate acestea, ÎS ”Centrul Resurselor Informaționale de Stat ”Registru”, în anul 2017 confirmă că, potrivit Registrului de Stat al Transporturilor, la data

reînmatriculării, cât și în prezent (n.a. 23.08.2017), **asupra mijlocului de transport în cauză nu au fost și nu sunt înregistrate interdicții de înstrăinare** (a se vedea Adeverința depersonalizată nr.0936VP din 23.08.2017 – anexa nr.3).

De menționat, că în cadrul examinării judiciare a cauzei civile privind rezoluțiunea contractului de vânzare-cumpărare a autovehiculului cu viciu juridic ascuns, intentată la cererea celui de-al șaselea proprietar, s-a constatat că automobilul se află în căutare internațională pe faptul că a fost furat încă în anul 2005 pe teritoriul Federației Ruse, fiindu-i schimbată și culoarea, fapt care a fost deconspirat abia acum.

Mai mult, s-a adeverit că în cadrul acestor tranzacții repetate au fost **implicate și persoane cu funcții de conducere din cadrul Biroului de Înmatriculare a Transportului și Documentare a Conducătorilor Auto Bălți și Glodeni**.

S-a menționat în cadrul procesului examinat că la momentul procurării autoturismului de la persoana care a activat în calitate de **șef al BÎTDCA Bălți numărul caroseriei era șters**, iar la o verificare suplimentară a automobilului la **BÎTDCA Glodeni** nu au fost depistate interdicții de înstrăinare asupra acestuia (a se vedea Hotărârea Judecătorei Drochia din 04.09.2017 – anexa nr.4).

Toate aceste conjuncturi dubioase denotă un **caracter coruptibil sporit** și o **vulnerabilitate excesivă** a domeniului înmatriculării vehiculelor, iar conjugarea celor două categorii de fapte (prezența la vehicul a unui număr de identificare nimicit intenționat, falsificat sau contrafăcut și aflarea vehiculului în căutare națională sau internațională) devine și mai periculoasă în contextul legalizării lor.

Prin urmare, procedura de înmatriculare este una vulnerabilă la corupție, iar lacunele identificate, inclusiv încălcările admise și tolerate pot constitui produse ale corupției sistemice.

### **Articolul 39. Omologarea și certificarea**

(1) Pentru a fi înmatriculate și admise în trafic rutier, vehiculele trebuie să fie omologate și certificate în baza condițiilor tehnice și a metodologiei stabilite de Ministerul Economiei și Infrastructurii.

(2) Prin omologare și certificare pentru admitere în trafic rutier se verifică gradul de corespundere a vehiculelor cu normele tehnice, cu exigențele de siguranță a traficului și de protecție a mediului, precum și utilizarea lor la destinație.

(3) Caracteristicile constructive sau de folosință ale vehiculelor omologate sau certificate pentru a fi admise în trafic rutier nu pot fi modificate decât în condițiile legii.

(4) Categoriile de vehicule care pot fi admise în trafic rutier fără a fi omologate se stabilesc prin ordin al ministrului economiei și infrastructurii.

### **Articolul 8 Competența Economiei și Infrastructurii**

De competența Ministerului Economiei și Infrastructurii sînt:

b) autorizarea persoanelor care practică activitate de întreprinzător în domeniile de omologare, inspecție tehnică periodică, prestări servicii de reparație și de întreținere tehnică a vehiculelor;

d) elaborarea reglementărilor tehnice de construcție, reconstrucție și reutilare a vehiculelor, elaborarea condițiilor tehnice și a metodologiei de omologare, de prestare a serviciilor de reparație și întreținere tehnică, de inspecție tehnică periodică, precum și de certificare a echipamentelor și subsansamblurilor vehiculelor, în vederea admiterii în traficul rutier;

e) controlul, în conformitate cu principiile și procedurile stabilite de Legea nr.131 din 8 iunie 2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, al activității de omologare a vehiculelor și de inspecție tehnică periodică, precum și de certificare a echipamentelor și subsansamblurilor vehiculelor, evaluarea situației în acest domeniu, în vederea perfecționării rețelei de stații autorizate care prestează astfel de servicii

### **OBIECTII:**

La o analiză detaliată a cadrului normativ aferent acestui capitol s-a constatat **lipsa unei metodologii** care ar reglementa omologarea și certificarea și, pe cale de consecință, **omisiunea efectuării acestui mecanism** prevăzut de lege la înmatricularea vehiculelor.

**Această lacună de drept** generează pericolul apariției și existenței riscurilor de corupție determinat de incertitudini referitoare la mecanismele de îndeplinire a obligațiilor, condiționând materializarea **riscului de corupere pasivă/activă, exces de putere sau depășirea atribuțiilor de serviciu, favoritism, exercitarea influențelor necorespunzătoare, trafic de influență,** precum și **riscului înmatriculării unor vehicule care nu corespund normelor tehnice, de siguranța a traficului și de protecție a mediului.**

Deși activitatea de omologare și certificare a autovehiculelor a fost determinată în Acordul de Asociere între Republica Moldova și Uniunea Europeană din 27 iunie 2014, cu termen de apropiere – 2016, totuși această sarcină nu a fost realizată până în prezent.

La nivel național, s-a adoptat doar *articolul 39 din Legea nr.131/2007 (în vigoare din 15.06.2018)*, care prevede obligativitatea îndeplinirii acestui mecanism, însă, în realitate, nefiind aplicat, respectiv, reglementări specifice aferente procesului nu au fost aprobate, fapt confirmat inclusiv de către reprezentanții Ministerului Economiei și Infrastructurii, responsabili de elaborarea metodologiei.

