



MINISTERUL TRANSPORTURILOR,
INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

DIRECȚIA CORP CONTROL ȘI ANTICORUPȚIE

Nr. 47073

Data: 08.09.2020

Către: DIRECȚIA GENERALĂ TRANSPORT TERESTRU

Doamna Adriana KALAPIS - director general

Vă transmitem anexat Raportul nr. 47073/07.09.2020 privind controlul tematic efectuat la Direcția Transport Rutier din cadrul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, Autoritatea Rutieră Română și Regia Autonomă "Registrul Auto Român", aprobat de conducerea ministerului.

Vă rugăm să acționați pentru îndeplinirea măsurilor dispuse în sarcina dumneavoastră prin raportul menționat, în cadrul termenelor de realizare stabilite. De asemenea, veți transmite în scris, către Direcția Corp Control și Anticorupție din cadrul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor modul de îndeplinire al măsurilor, însoțit de copii ale documentelor relevante.

Cu stimă,

DIRECTOR

ILIE-RĂSVAN DUMITRU



MINISTERUL TRANSPORTURILOR,
INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

DIRECȚIA CORP CONTROL ȘI ANTICORUPȚIE

Nr. 47073

Data: 07.09.2020

APROB
MINISTRU
LUCIAN NICOLAE BODE

AVIZAT
DIRECTOR
ILIE-RĂSVAN DUMITRU

RAPORT

privind controlul tematic efectuat la Direcția Transport Rutier
din cadrul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor
Autoritatea Rutieră Română și Regia Autonomă "Registrul Auto Român"

În baza Mandatului de control nr. 47073/10.03.2020 (anexa nr.1), acordat de conducerea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, o echipă de control formată din:

- Călcîi Victor - consilier superior
- Antofie Nicolae - consilier superior

a efectuat un control tematic la Direcția Transport Rutier (DTR) din cadrul ministerului, Autoritatea Rutieră Română (ARR) și Regia Autonomă "Registrul Auto Român".

Controlul s-a desfășurat începând cu data de 11.03.2020, în baza prevederilor HG nr. 90/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și în conformitate cu atribuțiile Corpului de Control, stabilite prin Regulamentul de organizare și funcționare al instituției.

Obiectivele controlului au constat în verificarea aspectelor sesizate prin petițiile înregistrate la Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor sub nr. 47073/06.12.2019 și sub nr. 9975/06.03.2020.

Obiectivul privind petiția înregistrată la minister sub nr.9975/06.03.2020, înaintată de operatorul de transport rutier S.C. Mirtrans Express S.R.L., a fost îndeplinit anterior, aspectele reclamate de petent fiind prezentate și analizate în cadrul *Raportului nr.47073/30.06.2020 privind controlul tematic efectuat la Direcția Transport Rutier din cadrul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor*, care a fost aprobat de conducerea ministerului.

În cadrul prezentului raport au fost analizate aspectele sesizate prin petiția înaintată de domnul Vasilescu Adrian și înregistrată la Registratura Generală a ministerului sub nr.47073/06.12.2019 (anexa nr.2).

Petiția a fost adresată către prim-ministrul Guvernului României și a fost redirectionată către Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor „spre informare și analiză” prin adresa nr.15D/11079/03.12.2019 (anexa nr.3), emisă de Secretariatul General al Guvernului.

Prin petiția menționată, dl. Vasilescu Adrian a reclamat aspecte referitoare la activitatea unor persoane din cadrul Autorității Rutiere Române și din cadrul Direcției Transport Rutier din structura ministerului. Textul integral al petiției este următorul:

„Domnule Prim - Ministru Ludovic Orban,

Vă scriu din îngrijorare față de soarta României.

Sunt un cetățean care îmi câștig veniturile având o activitate în transport rutier, unde toti angajații de la stat ne mulg de spagi si care au afaceri pe care si le protejeaza.

Ati promis să schimbatii lucrurile și să-l dati afară pe acolitii PSD.

La noi în transporturi trebuie schimbate toate cumetriile din ARR, RAR, ISCTR, CNAIR, si DTR.

Nu mai rezistăm mult.

Tandemul Surulescu - ARR și Kalapis la DTR sunt catastrofale, ne-au îngropat de 6 ani de zile, sunt vesnice, preocuparea lor este să facă bani din examenele la care participă ele și acoliții lor, cereti situatia veniturilor din examinare și veți vedea cu cine aveti de a face și care-s protejații și cotizații la buzunarele madamelor.

Au făcut ce-au vrut, pot fi trase la răspundere, trimiteți controlul, au devalizat bugetul ARR din 2014 si 2015, Legea 109/2014 au aplicat-o în 2016, veniturile din examinare le-au intrat in buzunare in loc să intre la stat, este vorba de peste 3 milioane de euro. Evidentele sunt la ARR, vedeti cati soferi au fost examinati în doi ani si calculati prejudiciul.

Kalapis a fost secretar general la minister la Sova, are slugă personala platita de RAR, pe Dragnea l-au condamnat pentru angajarile fictive, verificati la RAR cum au platit din banii noștrii, timp de ani de zile pe soferul personal al lui Kalapis, sofer, care n-a dat pe la locul de munca de la RAR deloc.

Sa nu mai vorbim de profesionalism, astea au terminat facultatea la 20 de ani dupa liceu, sunt niste impostoare, nu stiu cum au dat concursuri de angajare, stiu ca se cere sa cunosti o limba straina, astea nu stiu nimic. Ati putea verifica si examenele, e simplu sa vedeti cum au trecut prin fraudă.

Vă rog sa trimiteti controlul sa verifice afirmațiile si sa ma informati de masurile luate.

Va multumesc,

Adrian Vasilescu”

După cum se poate observa, petiția conține și afirmații cu tentă politică, expresii jignitoare și alegații care nu pot face obiectul verificărilor și asupra cărora, în nici un caz, echipa de control nu se poate pronunța.

Din analiza documentelor privind doar aspectele relevante menționate în cadrul petiției și care pot face obiectul verificărilor echipei de control potrivit competenței, puse la dispoziție de către reprezentanții Direcției Transport Rutier din cadrul ministerului, de către reprezentanții Autorității Rutiere Române și ai Regiei Autonome "Registrul Auto Român", au rezultat următoarele

CONSTATĂRI:

1. Reglementarea, organizarea și desfășurarea activităților de examinare în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, desemnarea și remunerarea membrilor comisiilor de examinare
 - Desfășurarea activității și veniturile obținute de examinatori în condițiile în care modalitatea de plată a acestora nu a fost reglementată

Prin emiterea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere a fost creat „*cadrul legal general pentru aplicarea directă a prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri și ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, denumite în continuare Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009, Regulamentul (CE) nr. 1.072/2009, respectiv Regulamentul (CE) nr. 1.073/2009*” (art.1 alin.2 din ordonanță).