Un **proiect de lege** în acest sens a fost înaintat spre consultări publice în anul

2020, prin care se instituie obligația omologării și certificării autenticității vehiculelor rutiere, de către *Agenția Servicii Publice*, înainte de a fi comercializate, înmatriculate sau înregistrate în Republica Moldova, iar competențe privind supravegherea pieței pentru vehiculele rutiere sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac obiectul omologării, precum și cerințele pentru supravegherea pieței pentru vehicule, piesele și echipamentele pentru aceste vehicule, sunt atribuite *Agenției Naționale Transport Auto*. Însă, până la momentul actual, nu au fost aprobate acte normative care să legifereze domeniul dat.

Potrivit *Notei informative* la proiectul de lege, în prezent admiterea pe piață este realizată de Serviciul Vamal prin plasarea vehiculelor și sistemelor componente sub regim de import, evidența acestora este asigurată de Agenția Servicii Publice prin înmatricularea acestora, iar supravegherea pieței este realizată indirect de Agenția pentru Protecția Consumatorilor. Un element comun al legislației de care se conduc aceste autorități identificat este faptul că în cazul în care există anumite dubii față de caracteristicile tehnice ale unui vehicul trebuie luată ca bază informația care a fost obținută în procesul de omologare a acesteia.

Datorită faptului că acesta nu există apar un șir de conflicte, iar *ca rezultat au de suferit cetățenii* în cazul când doresc să introducă pe piață anumite vehicule sau piese componente.

În cazul în care situația nu se modifică se va menține sistemul simplificat de admitere în trafic a vehiculelor rutiere. Importatorii de autovehicule și piese componente nu vor fi obligați să certifice calitatea produselor importate. [...]

Va crește riscul în trafic *să fie admise vehicule rutiere care nu corespund tipului aprobat* și în continuare va fi exclusă posibilitatea agenților economici de a efectua modificări constructive a autovehiculelor. Iar monitorizarea calității pieselor de schimb importate și plasate pe piață va fi realizată în continuare la nivel informal, fără careva măsuri de prevenție.

De menționat că la momentul asumării statului RM de a aplica procedura dată în Acordul de Asociere, aceasta era legiferată la nivel comunitar prin Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.

Actualmente domeniul este reglementat prin Regulamentul UE 2018/858 din 30 mai 2018, care a substituit și completat Directiva 2007/46/CE, instituind ca și noutate *reglementarea supravegherii pieței*.

La modul general, potrivit Regulamentului UE 2018/858, omologarea este "de tip" și "individuală", aceasta poate fi națională sau UE.

**Omologarea de tip** reprezintă procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante.

**Omologarea individuală a unui vehicul** înseamnă procedura prin care o

autoritate de omologare certifică faptul că un anumit vehicul, unic sau nu, respectă dispozițiile administrative și cu cerințele tehnice relevante pentru omologarea UE individuală a vehiculelor sau pentru omologarea națională individuală a vehiculelor.

Omologarea trebuie să fie făcută pentru a se asigura un nivel ridicat de siguranță în funcționarea vehiculelor, protecția ocupanților acestora și a altor participanți la trafic și pentru a asigura protecția mediului și a sănătății.

Conform Regulamentului UE 2018/858, acest procedeu urmează a fi efectuat față de autovehicule, remorci, precum și sisteme, componente și unități tehnice separate destinate vehiculelor respective, de către o autoritate de omologare, ***înainte de a fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune.***

Totodată, normele UE subliniază importanța introducerii dispozițiilor privind ***supravegherea pieței*** pentru a completa cerințele de omologare de tip, menționându-se, inclusiv despre necesitatea impunerii unor sancțiuni operatorilor economici și serviciilor tehnice care falsifică rezultatele încercărilor sau prezintă declarații false sau date incorecte pentru omologarea de tip.

Supravegherea pieței în sectorul autovehiculelor ar trebui introdusă prin precizarea obligațiilor care revin operatorilor economici din lanțul de aprovizionare, a responsabilităților autorităților de aplicare a legii, precum și a măsurilor care urmează a fi luate în cazul în care pe piață sunt întâlnite produse din industria autovehiculelor care prezintă *riscuri grave pentru siguranță sau pentru mediu, care subminează protecția consumatorilor sau care nu îndeplinesc cerințele de omologare de tip.*

Toate aceste prevederi denotă importanța efectuării unei astfel de mecanism solid de asigurare a conformității pentru a garanta îndeplinirea cerințelor la înmatricularea/introducerea pe piață a vehiculelor, întru asigurarea corespunderii vehiculelor cu normele tehnice, cu exigențele de siguranță a traficului și de protecție a mediului, precum și utilizarea lor la destinație

Totodată, această pârghie ar monitoriza ca și după introducerea pe piață a anumitor sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente nu vor fi instalate pe vehicule sau în acestea neautorizat.

Prin urmare, ar trebui luate măsuri adecvate pentru a garanta că sistemele, componentele, unitățile tehnice separate sau piesele și echipamentele care pot fi instalate pe vehicule sau în acestea și care pot afecta în mod semnificativ funcționarea sistemelor esențiale pentru protecția mediului sau pentru siguranța în funcționare fac obiectul controalelor de către autoritatea de omologare înainte de a fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune.

---

Cu referire la factorii de risc identificați în **art.8 lit.b), d) și e) din Legea nr.131/2007** poate fi remarcată o potențială competență discreționară a Ministerului Economiei și Infrastructurii de a stabili reguli, a autoriza activitatea de omologare și de a efectua controlul asupra acesteia, cumulând, într-un mod defectuos și extins, competențe care trebuie exercitate separat.

Acest factor de risc generează, pe de o parte, posibilitatea ca entitatea publică să promoveze sau să prejudicieze abuziv, din motive de corupție, interesele anumitor persoane ținute să aplice regulile stabilite de entitatea publică respectivă.