Dispozițiile OG nr.27/2011 privind transporturile rutiere constituie cadrul general pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de mărfuri și persoane pe teritoriul României, precum și a activităților conexe acestora, în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe, garantarea accesului liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier, protecția mediului înconjurător, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice și pentru satisfacerea necesităților economiei naționale și a nevoilor de apărare ale țării.

În sensul prevederilor ordonanței, persoanele cu funcții care concură la siguranța rutieră sunt: conducătorul auto, persoana desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport rutier a întreprinderii/operatorului de transport/operatorului pentru activități conexe transportului rutier, consilierul de siguranță pentru transportul rutier al mărfurilor periculoase și instructorul de conducere auto.

Potrivit prevederilor art. 65 din OG nr.27/2011, „*Persoanele cu funcții care concură la siguranța rutieră și profesorii de legislație rutieră alcătuiesc personalul de specialitate din domeniul transporturilor rutiere”.*

În conformitate cu prevederile art. 6 alin.(1) din OG nr.27/2011 „Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale, autoritate de stat și de reglementare în domeniul transporturilor rutiere, reprezintă, în sensul prezentei ordonanțe, autoritatea competentă”.

Printre atribuțiile Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale în domeniul transporturilor rutiere și în calitate de autoritate de stat în domeniul transporturilor rutiere, prevăzute de OG nr.27/2011, se regăsesc și următoarele:

- elaborează reglementări specifice în domeniul transporturilor rutiere și al activităților conexe acestora (art.6 alin.2 lit.b din OG nr.27/2011);
- elaborează norme obligatorii privind pregătirea, examinarea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, respectiv a persoanelor desemnate să conducă permanent și efectiv activități de transport rutier, a consilierilor de siguranță, a conducătorilor auto, a profesorilor de legislație rutieră, a instructorilor de conducere auto, precum și a lectorilor necesari procesului de pregătire și perfecționare profesională a acestora (art.6 alin.3 lit.h din OG nr.27/2011);
- autorizează centrele de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere, școlile de conducători auto și instructorii auto (art.6 alin.3 lit.g din OG nr.27/2011).

Cu privire la pregătirea, examinarea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, la data intrării în vigoare (04.11.2011), OG nr.27/2011 prevedea următoarele:

„art. 66. - Pregătirea și perfecționarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere se realizează în centrele de pregătire și perfecționare autorizate de către autoritatea competentă, în condițiile stabilite de aceasta prin norme.

art. 67. (1) Examinarea în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere se realizează de către autoritatea competentă, în condițiile stabilite de aceasta prin norme.

(2) Examinarea în vederea atestării profesionale a lectorilor necesari procesului de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere se realizează de către autoritatea competentă, în condițiile stabilite de aceasta prin norme”.

În forma de la data adoptării, OG nr.27/2011 privind transporturile rutiere nu conținea nici o prevedere referitoare la constituirea de comisii de examinare, stabilirea componenței acestora și nici cu privire la modul de remunerare a membrilor comisiilor de examinare.

Conform prevederilor art.90 din OG 27/2011 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii avea obligația de a elabora și de a aproba prin ordin de ministru, norme metodologice de punere în aplicare a ordonanței „în termen de 60 de zile de la data publicării prezentei ordonanțe în Monitorul Oficial al României, Partea I”.

Întrucât ministerul nu a elaborat și nu a aprobat toate normele de aplicare cerute de lege nici în termenul prevăzut de ordonanță și nici ulterior, până în luna decembrie 2015, activitatea de examinare în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și a lectorilor a continuat să se desfășoare în baza vechilor reglementări, respectiv:

- O.M.T nr.761/1999, privind desemnarea, pregătirea și atestarea profesională a persoanelor care conduc permanent și efectiv activități de transport rutier cu modificările și completările ulterioare;
- O.M.T.C.T nr.1044/2003, privind aprobarea Regulamentului pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul rutier, feroviar sau pe căile navigabile interioare al mărfurilor periculoase cu modificările și completările ulterioare;
- O.M.L.P.T.L nr.597/2003 privind aprobarea Normelor pentru stabilirea condițiilor de obținere a atestatului profesional de către conducătorii auto care efectuează transport rutier de mărfuri cu vehicule a căror masă maximă autorizată este mai mare de 3,5 tone, transport rutier de persoane și transport rutier cu vehicule având mase și/sau dimensiuni de gabarit depășite, cu modificările și completările ulterioare;
- O.M.T.C.T nr.42/2006 privind condițiile de pregătire profesională inițială și continuă a anumitor categorii de conducători auto, cu modificările și completările ulterioare;
- O.M.T. nr.640/2007 pentru aprobarea Normelor privind pregătirea și atestarea profesională a conducătorilor auto care efectuează transport rutier de mărfuri periculoase;
- O.M.T.C.T nr.1065/2003 pentru aprobarea Normelor metodologice privind atestarea profesională a lectorilor necesari procesului de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere.

Examinările prevăzute de aceste ordine de ministru s-au desfășurat la sediile centrelor de pregătire autorizate de Ministerul Transporturilor prin Direcția Rutieră, în conformitate cu prevederile Normelor de autorizare a centrelor de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere, cu modificările și completările ulterioare, aprobate prin OMT nr.794/2007.

Ordinele de ministru menționate mai sus prevedeau **condiții specifice diferite** pentru **modul de constituire și pentru componența comisiilor de examinare** a personalului din domeniul transporturilor rutiere, în funcție de categoria de personal reglementată.

Cu toate acestea, ARR și Direcția Rutieră din cadrul MT au abordat în mod unitar modul de constituire a comisiilor de examinare, indiferent de categoria de personal examinată. În acest sens, ARR a elaborat și a implementat proceduri proprii privind organizarea și desfășurarea examenelor pentru obținerea certificatelor/atestatelor de pregătire profesională în sistem informatic, conform cărora comisia de examinare avea aceeași componență pentru toate categoriile de candidați care au urmat cursurile unui anumit centru de pregătire și s-au înscris la examen.

Astfel, comisiile de examinare au fost alcătuite invariabil **din 3 membri dintre care 2 reprezentanți ai ARR și un reprezentant al ministerului, din cadrul direcției de specialitate sau chiar de la alte compartimente** din structura organizatorică a ministerului (Serviciul Resurse Umane, Direcția Generală Strategie, Management și Afaceri Externe, personal de la cabinetele demnitarilor, ș.a.), după cum reiese din situația cu componența și repartizarea în teritoriu a comisiilor de examinare 2011 - 2012 (anexa nr.4).

Prin decizie a directorului general al ARR, la nivelul instituției a fost constituit Corpul examinatorilor ARR, în cadrul acestuia fiind nominalizate persoanele din instituție care au fost desemnate ca reprezentanți în comisiile de examinare a personalului din domeniul transporturilor rutiere.

Conducerea ARR a desemnat reprezentanți în comisiile de examinare la centrele de pregătire din teritoriu, însă nu a emis în acest sens ordine de deplasare (delegații) pentru respectivii angajați și nu a asigurat întocmirea documentelor necesare achitării drepturilor salariale convenite salariaților pentru activitatea desfășurată în cadrul comisiilor de examinare, în afara orelor de program.

De asemenea, personalul Direcției Rutiere, nominalizat de conducerea direcției în cadrul comisiilor de examinare în vederea participării la examinările programate și organizate de ARR, a efectuat deplasări la centrele de pregătire, fără a fi emise ordine de deplasare în acest sens.

Astfel, ambele structuri au desemnat reprezentanți în comisiile de examinare dar nu au stabilit modul în care urma să fie remunerați aceștia pentru munca depusă în cadrul comisiilor și nu au asigurat întocmirea documentelor necesare efectuării plăților (ordine de deplasare, evidența orelor suplimentare lucrate) aferente acestor activități, programate de regulă în afara programului normal de lucru, în zile de sâmbătă.

Nici unul dintre ordinele de ministru care reglementau pregătirea și examinarea candidaților în vederea obținerii atestatelor/certificatelor de pregătire profesională a personalului nu conținea prevederi referitoare la modul în care sunt remunerate persoanele desemnate de ARR și de Direcția Rutieră ca reprezentanți în comisiile de examinare, pentru munca depusă în cadrul respectivelor comisii.

Pe de altă parte, din datele menționate în declarațiile de avere, disponibile în mod public pe site-ul ARR și respectiv pe cel al MT, rezultă că atât angajați ai ARR cât și angajați ai MT din cadrul Direcției Rutiere, au realizat venituri din activitatea de examinare în baza unor contracte/convenții civile încheiate în nume propriu cu unele centre de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere.

Aceste aspecte precum și modul deficitar de reglementare a activității de examinare, au mai fost analizate în cadrul verificărilor efectuate anterior la ARR și la direcția de specialitate de către Corpul de control din cadrul ministerului.

Prin rapoartele întocmite în urma acțiunilor de control precedente, au fost aduse la cunoștința conducerii ministerului deficiențele constatate cu privire la organizarea și desfășurarea activității de examinare a personalului din domeniul transporturilor rutiere și au fost dispuse măsuri pentru eliminarea abaterilor constatate.

Astfel, în cadrul Raportului nr.35706/03.11.2011 (anexa nr.5) s-a concluzionat că reglementarea neuniformă precum și lipsa de reglementare a unora dintre aspectele legate de examinarea personalului din domeniul transporturilor rutiere, au permis „adoptarea unui mod de organizare al activității comisiilor ce a generat suspiciuni cu privire la faptul că procesul de examinare nu asigură un cadru obiectiv pentru desfășurarea acestei activități, mai ales prin remunerarea membrilor acestora de către centrele de pregătire și perfecționare”, și că „se impune reglementarea clară a activității de examinare a candidaților care au urmat cursuri de pregătire/perfecționare în domeniul transporturilor rutiere urmărindu-se, în principal:

- stabilirea de tarife pentru toate categoriile de examinări, care să se facă venit la bugetul organismului examinator;
- desemnarea unui corp de examinatori și stabilirea condițiilor pe care să le îndeplinească persoanele care fac parte din acesta, astfel încât să se respecte toate prevederile legale/ordinele de ministru în vigoare;

- desemnarea membrilor comisiilor de examinare numai din cadrul personalului corpului examinatorilor;
- efectuarea activității de examinare ca atribuție de serviciu și, implicit, remunerarea membrilor comisiilor cu respectarea prevederilor legale referitoare la drepturile de natură salarială și delegări/deplasări”.

Ulterior, în cadrul Raportului nr.9406/25.04.2013 (anexa nr.6) s-a reținut că „În continuare a fost menținut în activitatea de examinare un mod de lucru care nu respectă prevederile legale referitoare la efectuarea deplasărilor și care creează suspiciuni cu privire la obiectivitatea examinărilor în condițiile în care membrii comisiilor sunt plătiți în nume propriu de către centrele de pregătire și perfecționare” și că „este necesară reglementarea clară a acestui domeniu, prin elaborarea și implementarea unor norme specifice privind examinarea, care să asigure respectarea prevederilor legale referitoare la:

- stabilirea de tarife pentru examinarea tuturor categoriilor de candidați, care să se facă venit la bugetul organismului examinator;
- cerințele pe care trebuie să le îndeplinească persoanele desemnate ca membri în comisiile de examinare;
- remunerarea membrilor comisiilor de examinare în conformitate cu prevederile legale referitoare la drepturile de natură salarială și la delegări/deplasări”.

Rapoartele de control menționate au fost aprobate de conducerea ministerului, însă măsurile propuse nu au fost duse la îndeplinire de către reprezentanții ARR și ai direcției de specialitate din minister.

Profitând de reglementarea deficitară a activității specifice, de inexistența prevederilor referitoare la modalitatea de remunerare a membrilor comisiilor de examinare și întreținând această stare de fapt, inclusiv prin neîndeplinirea măsurilor dispuse în sarcina lor în urma verificărilor anterioare, reprezentanții Direcției Transport Rutier și conducerea Autorității Rutiere Române au creat practic o schemă de lucru prin care au obținut în folos propriu sume importante de bani.

Astfel, demersurile efectuate de reprezentanții DTR și ARR au constatat în principal, în următoarele:

- examinările organizate la sediile centrelor de pregătire și perfecționare a personalului au fost programate de regulă în afara programului normal de lucru al ARR și al ministerului, în zile de sâmbătă;
- conducătorii ARR și DTR au desemnat reprezentanți în comisiile de examinare programate în teritoriu dar nu au asigurat întocmirea documentelor necesare efectuării deplasărilor;
- nu au fost prevăzute, fundamentate și supuse aprobării Ministerului Transporturilor tarife pentru activitatea de examinare, sub pretextul că această activitate nu ar fi una specifică instituției;
- conform declarațiilor de avere depuse, membrii comisiilor de examinare au încheiat în nume propriu convenții civile cu centrele de pregătire unde au participat la examinări iar în baza convențiilor, au fost remunerați direct de către centre.

Toate aceste demersuri au fost de natură să creeze o aparență de legalitate a activității, având în vedere dispozițiile legale privind incompatibilitățile, în sensul că persoanele desemnate ca reprezentanți în comisiile de examinare ar desfășura o activitate didactică sau asimilată acesteia, în afara programului normal de lucru.