Pe de altă parte, acest factor determină apariția riscului de corupție ca persoanele ținute să respecte regulile impuse de entitatea publică să corupă exponenții acestei entități pentru a evita controlul și/sau sancționarea, deoarece toate competențele și, respectiv, discrețiile, sunt cumulate de una și aceeași entitate publică.

În acest sens, *factorul de risc care prezumă cumularea defectuoasă a competențelor este determinat inclusiv de lacune de drept, caracterizate prin lipsa desemnării și delimitării exprese a autorităților care ar fi responsabile de autorizare a activității de omologare a vehiculelor, de efectuare propriu-zisă a acestei activități și autorităților de control, cu indicarea clară a atribuțiilor în acest sens.*

Această obligație a statului rezidă, inclusiv, din dispozițiile art.6 alin.(1) din Regulamentul UE, care stipulează că **”Statele membre se asigură că propriile autorități de omologare și autorități de supraveghere a pieței respectă o separare strictă a rolurilor și responsabilităților și că acestea funcționează independent unele de celelalte. Respectivele autorități pot fi în cadrul aceleiași organizații, cu condiția ca activitățile lor să fie gestionate în mod autonom, ca parte a unor structuri separate”**.

Totodată, în formula actuală a art.8 din Legea nr.131/2007, din care rezidă angajamentul de efectuare a omologării de către persoanele care practică activitate de întreprinzător, se constată un ”vid legislativ” ce ține de omologarea și certificarea vehiculelor, inclusiv în Legea nr. 160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, adică legea nu conține dispoziții cine și în ce condiții avizează și cine desfășoară această activitate.

De asemenea, nu există o legiferare clară a acestui aspect nici în Codul Transporturilor, nici în Legea nr.131 din 8 iunie 2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.

Mai mult, la desemnarea autorităților de avizare, de efectuare și de control/supraveghere a activității de omologare și certificare a vehiculelor, urmează a fi luate în considerare prevederile Regulamentului UE 2018/858. Cu precădere, în ceea ce privește entitatea/entitățile care vor desfășura nemijlocit activitatea în cauză, se recomandă stabilirea clară a domeniului din care vor face parte acestea (public sau privat), așa încât activitatea de omologare și certificare a vehiculelor să fie una eficientă și conformă.

În același context, odată cu legiferarea acestui mecanism în cadrul normativ de bază și aferent, se consideră necesară reglementarea clară și expresă a atribuțiilor, competențelor și obligațiilor, inclusiv **în regulamentele de activitate ale entităților vizate**.

La moment, conform **pct.18 din Anexa nr.2 la HG nr.1047/1999**, înmatricularea, transcrierea transiterii dreptului de proprietate asupra vehiculului, eliberarea unui duplicat al certificatului de înmatriculare și eliberarea unui nou certificat de înmatriculare, ca urmare a modificării unor date înscrise în acesta, cu excepția înmatriculării provizorii pentru probe, **se face numai pentru autovehiculele și remorcile identificate și verificate de către un expert în identificarea vehiculelor** (n.a. angajat al Departamentului de înmatriculare, care întocmește un raport de identificare), care are ca scop:

- a) atestarea faptului că principalele elemente de identificare ale vehiculului (numărul caroseriei, numărul șasiului și numărul motorului) sînt originale și/sau nu au fost supuse unor modificări neautorizate;
- b) atestarea identității vehiculului în raport cu datele menționate în certificatul de înmatriculare al acestuia;
- c) atestarea faptului că formularul-tip al documentului care confirmă înmatricularea anterioară a vehiculului, eliberat de autoritățile competente din țara de proveniență, este autentic (numai pentru vehiculele prezentate pentru prima înmatriculare în Republica.

Adică, anterior înmatriculării vehiculele sunt verificate și identificate de către experți din cadrul departamentului.

---

**Probabilitatea înaltă de materializare a riscurilor de corupție** care derivă din această lacună de drept, dar și din activitatea de identificare a vehiculelor supuse înmatriculării, realizată actualmente de către responsabili din cadrul ASP, este una iminentă, cu un nivel de impact proeminent atât asupra interesului public, cât și privat, fiind confirmată, inclusiv prin inițierea și instrumentarea **cauzelor penale** de către organul de urmărire penală al CNA.

Astfel, în anul 2020, Centrul a inițiat dosare penale în care au fost vizați angajați din cadrul *Departamentului Înmatricularea Mijloacelor de Transport și Calificare Auto din cadrul IP ASP*, pe faptul **coruperii pasive, excesul de putere sau depășirea atribuțiilor de serviciu** la identificarea, verificarea și înmatricularea vehiculelor cu admiterea fie înmatriculării în regim de urgență, fie înmatriculării/reînmatriculării ilegale a unui număr impunător de mijloace de transport reutilate sau cu schimbarea caracteristicilor tehnice ale vehiculelor (inclusiv cu modificarea în RST și în certificatul de înmatriculare a numărului de locuri), pretinzând și primind sume care au variat de la 200 euro la 1500 euro.

În acest context, prin promovarea unor interese private (personale sau de grup) contrară interesului public, determinând favorizări abuzive ale unor persoane, au fost cauzate daune în proporții considerabile bugetului de stat.

---

Suplimentar, se atestă și numeroase **abateri disciplinare** admise de către experți prin executarea necorespunzătoare a obligațiilor funcționale la identificarea vehiculelor supuse înmatriculării, care au fost examinate de către subdiviziunea responsabilă din cadrul ASP.

Astfel, o mare parte din încălcări au vizat **fapte care trezesc suspiciuni rezonabile privind materializarea unor riscuri de corupție**, dar care au fost calificate ca abateri disciplinare, cu încălcarea normelor departamentale ale ASP și sancționate disciplinar cu "avertisment" și "muștrare", într-un singur caz fiind concediată o persoană cu funcție de conducere din cadrul BÎTDCA teritorial.