Analizând situația creată prin modul de lucru descris mai sus, prin prisma prevederilor legale aplicabile, se conturează următoarele două posibilități de analiză:

- În prima variantă s-ar putea considera că examinatorii au desfășurat „*activități didactice*” așa cum mulți dintre ei au menționat în declarațiile de avere, în afara programului normal de lucru al instituțiilor la care erau angajați, fiind plătiți de centrele de pregătire în baza unor convenții civile.

O astfel de activitate era permisă, în conformitate cu prevederile art.96 alin.(1) din Legea nr.161/2003 privind unele măsuri pentru asigurarea transparenței în exercitarea demnităților publice, a funcțiilor publice și în mediul de afaceri, prevenirea și sancționarea corupției, respectiv:

„Funcționarii publici, funcționarii publici parlamentari și funcționarii publici cu statut special pot exercita funcții sau activități în domeniul didactic, al cercetării științifice, al creației literar-artistice [...]”.

Pe de altă parte, după cum am mai precizat, centrele de pregătire și perfecționare la sediile cărora au avut loc activitățile de examinare erau autorizate în conformitate cu prevederile *Normelor de autorizare a centrelor de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere, cu modificările și completările ulterioare*, aprobate prin OMT nr.794/2007, doar să organizeze și să desfășoare cursurile specificate în anexa 1 la ordinul de ministru menționat și nu să examineze candidații în vederea acordării certificatelor/atestatelor de pregătire profesională.

Este evident că examinarea candidaților, realizată la sediile centrelor de pregătire și în interesul acestora prin încheierea de contracte civile de prestări servicii cu examinatori - persoane fizice, nu poate reprezenta decât o activitate de pretestare sau de simulare (așa numitul “examen cu școala”), desfășurată în interes privat, care în nici un caz nu poate substitui examinarea oficială în vederea acordării certificatelor/atestatelor de pregătire profesională.

În conformitate cu prevederile ordinelor de ministru aplicabile, examinarea trebuia să fie asigurată de ARR și Direcția Rutieră, această activitate fiind atributul exclusiv al autorităților statului, reprezentate de autoritatea competentă (Ministerul Transporturilor) și de organismul examinator desemnat de aceasta, constituind totodată una dintre condițiile obligatorii pentru eliberarea de atestate/certIFICATE.

Nu poate fi susținută aparența de legalitate pe care au încercat să o inducă persoanele care au declarat venituri din examinări, considerând că au desfășurat o activitate independentă, în condițiile în care membrii comisiilor de examinare:

- au fost nominalizați să participe la examinări în virtutea funcțiilor ocupate de aceștia la ARR la Ministerul Transporturilor;
- au avut calitatea de „reprezentant” al ARR și respectiv al ministerului și/sau al direcției de specialitate din minister în comisiile de examinare, în conformitate cu prevederile ordinelor de ministru aplicabile (reprezentant = „*persoană împuternicită să reprezinte pe cineva sau ceva, să țină locul cuiva, să acționeze în numele cuiva*”, a reprezenta = „*a acționa în numele unei persoane, al unei colectivități, al unui stat în temeiul împuternicirii primite de la acestea sau de la lege*” - conform DEX '98);
- au avut obligația să respecte procedura operațională privind organizarea și desfășurarea examenelor pentru obținerea certificatelor/atestatelor de

pregătire profesională în sistem informatic, elaborată și implementată la nivelul ARR;

- au avut obligatia să se prezinte la sediile centrelor de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere unde s-au ținut examenele, la data stabilită conform calendarului de examinare;
- au utilizat, în cadrul examinărilor la centrele de pregătire, bazele de date și soft-ul dedicat examinării în sistem informatic, puse la dispoziție de ARR, folosind, în mod direct, inclusiv informații care prin natura lor nu erau destinate publicității, cum ar fi subiectele de examen.

Din toate aceste considerente, coroborate cu faptul că în baza examenelor susținute, Autoritatea Rutieră Română a eliberat certificate/atestare profesionale către candidații care au fost declarați admiși, rezultă fără echivoc faptul că membrii comisiilor de examinare au îndeplinit o sarcină de serviciu implicând exercițiul autorității de stat atunci când au participat la examinări.

Pe de altă parte, cu toate că ARR a suportat toate cheltuielile generate de susținerea activității de examinare, aferente programării examenelor, achiziției/întreținerii softului utilizat, elaborării subiectelor de examen, elaborării procedurilor operaționale și instrucțiunilor, centralizării și evidenței rezultatelor, instruirii și pregătirii examinatorilor, toate acestea fiind cuantificabile, conducerea instituției nu a luat măsurile necesare pentru stabilirea unui tarif de examinare care să acopere cheltuielile menționate.

În conformitate cu prevederile art.1 alin. (4) din HG nr.625/1998, „A.R.R. este instituție publică finanțată integral din venituri proprii realizate din prestațiile de servicii specific [...] pe bază de tarife stabilite în condițiile legii”.

Având în vedere constatările prezentate, apreciem că persoanele care au asigurat succesiv conducerea ARR (directorii generali și membrii Consiliului de conducere) nu și-au îndeplinit în mod corespunzător atribuțiile și au prejudiciat astfel bugetul instituției prin cheltuielile efectuate pentru susținerea activităților de examinare, fără ca acestea să fie recuperate prin stabilirea de tarife.

Directorul general și Consiliul de conducere al ARR nu au asigurat evaluarea costurilor aferente activităților specifice de examinare a candidaților, nu au stabilit tarife pentru toate aceste activități și implicit nu au supus aprobării ministerului propuneri pentru aprobarea respectivelor tarife, conform atribuției prevăzute de art.13 lit.k) din Regulamentul de Organizare și Funcționare a Autorității Rutiere Române - A.R.R., anexă la Hotărârea de Guvern nr.625/1998, respectiv atribuția potrivit căreia consiliul de conducere „stabilește și supune spre aprobare Ministerului Transporturilor și Infrastructurii tarifele pentru prestațiile de servicii”.

Echipa de control apreciază că aspectele prezentate mai sus reprezintă indicii ale săvârșirii infracțiunii de abuz în serviciu, prevăzută de art.297 Cod penal, respectiv:

„Fapta funcționarului public care, în exercitarea atribuțiilor de serviciu, nu îndeplinește un act sau îl îndeplinește în mod defectuos și prin aceasta cauzează o pagubă ori o vătămare a drepturilor sau intereselor legitime ale unei persoane fizice sau ale unei persoane juridice se pedepsește cu

închisoarea de la 2 la 7 ani și interzicerea exercitării dreptului de a ocupa o funcție publică”.