În cadrul procesului de identificare a vehiculelor supuse înmatriculării, de către subdiviziunea responsabilă, au fost constatate o serie de abateri, care de fapt, ar putea prezuma un interes la săvârșirea acestora, cu potențiale consecințe grave atât asupra persoanelor fizice, a bugetului public, cât și asupra siguranței traficului rutier, dar și mediului.

#### **Faptele constatate au vizat, în general:**

- ✓ Includerea în raportul de identificare a unor date/informații/foto eronate/nelizibile, sau chiar neincluderea foto cu numărul motorului;
- ✓ Modificarea anului fabricației;
- ✓ În lipsa efectuării mențiunilor corespunzătoare în certificatul de înmatriculare;
- ✓ În lipsa unor acte relevante (facturii fiscale pentru servicii, certificatului de înmatriculare din alt stat, cererii fostului proprietar, dovezii efectuării inspecției tehnice periodice, taxei pentru folosirea drumurilor, asigurării obligatorii de răspundere civilă auto, etc.);
- ✓ Fără a indica reutilarea vehiculului în certificatul de înmatriculare, inclusiv cu indicarea incorectă a numărului de locuri;
- ✓ Anexarea la raport a unor acte expirate (procuri, învoiri pentru reutilare);
- ✓ Admiterea înmatriculării autovehiculelor care au amplasat volanul pe partea dreaptă a axei lor longitudinale.

Un alt impact însemnat determinat de lipsa unei omologări și certificări a vehiculelor reprezintă consecințele pe care acestea le pot produce asupra mediului, fapt remarcat tangențial de către societatea civilă.

#### **Articol din presă:**

##### **Rable în Moldova.**

##### **Avertizare: Stare catastrofală. Trebuie măsuri urgente**

Peste 80 la sută din autovehiculele înregistrate în Republica Moldova sunt mai vechi de zece ani, iar cifra este în creștere de la an la an.

Datele au fost publicate de Agenția Mediului într-un proiect privind gestionarea deșeurilor. Specialiștii susțin că situația este gravă și poate atinge cote alarmante dacă autoritățile nu vor întreprinde de urgență acțiuni, transmite Știri.md cu referire la publika.md.

Potrivit datelor celui mai recent raport, realizat de Agenția de Mediu, în Republica Moldova sunt înregistrate aproape un milion de autovehicule. [...]

În document se mai arată că parcul auto național crește anual cu circa 30.000 de unități de transport. Astfel, conform datelor colectate de Agenția de Mediu, în perioada 2004-2018, numărul de autovehicule a crescut de peste două ori. [...]

**Și ecologiștii trag un semnal de alarmă. Ei spun că în ultimii ani Republica**

**Moldova s-a transformat într-un cimitir de mașini vechi.**

"Emisiile care provin de la motoare sunt mai nocive la mașinile vechi. Acum nicio zi în Chișinău calitatea aerului nu corespunde normelor sanitare<sup>25</sup>.

**Hotărârea Guvernului nr.1047 din 08.11.99 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora**

**Pct.23 lit.d) din Anexa nr.2. Regulile de înmatriculare a autovehiculelor și remorcilor**

23. Înmatricularea permanentă sau înmatricularea temporară se efectuează în baza următoarelor documente:

[...] **d) dovada efectuării inspecției tehnice periodice, în termenul de valabilitate** [...]

**COROBORAT cu**

**Pct.17 din Anexa nr.3.** Regulile de inspecție tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor acestora

17. Înainte de efectuarea inspecției tehnice periodice obligatorii, posesorii de vehicule sînt obligați să prezinte expertului:

[...] **certificatul de înmatriculare a vehiculului;** [...]

**OBIECȚII:**

Se constată o concurență a normelor care reglementează procedura de înmatriculare și de inspecție tehnică a autovehiculelor, capabilă să genereze riscuri de corupție atât la înmatricularea vehiculelor, cât și la testarea tehnică a acestora, cu posibila implicare a agenților publici din cadrul birourilor de înmatriculare, precum și a agenților economici care efectuează testarea.

Astfel, dacă la înmatricularea vehiculelor se solicită dovada efectuării inspecției tehnice periodice, iar testarea tehnică nu se efectuează fără certificatul de înmatriculare, în lipsa unor clarificări suplimentare, se creează impresia unui cerc vicios de care pot prevala, discreționar, responsabilii din acest domeniu, în detrimentul intereselor persoanelor care solicită serviciile date.

Pe de altă parte, solicitanții, în cazul unor condiționări, vor fi tentați să identifice soluții ilegale pentru a beneficia de serviciul pretins, fiind constrânși de situație.

În ansamblu, dispozițiile prenotate pot determina circumstanțe favorabile de legalizare a **actelor de corupere activă/pasivă, dare/luare de mită, depășirea atribuțiilor de serviciu, favoritism,** etc.

<sup>25</sup> <https://stiri.md/article/social/rable-in-moldova-avertizare-stare-catastrofala-trebuie-masuri-urgente>

<b>Factori de risc:</b>	<b>Riscuri de corupție:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formulare ambiguă care admite interpretări abuzive</li> <li>• Concurența normelor de drept</li> <li>• Lacună de drept</li> <li>• Lipsa accesului la informația despre actul subordonat legii</li> <li>• Promovarea intereselor contrar interesului public</li> <li>• Derogări neîntemeiate de la exercitarea drepturilor/obligațiilor</li> <li>• Limitarea neîntemeiată a drepturilor omului</li> <li>• Cumularea defectuoasă a competențelor ce trebuie exercitate separate</li> <li>• Lipsa procedurilor administrative</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• riscul coruperii pasive/active</li> <li>• riscul dării/luării de mită</li> <li>• riscul traficului de influență</li> <li>• riscul depășirii atribuțiilor de serviciu</li> <li>• riscul conflictului de interese și/sau favoritismului</li> <li>• riscul exercitării influenței necorespunzătoare</li> <li>• riscul excesului de putere</li> </ul>