- **În cea de-a doua variantă** de analiză a modului de desfășurare a examinărilor, considerăm de la bun început că persoanele care au fost desemnate ca membri în comisiile de examinare și-au desfășurat activitatea în calitate de reprezentanți ai autorității statului, ca angajați ai ARR și ai Ministerului Transporturilor, în exercitarea atribuțiilor specifice funcțiilor ocupate, situație în care **nu pot fi justificate** sumele încasate de examinatori pe baza convențiilor civile încheiate în nume propriu cu centrele de pregătire.

Cu toate că nici una dintre prevederile legale și reglementările specifice în vigoare nu prevedeau obligația de a programa examinările în afara programului normal de lucru, persoanele care au ocupat succesiv funcțiile de director general al ARR și de director al direcției de specialitate din minister (care au avut atribuții pentru stabilirea calendarului examinărilor, desemnarea membrilor comisiilor de examinare și repartizarea acestora în teritoriu), au optat pentru programarea activităților de examinare în afara programului normal de lucru de 40 de ore pe săptămână, în zilele de sâmbătă.

În aceste condiții, activitatea desfășurată de persoanele desemnate atât de ARR cât și de Direcția Rutieră să participe ca reprezentanți în comisiile de examinare, **nu poate fi considerată decât muncă suplimentară** în conformitate cu prevederile art.120 alin.(1) din Legea nr.53/2003, conform cărora „Munca prestată în afara duratei normale a timpului de muncă săptămânal, prevăzută la art.112, este considerată muncă suplimentară”.

După cum am mai precizat, conducerile ARR și Direcției Transport Rutier au desemnat reprezentanți în comisiile de examinare la centrele de pregătire din teritoriu, însă nu au emis în acest sens ordine de deplasare (delegații) pentru respectivii angajați, **nu au ținut evidența orelor lucrate suplimentar** și nu au asigurat întocmirea documentelor necesare achitării drepturilor salariale cuvenite salariaților pentru activitatea desfășurată în cadrul comisiilor de examinare, în afara orelor de program. Prin aceasta au fost încălcate dispozițiile art.119 din Legea nr.53/2003 - Codul muncii, republicată, care prevedeau că „Angajatorul are obligația de a ține evidența orelor de muncă prestate de fiecare salariat și de a supune controlului inspecției muncii această evidență ori de câte ori este solicitat”.

Conform prevederilor art.43 din Legea nr.53/2003 - Codul muncii, republicată, „Delegarea reprezintă exercitarea temporară, din dispoziția angajatorului, de către salariat, a unor lucrări sau sarcini corespunzătoare atribuțiilor de serviciu în afara locului său de muncă”, iar art.44 alin.(2) din aceeași lege prevede că: „Salariatul delegat **are dreptul la plata cheltuielilor de transport și cazare, precum și la o indemnizație de delegare**, în condițiile prevăzute de lege sau de contractul colectiv de muncă aplicabil”.

Echipa de control apreciază că în lipsa altor prevederi legale sau norme și reguli administrative, **singura posibilitate de a compensa sau plăti orele de muncă prestate în afara programului normal de lucru de către salariații desemnați ca reprezentanți în comisiile de examinare era cea conformă cu prevederile Codului muncii și ale Regulamentelor Interne ale celor două instituții.**

Având în vedere constatările de mai sus, apreciem că veniturile obținute și declarate de persoanele care au participat la activitățile de examinare desfășurate la sediile centrelor de pregătire nu au un caracter licit, fiind necuvenite, întrucât:

- membrii comisiilor de examinare au fost desemnați în virtutea funcțiilor deținute în cadrul ARR și respectiv Ministerul Transporturilor;
- în activitatea desfășurată în cadrul comisiilor de examinare reprezentanții desemnați au îndeplinit atribuții/sarcini de serviciu, având obligația de a se prezenta la locul de desfășurare a examenelor și de a respecta procedura specifică implementată la nivelul ARR;
- membrii comisiilor de examinare au reprezentat autoritatea statului, în conformitate cu prevederile legale și cu ordinele de ministru care reglementau activitatea de examinare a personalului din domeniul transporturilor rutiere.

Nu suntem în măsură să precizăm mecanismul prin care candidații înscriși la examene au fost determinați să plătească sume din care au fost plătiți ulterior examinatorii de către centrele de pregătire însă, având în vedere faptul că membrii comisiilor de examinare au primit bani după îndeplinirea unei sarcini de serviciu, în cadrul unei activități care implică exercițiul autorității de stat, apreciem că fapta în sine precum și împrejurările expuse, reprezintă indicii temeinice de săvârșire a unor fapte de natură penală, care ar putea întruni elementele constitutive ale infracțiunii de primire de foloase necuvenite, așa cum era aceasta definită la art. 256 din vechiul Cod Penal, respectiv:

„Primirea de către un funcționar, direct sau indirect, de bani ori de alte foloase, după ce a îndeplinit un act în virtutea funcției sale și la care era obligat în temeiul acesteia, se pedepsește cu închisoare de la 6 luni la 5 ani.

Banii, valorile sau orice alte bunuri primite se confiscă, iar dacă acestea nu se găsesc, condamnatul este obligat la plata echivalentului lor în bani”.

Deși noul Cod Penal nu mai prevede ca atare infracțiunea de primire de foloase necuvenite, „această faptă nu a fost dezincriminată, ci a primit o nouă calificare prin dispozițiile art. 289 din Codul penal, aceea de luare de mită” (a se vedea Decizia Curții Constituționale a României nr. 422 din 15 iunie 2017).

Folosind în mod abuziv autoritatea statului și a funcțiilor deținute, reprezentanții ARR și ai direcției de specialitate din cadrul ministerului au forțat aplicarea reglementărilor și așa deficitare în ceea ce privea remunerarea activității de examinare, au creat și au menținut o stare infracțională prin care au obținut avantaje financiare în propriul interes.

Modul de lucru descris mai sus, abordat de reprezentanții ARR și ai direcției de specialitate din cadrul ministerului cu privire la activitatea de examinare, a fost perpetuat până la data de 4 decembrie 2015 când a fost emis pachetul de ordine de ministru prin care a fost reglementată printre altele și plata examinatorilor. Însă, după cum s-a constatat și va fi prezentat în continuare, reglementarea a fost efectuată în mod abuziv, în interesul unui grup de persoane dintre care unele au ajuns să încaseze lunar din examinări, sume chiar și de 3 - 4 ori mai mari decât salariul primit pentru funcția ocupată.

Având în vedere toate aspectele prezentate cu privire la modul în care s-au desfășurat activitățile de examinare în vederea atestării profesionale a personalului din domeniul transporturilor rutiere precum și indiciile prezentate cu privire la o posibilă săvârșire de infracțiuni, echipa de control consideră că se impune sesizarea organelor de urmărire penală pentru efectuarea verificărilor necesare și după caz, pentru luarea măsurilor prevăzute de lege.

Așa cum am mai precizat, angajații Direcției Transport Rutier care au participat ca reprezentanți în comisiile de examinare la centrele de pregătire a personalului din domeniul transportului rutier au obținut venituri de la aceste centre în baza unor contracte civile.

Pe de altă parte, conform prevederilor art.6 alin.(2) lit.g) din OG nr.27/2011 „*Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale în domeniul transporturilor rutiere, are următoarele atribuții [...]*”:

g) autorizează centrele de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere, școlile de conducători auto și instructorii auto”;

Cu ocazia controalelor desfășurate anterior, s-a evidențiat existența unei posibile situații de conflict de interese având în vedere că, pe de o parte direcția de specialitate din cadrul ministerului avea printre atribuții atât autorizarea centrelor de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transportului rutier cât și verificarea menținerii condițiilor de autorizare iar pe de altă parte, personalul direcției a obținut venituri în baza unor convenții civile încheiate cu centrele de pregătire.

Având în vedere faptul că centrele de pregătire sunt entități private, înființate în scop lucrativ, autorizațiile acordate de Ministerul Transporturilor, prin direcția de specialitate, au permis acestora să realizeze venituri din activitatea de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transportului rutier.

Situația de conflict de interese a fost confirmată ulterior, în urma verificărilor efectuate de Agenția Națională de Integritate care „a constatat existența conflictului de interese de natură administrativă în cazul lui VOLCINSCHI LIZETA, Director în cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, întrucât, în perioada exercitării funcției publice de conducere, a semnat / aprobat autorizații de funcționare a unor puncte de lucru aparținând S.C. „CASADI” S.R.L. (societate comercială în cadrul căreia a deținut calitatea de examinator și de la care a obținut venituri în cuantum net de 32.752,00 Lei), fiind, totodată, implicată și în procesul de autorizare a acestora, prin semnarea diverselor solicitări necesare definitivării dosarului de autorizare [...]. Astfel, VOLCINSCHI LIZETA a încălcat dispozițiile art. 79, alin. (1), lit. c) din Legea nr. 161/2003, potrivit căreia “Funcționarul public este în conflict de interese dacă: [...] interesele sale patrimoniale, ale soțului sau rudelor sale de gradul I pot influența deciziile pe care trebuie să le ia în exercitarea funcției publice”” (comunicat de presă al Agenției Naționale de Integritate din data de 28 aprilie 2015 - disponibil la adresa de internet <https://www.integritate.eu/Comunicate.aspx?PI D=20&NewsID=1910>).

Conform datelor disponibile pe portalul instanțelor de judecată, în dosarul nr.2988/2/2015 având ca obiect „*anulare act administrativ Raport de evaluare nr.16931/G/III/28.04.2015*”, Înalta Curte de Casație și Justiție - Secția de Contencios Administrativ și Fiscal a pronunțat Decizia nr.2433/11.06.2018 prin care a respins recursul formulat de reclamanta Volcinschi Lizeta împotriva Sentinței civile nr.2846 din 3 Noiembrie 2015 a Curții de Apel București-Secția a VIII-a de contencios administrativ și fiscal, ca nefondat, soluția fiind definitivă.

Și după emiterea OMT nr. 1212/2015 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea și controlul centrelor de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, Direcția Transport Rutier a rămas o verigă în procesul de luare a deciziei de autorizare a centrelor de pregătire, printre atribuțiile acesteia aflându-se și următoarea: „*autorizează [...] centrele de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere, în condițiile prevăzute la art. 6 și 62 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare*”.

Pe de altă parte, din verificările efectuate a rezultat că declarațiile de avere ale unor angajați din cadrul Direcției Transport Rutier, nu se regăsesc pe pagina de internet a MTIC și nici pe Portalul declarațiilor de avere gestionat de Agenția Națională de Integritate.

Având în vedere aceste aspecte, considerăm că se impune sesizarea Agenției Naționale de Integritate atât cu privire la existența unui posibil conflict de interese de natură administrativă în cazul personalului desemnat de DTR ca membru în comisiile de examinare și care, totodată a fost implicat în procesul de autorizare a centrelor de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, cât și cu privire la posibila încălcare a prevederilor legale referitoare la obligația depunerii declarațiilor de avere și interese.

- Elaborarea, promovarea și aprobarea actelor normative prin care au fost reglementate inclusiv condițiile de plată pentru examinatori

La data de 05 martie 2013 a intrat în vigoare Ordonanța de urgență nr. 11/2013 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere însă nici prin acest act normativ nu au fost reglementate aspectele privind componența comisiilor de examinare în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și modalitatea de remunerare a membrilor comisiilor.

Odată cu adoptarea Legii nr.109/2014 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 11/2013 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, au fost introduse prevederi referitoare la componența comisiilor de examinare și la plata examinatorilor.

Astfel, la punctul 10 din articolul unic al legii menționate, au fost prevăzute următoarele:

„La articolul 1, după punctul 9 se introduc două noi puncte, punctele 9¹ și 9², cu următorul cuprins:

9¹. La articolul 67, după alineatul (2) se introduc două noi alineate, alineatele (3) și (4), cu următorul cuprins:

(3) Examinările prevăzute la alin. (1) și (2) se realizează de către o comisie de examinare, formată din 3 membri, specialiști în domeniul transporturilor rutiere din cadrul direcției de specialitate a aparatului propriu al autorității competente și din cadrul unității din subordinea acesteia cu atribuții în autorizarea operatorilor de transport rutier.

(4) Pentru prestarea activității de examinare, membrii comisiei de examinare prevăzuți la alin. (3) sunt remunerați din cuantumul tarifului achitat de candidați pentru susținerea examinării, în condițiile stabilite de autoritatea competentă”.

Legea nr.109/2014 a intrat în vigoare la data de 18.07.2014, însă activitățile de examinare s-au desfășurat în continuare în baza vechilor reglementări și în modul descris mai sus, întrucât la nivelul Ministerului Transporturilor s-a întârziat elaborarea și aprobarea normelor de aplicare a prevederilor OG nr.27/2011 privind transporturile rutiere cu modificările și completările introduse prin OUG nr. 11/2013, așa cum aceasta a fost aprobată prin lege.

În acest context, în perioada cuprinsă între data intrării în vigoare a Legii nr.109/2014 și data aprobării prin ordin de ministru a normelor de aplicare a prevederilor OG nr.27/2011 au apărut divergențe între reprezentanții centrelor de pregătire și perfecționare a

personalului din domeniul transporturilor rutiere și reprezentanții Direcției Transport Rutier din cadrul ministerului, atât cu privire la desfășurarea examinărilor cât și în ceea ce privește reglementarea activității prin norme care urmau a fi elaborate și aprobate.