## V. 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 DÎMT CCA a ASP conform probabilității de apariție și a impactului acestora:

<b>IMPACT ÎNALT</b>	<b>Riscul înmatriculării unor vehicule care nu corespund normelor tehnice, de siguranța rutieră și de protecție a mediului</b>	<b>Riscul fraudării examenului de calificare auto și obținerii frauduloase a permisului de conducere</b>	<b>Riscul coruperii pasive/active; Riscul traficului de influență</b>
<b>IMPACT MEDIU</b>	<b>Riscul admiterii, neraportării și tolerării unor influențe necorespunzătoare</b>	<b>Riscul favorizării unor candidați</b>	<b>Riscul programărilor frauduloase la examenul auto</b>
<b>IMPACT SCĂZUT</b>			<b>Riscul neglijenței în serviciu</b>
	<b>PROBABILITATE MICĂ</b>	<b>PROBABILITATE MEDIE</b>	<b>PROBABILITATE ÎNALTĂ</b>

## VI. RECOMANDĂRI

---

### 4.1 CU PRIVIRE LA PROCEDURA DE ORGANIZARE A EXAMENULUI PENTRU OBTINEREA DREPTULUI DE A CONDUCE VEHICULE

1. Transferarea funcției de administrator al modulului „Programare electronică” al SIA E-Service către Departamentul tehnologic al ASP.
2. Abrogarea Ordinul nr.427/2020 Regulamentul privind modul de utilizare a modulului „Programarea electronică” al subsistemului „Portalul serviciilor electronice” al SIA E-Service, în procesul de programare și admitere la examenul de obținere a permisului de conducere.
3. Actualizarea și completarea Ordinului ASP nr.360/2018 și a Ordinului ASP nr.40/2021 prin prisma obiecțiilor formulate în Raportul de evaluare, și publicarea acestora pe pagina web a ASP.
4. Admiterea candidaților la examenul de obținerea a dreptului de a conduce vehicule doar cu programare prealabilă.
5. Neadmiterea și excluderea practicii de depunere de către potențialii candidați a unor solicitări/cereri de admitere la examen în regim de urgență, în afara programării.
6. Elaborarea și aprobarea prin act departamental a Regulamentului cu privire la activitatea Comisiei de examinare, care să stabilească condițiile generale și specifice privind activitatea acesteia, modul de organizare și funcționare, periodicitatea instituirii comisiei, inclusiv criteriile de evaluare, selectare și numire a membrilor comisiei etc.
7. Neadmiterea și excluderea practicii de modificare și substituie frecventă a membrilor Comisiei de examinare, iar pentru cazurile excepționale ordinul de modificare a comisiei va prevedea expres temeiul pentru care un membru este substituit cu altul, inclusiv numele prenume acestora (*recomandare valabilă și pentru cazurile când în componența comisiilor se introduc membri noi sau se modifică perioada de activitate a acestora*).
8. Neadmiterea și excluderea practicii de cumulare defectează a competențelor unor membri ai Comisie de examinare/dubla competență sau atribuții paralele (*și anume a cazurilor când pentru anumite zile unii membri ai comisiilor de examinare au calitatea de președinte iar pentru altele de examinatori, pe parcursul unei săptămâni/luni*).
9. Determinarea oportunității normelor pct.11 din Instrucțiunea aprobată prin Ordinul ASP nr.240/2017, care prevăd numirea în componența comisiei de examinare a reprezentanților școlilor de profil terțe sau din cadrul autorităților cu atribuții și responsabilități în siguranța rutieră, care în actuala redacție pot fi calificate ca norme declarative/irealizabile.

10. Elaborarea Politicii privind funcțiile sensibile, care să prevadă modalitatea de analiză și identificare (inventarierea) a funcțiilor sensibile, planul de gestiune a funcțiilor sensibile care să includă măsuri de gestionare a riscurilor aferente funcțiilor sensibile precum: măsuri de control intern, separarea sarcinilor/responsabilităților, rotația responsabilităților și a cadrelor, inclusiv semnalarea și gestionarea neregularităților și abaterilor, supravegherea și monitorizarea, gestionarea accesului la resurse materiale/financiare/informaționale, misiunea de audit intern, investigația de securitate etc.
11. Elaborarea și aplicarea unui Sistem electronic de selectare aleatorie a membrilor Comisie de examinare.
12. Implementarea de către DÎMT CCA a principiului de rotație prin intermediul unui sistem electronic de selectare aleatorie a membrilor Comisie de examinare, inclusiv a președinților.
13. Stabilirea unor condiții exhaustive care ar trebui să le întrunească membrii Comisiei de examinare, întocmirea unor liste a persoanelor care întrunesc aceste condiții și selectarea aleatorie a acestora prin intermediul unui Sistem de selectare aleatorie a membrilor comisie de examinare și a președintelui comisiei.
14. Elaborarea și aprobarea unor standarde de competență profesională pentru toate funcțiile din cadrul DÎMT CCA (cerințe de bază pe care trebuie să le întrunească un candidat la funcția vacantă, inclusiv pentru cea de examinator).
15. Promovarea politicii de angajare în funcția de inspector superior examinator a candidaților care dețin diplomă de absolvire a unei instituții de învățământ superioare, în a cărui program de studii a fost prevăzută studierea legislației din domeniul rutier și mecanicii auto.
16. Neadmiterea și excluderea practicii de selectare netransparentă și discreționară a personalului și angajarea acestora fără concurs, inclusiv în funcții de conducere.
17. Neadmiterea și excluderea practicii de angajare a personalului în cadrul DÎMT CCA fără a fi evaluate calitățile și capacitățile profesionale, nivelul de competență, precum și integritatea profesională a acestora.
18. Evaluarea anuală a examinatorilor, de către o comisie formată în acest sens, în vederea determinării nivelului de realizare a sarcinilor trasate, de manifestare a abilităților profesionale, aprecierii rezultatelor obținute, a corespunderii cu funcția deținută și identificării necesităților de dezvoltare profesională.
19. Afișarea zilnică pe panoul de informare a grupelor care urmează să susțină proba teoretică pentru ziua respectivă, numele, prenumele candidaților și ora începerii examenului pentru fiecare grupă, inclusiv durata examenului.
20. Procedura de selectarea a dosarelor candidaților către anumiți examinatori va fi realizată aleatoriu prin intermediul unui Sistem electronic de repartizare a dosarelor, care va fi interconectat cu cel de selectare a rutelor.