Astfel, reprezentanți ai centrelor de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere s-au adresat conducerii ministerului reclamând modul de constituire a comisiilor de examinare, programarea sesiunilor de examinare și modul în care reprezentanții Direcției Transport Rutier au abordat problematica supusă reglementării în cadrul procedurilor derulate în conformitate cu prevederile Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.

Relevantă în acest sens este adresa nr.1208/31.03.2015 (anexa nr.7), înaintată conducerii ministerului de Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România (C.O.T.A.R.), în cadrul căreia se menționează următoarele aspecte cu privire la activitatea de examinare pentru atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere:

„[...] Am informat Ministrul de haosul din aceasta activitate, de banii care se încasează de acești angajați ai Ministerului Transporturilor, aducându-le venituri fabuloase, venituri care ar trebui să intre în contul Ministerului prin această taxă de examinare. Din acest motiv acești angajați nu se ocupa și nu se dedica elaborării unor reglementări corecte și obiective în domeniile noastre de activitate, aceștia așteptând sfârșitul de săptămână pentru a pleca la "colindat" la centrele de formare profesională după bani, bani multi nemunciti.

De 6 luni de zile (septembrie 2014 - aprilie 2015) încercam să trecem aceste norme dar Direcția Transport Rutier vine cu aceleași propuneri aberante, refuza să definească notiunea de "specialist în transporturi rutiere" sau mai bine zis îl asimilează cu economistii și juristii funcționari sau angajați ai celor două entități - M.T. și ARR simplă specializare fiind să aibă vechime în aceste instituții de minim 2 ani, indiferent unde și ce activitate desfășoară, la administrativ, achiziții și fără macar a fi posesor al permisului de conducere categoria B!

Deasemeni se solicită o taxă de examinare de 50 lei pentru fiecare probă teoretică susținută, indiferent dacă se susține mai multe probe în aceeași zi sau în zile diferite!

Mai aratăm că pînă în prezent nu s-a prezentat nici-o notă de fundamentare a acestei taxe, de unde rezultă aceasta sumă și ce intră în componența acesteia (am înțeles că 30 de lei revine examinatorului).

Din toate prevederile acestui ordin, emana un singur lucru, Direcția Rutiera avînd un număr redus de funcționari, încearcă din răspuțeri ca examinările să se susțină într-o singură sală la nivelul reședinței de județ, astfel avînd posibilitatea să acopere cu personal fiecare comisie, nemaifiind în situația de a "pierde" sume importante de bani.

De fapt, considerăm că, prin acest ordin se încearcă "legalizarea" încasării unor sume foarte mari de bani în mod ilegal de către unii angajați din cadrul Ministerului Transporturilor, respectiv: Direcția Rutieră și Autoritatea Rutieră Română.

Domnule Ministru, considerăm că nu este normal ca o activitate ce se află în responsabilitatea ministerului să fie exercitată de unii funcționari/angajați ai ministerului în timpul liber, la sfârșit de săptămână, ca activitate particulară dar în numele ministerului și plătită de către centre individuale fiecărui examinator.

Consideram ca nu este firesc ca cei care sunt beneficiarii directi ai acestor avantaje materiale substantiale, să participe la luarea deciziilor privind taxele de examinare. Apreciem ca aceste decizii privind taxele de examinare ar trebui elaborate de catre o directie neimplicata direct in procesul de examinare, cum ar fi Directia Juridica a ministerului, care credem ca ar analiza cu mai multa obiectivitate cuantumul acestor taxe.

Noi am propus, conform prevederilor legale respectiv, Ordonanta Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere si Legea nr. 109/2014 privind aprobarea Ordonantei de urgenta a Guvernului nr. 11/2013 pentru modificarea si completarea Ordonantei Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, ca activitatea de examinare sa fie sarcina de serviciu pentru examinatori, trecuta in fisa postului si sa se desfasoare in cursul saptamanii in timpul normal de lucru."

Pe de altă parte, reprezentanții Direcției Transport Rutier au reclamat comportamentul unor reprezentanți ai centrelor de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, atât în cadrul activităților de examinare desfășurate la respectivele centre, cât și în cadrul dezbaterilor/consultărilor aferente procedurilor privind transparența decizională și la Comisia de Dialog Social din cadrul ministerului, organizată în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 62/2011 - legea dialogului social.

Conducerea Direcției Transport Rutier a întocmit mai multe note/adrese prin care a adus la cunoștința conducerii ministerului situația tensionată generată de lipsa de reglementare a activității. Astfel, în cadrul Notei privind necesitatea stabilirii unor măsuri imediate în legătură cu atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, înregistrată sub nr. nr.7723/17.02.2015 (anexa nr.8), au fost menționate următoarele:

„[...] Pentru elaborarea, avizarea si finalizarea normelor de aplicare a dispozițiilor sus menționate, fără a mai lua în considerare demersurile anterioare anului 2014, precizăm că pe parcursul ultimului an, au fost facute numeroase demersuri pentru finalizarea și adoptarea în regim de urgență a pachetului de acte normative privind autorizarea centrelor de pregătire și perfecționare și atestarea profesionala a personalului din transportul rutier, prin care să fie instituite reguli care să asigure corectitudinea și rigoarea procesului de examinare în vederea atestării profesionale, sala unică de examinare dotată cu echipamente specializate pentru monitorizarea si supravegherea acestei activități, condițiile de remunerare a membrilor comisiilor de examinare, etc.

Acest demers a fost blocat succesiv (in cursul anilor 2012-2015) de catre partenerii de dialog social care exercita presiuni pentru preluarea unor propuneri deși integrarea acestora in textul normelor aduce atingere principiului priorității interesului public [...]"

Față de cele expuse mai sus și ținând seama de

- *implicațiile grave ce pot fi determinate asupra angajaților Direcției Transport Rutier prin afirmațiile, acțiunile și amenințările persoanelor mai sus menționate,*
- *implicațiile grave asupra demnității funcției publice ca urmare a presiunii, amenințărilor și șantajului exercitate sub orice formă în desfășurarea acestei activități,*

- implicațiile grave determinate de lipsa de reglementare a activității de examinare în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere,

Prin urmare, așa cum s-a propus în Nota nr.42745/26.09.2013, Nota nr.6825/12.02.2015 și Nota nr. 7723/17.02.2015, propunem ca măsură imediată sistarea activității de examinare în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere până la reglementarea acestei activități care să prevadă săli unice de examinare dotate cu echipamentele de monitorizare și supraveghere și să stabilească condițiile de remunerare a membrilor comisiilor de examinare, conform O.G. nr.27/2011, cu modificările și completările ulterioare, act la nivel de lege prin care s-au instituit mecanisme aplicabile acestei activități (similare cu cele din alte domenii de activitate)".