21. Excluderea excepțiilor reglementate la pct.31 din Instrucțiune aprobată Ordinul ASP nr.240/2017, deoarece sunt coruptibile și pot admite fraudarea probei practice.
22. Achiziționarea vehiculelor necesare (de care nu dispune DÎMT CCA) pentru a putea organiza eficient procesul de examinare (proba practică).
23. Curmarea practicii de evaluare subiectivă a candidaților și penalizare eronată a acestora cu puncte de penalizare.
24. Durata probei practice și distanța parcursă va fi îndeplinită în volum deplin (indiferent de punctele de penalizare acumulate), cu excepția cazurilor când candidații comit încălcări grave care pot produce accidente rutiere.
25. Ajustarea reglementărilor pct.3.2 din *Regulamentul privind utilizarea Complexului informațional de înregistrare audio/video a procesului de susținere a examenelor de calificare a conducătorilor auto aprobat prin Ordinul IP ASP nr. 290/2020* cu practica de lucru instituită în acest sens.
26. Sarcina de informare/coordonare cu Direcția Securitate despre inițierea procesului de examinare a probei practice pentru fiecare automobil de examinare utilizat și fiecare persoană examinată în parte, va reveni nemijlocit examinerilor.
27. Instituirea reglementărilor privind răspunderea președinților comisiilor teritoriale de examinare, precum și a examinerilor antrenați în procesul de examinare pentru utilizarea neconformă a sistemului de monitorizare audio-video și neexecutarea obligațiilor prevăzute de Ordinul ASP nr.235/2021.
28. Promovarea practicii de sancționare disciplinară a examinerilor pentru admiterea unor încălcări ce țin de aplicarea eronată a punctelor de penalizare, constatate de către Comisia de contestare.
29. Aducerea la cunoștința membrilor Comisiilor de examinare contra semnătură a deciziilor Comisiei de contestare prin care s-au stabilit anumite neconformități sau erori admise de către examineri, analiza și studierea minuțioasă a acestor cazuri.
30. Aprobarea prin act departamental a Regulamentului cu privire la procedura de examinare și soluționare a contestațiilor, care să stabilească condițiile generale și specifice cu privire la activitatea Comisiei de contestare, modul de organizare și funcționare, inclusiv procedura de contestare a deciziilor comisiei etc.
31. Instituirea unor reglementări privind limitarea dreptului candidatului care contestă rezultatele examenului de obținerea a dreptului de a conduce de a susține repetat examenul până la finalizarea procedurii de contestare.
32. Instituirea unor reglementări privind dreptul candidatului de a-și retrage cererea urmare a vizualizării înregistrărilor video și recunoașterii de către acesta a greșelilor/încălcărilor admise.

## **4.2 PRIVIND IMPLEMENTAREA MĂSURILOR DE ASIGURARE A INTEGRITĂȚII INSTITUȚIONALE ȘI A SISTEMULUI DE CONTROL INTERN MANAGERIAL**

### ***Recomandări ASP:***

1. Angajarea și promovarea în bază de merit și de integritate profesională a tuturor agenților publici din cadrul ASP.
2. Adoptarea prin act normativ departamental a regulamentului de organizare și desfășurare a concursului public, cu fixarea obligatorie a criteriilor de selectare în bază de merit și de integritate profesională;
3. Solicitarea certificatului de cazier privind integritatea profesională a candidaților la angajare în funcții vacante;
4. Desemnarea responsabililor de organizarea și desfășurarea concursului public în cadrul entității și asigurarea condițiilor necesare activității lor;
5. Afișarea în incinta entității și publicarea pe pagina web a ASP sau, după caz, în sursele mass-media a informației cu privire la condițiile de desfășurare a concursului;
6. Desfășurarea fiecărei etape a concursului public (proba scrisă și orală/interviul), inclusiv a etapelor specifice pentru activitatea profesională a agenților publici din cadrul entității respective;
7. Emiterea actului administrativ de numire în funcție a candidatului învingător în cadrul concursului public;
8. Actualizarea și îmbunătățirea Standardului de firmă nr. 37603221-030:2017 care descrie conținutul, forma de prezentare, modul de elaborare, coordonare și aprobare a fișei post, aplicând prin analogie normele metodologice cu privire la elaborarea, coordonarea și aprobarea fișei postului pentru funcția publică, aprobate prin HG nr.158/2008;
9. Revizuirea și actualizarea fișelor de post pentru funcția de expert și inspector superior-examinator și excluderea sarcinilor improprii care nu țin de specificul subdiviziunilor din care fac parte aceste funcții;
10. Intensificarea controlului managerial asupra respectării regimului juridic al incompatibilităților și restricțiilor în ierarhie de către angajații ASP.
11. Informarea agenților publici în momentul raporturilor de muncă sau de serviciu, cu privire la regimul juridic al incompatibilităților, al restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate;
12. Intentarea procedurii disciplinare împotriva agenților publici în privința cărora s-a constatat încălcarea regimului juridic al incompatibilităților, al restricțiilor în ierarhie și al limitărilor de publicitate.
13. Respectarea regimului juridic al declarării averilor și intereselor personale, inclusiv al conflictelor de interese/favoritism.

14. Intensificarea controlului asupra activității DÎMT CCA, de către Direcția securitate.
15. Respectare conformă a regimului juridic al cadourilor de către conducătorii și agenții publici din cadrul ASP, inclusiv monitorizarea executării obligațiilor prevăzute la art.16 alin.2 și 3 al Legii nr.82/2017.
16. Instituirea Registrului de evidență a cadourilor admisibile și Registrului de evidență a cadourilor inadmisibile și publicarea acestora pe pagina web a ASP.
17. 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.
18. 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.
19. 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.
20. Studiarea și aplicarea prin analogie în procesul de desfășurare a anchetelor de serviciu în cadrul IP ASP a normelor metodologice descrise în Ghidul de aplicare a sancțiunilor disciplinare a funcționarului public, elaborat de către Cancelaria de stat a RM.
21. Implementarea conformă a art. 20 din Legea integrității, inclusiv a normelor Legii nr.239/2008 și HG nr.967/2016.
22. Implementarea conformă a normelor art.21 din Legea integrității și art.11 din Legea nr.982/2000 privind accesul la informație.
23. Respectarea și promovarea continuă a normelor de etică și deontologie în toate subdiviziunile ASP.

### **4.3 CU PRIVIRE LA AJUSTAREA ȘI ARMONIZAREA CADRULUI NORMATIV**

1. Examinarea oportunității de elaborare a unui Cod rutier, care să asigure armonizarea prevederilor în domeniu cu cele ale UE;

**Totodată, se recomandă:**

2. Promovarea proiectului de lege privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră (elaborat de către MEI), care transpune prevederile Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 319 din 29 noiembrie 2008;
3. Elaborarea și aprobarea de către MEI a normelor metodologice și a ghidului practic pentru efectuarea auditului și inspecției de siguranță rutieră;
4. Implementarea și promovarea de către ÎS „Administrația de stat a drumurilor” și MEI a auditului de siguranță rutieră pentru toate categoriile de drumuri, inclusiv modificarea legislației drumurilor, astfel încât nici un proiect de drum, să nu poată fi demarat fără un studiu de trafic efectuat anterior și fără un audit de siguranță rutieră făcut pe proiectul de drum după finalizarea acestuia și înainte de începerea lucrărilor de execuție a proiectului.
5. Modificarea normelor art.298 din Codul de Executare, care pune în sarcina poliției (INSP) păstrarea permiselor de conducere până la revocarea sau înlocuirea măsurii preventive aplicate, ca fiind depășite și arbitrare;
6. Reglementarea în actele normative primare din domeniu, cui revine atribuția de evidență și păstrare a permiselor de conducere ridicate, până la revocarea sau înlocuirea măsurii preventive aplicate;
7. Excluderea competenței MAI prevăzute la art.7 lit.e) al Legii nr.131/2007, ca fiind una abuzivă și improprie;
8. Punerea în aplicare de către MAI a normelor art.7 lit.i) al Legii nr.131/2007, ori examinarea oportunității de excludere a acestora, ca fiind irealizabile.
9. Avizarea/coordonarea cu MECC a programelor de instruire, a procesului de formare inițială și perfecționare periodică, în cadrul unităților de instruire specializate, a experților implicați în procesul de omologare, inspecție tehnică periodică, reparație și deservire tehnică a vehiculelor;
10. Promovarea de către MECC a proiectului de HG cu privire la aprobarea Regulamentelor-cadru de organizare și funcționare a Unităților de formare profesională a conducătorilor de autovehicule și a Unităților de formare profesională a transportatorilor rutieri;
11. Excluderea competenței ASP prevăzută la art.14 lit.e) al Legii nr.131/2007 ca fiind una abuzivă și improprie;
12. Având în vedere gradul de pericol social al contravențiilor și infracțiunilor legate de conducerea mijloacelor de transport care deseori se pot solda cu urmări grave, este oportun ca actualul cadru normativ să prevadă pedepse mai aspre, constituite din pedeapsa principală și pedeapsa complementară obligatorie.

13. ASP va anula permisul de conducere doar în cazul anulării de către instanța de judecată a dreptului de a conduce, nu și în cazul aplicării sancțiunii complementare de privare a dreptului de a conduce mijlocul de transport;
14. Modificarea și ajustarea normelor art. 21<sup>1</sup> alin.(3) din Legea 131/2007 prin prisma obiecțiilor prevăzute în prezentul raportul.
15. În cazul aplicării sancțiunii complementare de privare a dreptului de a conduce mijlocul de transport, permisele de conducere necesită a fi retrase până la expirarea măsurii restrictive/a perioadei de suspendare și ulterior restituite titularului. Retragerea permisului de conducere ar trebui să fie ca măsură tehnico-administrativă care ar asigura executarea pedepsei complementare de privare a dreptului de a conduce;
16. Procedura de ridicare a permisului de conducere ar trebui să fie urmată de eliberarea unei dovezi înlocuitoare fără drept de circulație;
17. Permisele de conducere ridicate și transmise ulterior ASP, urmare a aplicării sancțiunii complementare de privare a dreptului de conducere nu vor fi supuse procedurii de nimicire;
18. Racordarea normele art.22, 23, 28 din Legea nr.131/2007 cu prevederile HG nr.616/2016 pentru aprobarea Metodologiei de evaluare externă a calității în vederea autorizării de funcționare provizorie și acreditării programelor de studii și a instituțiilor de învățământ profesional tehnic, superior și de formare continuă și a Regulamentului de calcul al taxelor la serviciile prestate în cadrul evaluării externe a calității programelor de studii și a instituțiilor de învățământ profesional tehnic, superior și de formare continuă și cu Codul Educației;
19. Excluderea competenței de exercitare a controlului asupra activității unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, instituită prin normele art.27 alin.(1) al Legii nr.131/2007, ca fiind excesive, improprie, care poate genera abuzuri și riscuri iminente de corupție;
20. Excluderea termenilor de „profesor de siguranță rutieră” și „certificat de profesor de siguranță rutieră” folosit de legiuitor, ca fiind lacunare, care contravin cu normele Codului Educației;
21. Racordarea normele art.31 din Legea nr.131/2007 cu prevederile HG nr.193/2017 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la formarea continuă a adulților și ale Codului Educației;
22. Ajustarea normele art.34 alin.(2) din Legea nr.131/2007 cu prevederile HG nr.854/2006 cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje;
23. Corelarea normele art.37 alin.(11) din Legea nr.131/2007 cu prevederile art.125 din Codul transporturilor rutiere;
24. Excluderea normelor art.41-50 din Legea nr.131/2007 pe motiv că se dublează cu reglementările art.126-135 din CTR, inclusiv generează conflicte de norme, dublări de atribuții etc.

25. Articolul nr.51 din Legea nr.131/2007 necesită a fi exclus, deoarece în redacția actuală poate genera ilegalități și abuzuri;
26. Punerea în aplicare a prevederilor art.58 din Legea nr.131/2007 și a mecanismului de implementare a acestora.
27. Abrogarea alin.(2) al art.31<sup>3</sup> din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier;
28. Încadrarea tipurilor de vehicule specificate actualmente la alin.(2) al art.31<sup>3</sup> din Legea nr.131/2007 în categoria de interdicții legale, cu includerea acestor mențiuni în RST și asigurarea vizualizării informației la adresarea solicitanților;
29. Definirea și delimitarea expresă a sintagmei, ”înregistrarea vehiculelor”, precum și delimitarea clară între procesul de înmatriculare a vehiculelor și înregistrarea drepturilor asupra acestuia în RST din conținutul Legii nr.131/2007.
30. Elaborarea și promovarea cadrului normativ adecvat privind procesul de omologare și certificare a vehiculelor, precum și de control/supraveghere a acestei activități, cu desemnarea entităților responsabile, stabilirea clară a atribuțiilor/competențelor în acest sens, ținând cont de raționamentele expuse la acest capitol în prezentul raport.
31. Soluționarea conflictului de norme dintre pct.23 lit.d) din Anexa nr.2 și pct.17 din Anexa nr.3 la HG nr.1047/1999, prin elaborarea unor proceduri care ar asigura eficiența procesului de înmatriculare și siguranța traficului rutier, dar și realizarea intereselor persoanelor care solicită serviciile în cauză.
32. Întru promovarea și respectarea principiului egalității și echității în societate, normele pct.181 din HG nr.1452/2007 necesită a fi revizuite prin prisma obiecțiilor reflectate în prezentul raport.
33. Evaluarea și excluderea din conținutul normelor pct.24 din HG nr.1452/2007 a prevederilor care se referă la delegarea în componența comisiei de examinare a reprezentanți din cadrul serviciilor educaționale auto terțe sau din cadrul autorităților cu atribuții și responsabilități în siguranța rutieră din teritoriul deservit, din considerentul că poate genera potențiale conflicte de interese.
34. MECC și Instituția Publică „Agenția Servicii Publice” prin prisma competențelor ce le revine vor elabora și aproba prin ordin comun, metodologia de desfășurare a examenului pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule și de documentare cu permis de conducere, inclusiv vor stabili cerințele necesare pentru examinatori.
35. Instituirea unor norme care să prevadă obligativitatea desfășurării probei teoretice a examenului pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule, în baza materialului didactic aprobat de către Ministerul Educației, Culturii și Cercetării, și coordonat cu Ministerul Afacerilor Interne.

36. Includerea în proba teoretică a examenului pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule a unor subiecte care vor permite evaluarea capacitățile candidaților la aspectele ce țin de comportamentul și siguranța în trafic.

37. Excluderea din conținutul pct.33 din HG nr.1452/2007 a sintagmei „condusă de un reprezentant al autorității ierarhic superioare” din considerentul că nu corespunde practicii realizare în acest sens.

38. Completarea normelor pct.33 din HG nr.1252/2007 cu prevederi privind cadrul normativ în temeiul căruia se examinează cererea persoanei care contestă rezultatele examenului.

39. Excluderea sintagmei „poate fi” utilizată în conținutul normelor art.46 din HG nr.1452/2007 din considerentul că nu asigură aplicarea uniformă a prevederilor propuse și poate genera unele discreții și potențiale riscuri de corupție.

### **Suplimentar se recomandă:**

40. Excluderea factorilor de risc la înmatricularea/reînmatricularea vehiculelor specificate la alin.(2) al art. 31<sup>3</sup> din Legea nr.131/2007, cu instituirea obligației de obținere a informației privind situația juridică a vehiculelor din baza de date a BNC INTERPOL, de către autoritatea de înmatriculare, anterior înmatriculării și eliberării certificatului provizoriu de înmatriculare, inclusiv cu posibilitatea obținerii informației on-line de către persoanele fizice, potențiali cumpărători.

41. Publicarea pe site-ul ASP la compartimentul Legislație/Acte instituționale a Ordinului nr.607/2018 cu privire la aprobarea Instrucțiunilor privind modalitatea înmatriculării vehiculelor, comandarea și eliberarea plăcilor de înmatriculare, aplicarea interdicțiilor și a marcajului convențional.