Elocvente pentru modul în care reprezentanții DTR și ARR au gestionat și ulterior au abordat reglementarea activității de examinare, sunt luările de cuvânt ale partenerilor sociali care au participat la dezbaterile organizate de minister în cadrul consultărilor publice, propunerile formulate în cadrul dezbaterilor precum și răspunsurile reprezentanților ministerului, consemnate în documentele (anexa nr.9) întocmite cu ocazia dezbaterilor publice, din care redăm următoarele:

„Dezbatere publică la Ministerul Transporturilor din data de 23.10.2015

Adrian Cașcaval:

[...]: Numai o secundă, aș vrea să rectific, că problema este foarte gravă. Normele nu au fost puse pe site decât parțial, normele de examinare nu au fost puse și noi doream aceste norme în principal pentru că considerăm că marea problemă pentru care au început aceste discuții este legată de nefuncționarea sistemului pentru că angajați din teritoriu ai diverselor structuri ... N-au fost puse normele de examinare deloc.

Constantin Isac, UNTRR:

Încă o problemă este legată de zilele și intervalul de timp în care se face examinarea. Solicităm ca examinarea să se facă în orele normale de lucru. Deci în intervalul 8-16, 17, să terminăm cu sâmbete, cu duminici, cu examinări noaptea la ora 12, la ora 1, examinări. [...] Au fost reclamate multe situații în care testele au fost foarte dificile pentru specialistul care trebuia sau competențele care trebuiau certificate acolo. Pentru că am impresia că la un moment dat se fac niște teste, niște studii de caz mult prea dificile în așa fel încât cei examinați să fie obligați cumva să își cumpere reușita în examen prin forme incorecte.

Se fac colecte înainte de examinare, că trebuie să dăm examinatorilor. Știm cu toții lucrurile astea. Dar vi se pare normal?

Augustin Hațgiu:

În primul, observ că, așa cum se întâmplă și la comisiile de dialog social, cu excepția domnului Adrian, cele cinci persoane care astăzi dezbat pe acest proiect de lege sunt participante la examinări. Nu spun că e un lucru rău. Dar este nefiresc, în contextul în care aflăm noi astăzi, să discutăm pe normele privind autorizarea, examinarea și așa mai departe, cu 5 persoane care participă la examinări. Inclusiv dumneavoastră, domnule secretar de stat, ați participat la examinări până să

veniți pe această funcție. Dacă dumneavoastră vi se pare principial și onorabil și onorant pentru poziția pe care o ocupați, nu am nimic împotriva.

[...] Haideți să discutăm principial, să ne uităm la cutume din interiorul ministerului, nu am venit să vă dau exemple din afară, v-am dat exemplul aviației, vă dau exemplul AFER-ului, vă dau exemplul Autoritatea Navală. Sunt exemple de aici! Nu știu de ce la rutier tot timpul să fim altfel. Eu știu să fim corecți, principiali, și să încercăm să creștem veniturile celor care lucrează în minister prin alte metode. [...] cred că banii trebuie să treacă într-un plan secund

Vasile Ștefănescu:

Așa cum a spus și colegul nostru Hagiu, fac aceeași referire, pentru că la masa într-adevăr sunt persoane care au interes direct în această examinare și elaborarea acestor norme, pentru venituri ulterioare care se vor face din această examinare

[...] Am cerut ca examinarea pentru proba teoretică să constituie sarcină de serviciu pentru examinatori și se susține în zile diferite, de luni până vineri, în timpul programului normal de lucru, cu excepția sărbătorilor legale, pentru că și dumneavoastră ați fost la examinări, dar se țin examinări și la 11-12 noaptea. Pe siguranță rutieră, un șofer pe care-l chemați la ora 4-5 la examen, să-l examinați la 11-12 noaptea e aberant. Nu se practică nicăieri în Uniunea Europeană așa ceva, mai ales dacă vreți o sală unică.

[...] Referitor la solicitarea noastră, să fie sarcină de serviciu, vă citesc din ROF, secțiunea 13, direcția transport rutier, în care spune așa. Vreau să vă spun că cei de la direcția rutieră au în fișa postului că participă la examinări. Ori dacă dâșii au în fișa postului că participă la examinări și scrie și în ROF la 13, punctul 9, asigură prin personalul direcției participarea la examen a (...), exact ceea ce se întâmplă acum, este și normal să vină ca sarcină de serviciu. Spuneți-mi și mie cum vin acești oameni. Pleacă în timpul liber ... așa ... se duce la nu știu ce centru la examinare, fără un fel de delegație, fără un fel de... Trebuie să fie sarcină de serviciu, e normal și legal. Iar dacă dumneavoastră vreți să-i retribuiți suplimentar, e altă problemă.

[...] La articolul 16, alineatul 3, dumneavoastră spuneți aicea, conform legii, că pentru prestarea activității de examinare, membrii comisiei de examinare sunt remunerați de către ARR din cuantumul prevăzut la alineatul 1. Aș vrea să fac o paranteză, domnule secretar de stat, tot referitor la aceste norme. Prin adresele pe care vi le-am comunicat de foarte mult timp am cerut, până să apară legea 109 anul trecut în iunie, ca plata să se facă direct către minister sau către o autoritate care o hotărăște ministerul. Pe parcursul anilor, de 10 ani de zile încoace, nu s-a putut face acest lucru și nu știm, poate ne explicați dumneavoastră acum, și o cer public, sub ce formă au fost angajații ministerului trimiși la examinări? Sub ce formă au putut încheia contracte de prestări servicii angajații ministerului cu centrele de formare profesională pentru a fi plătiți. Care este actul normativ prin care s-a hotărât ce taxă să plătească centrele de formare profesională până în iunie 2014? Ca să nu mai fie dubiu, domnule secretar de stat, pentru ca dvs cereți aici 70 de lei pentru fiecare probă de examen.

[...] V-am rugat, la toate comisiile de dialog, să ne depuneți nota de fundamentare. La ultima comisie de dialog a venit un coleg de la dumneavoastră și ne-a citit el fugitiv acea notă de fundamentare din care am spicuit așa repede și am înțeles așa: de la fiecare candidat din această sumă de 70 de lei, 50 sau 54 de lei sunt alocați examinatorilor.

Cum? Fiecare elev plătește taxa de examinator plus taxele aferente. Ca să nu mai plătim, fiecare elev și fiecare examinator și așa diminuăm și cunatumului de examinare am zis că este corect și logic, domnule ministru, într-un minister în care salariul mediu este de 1.800 de lei. Ca sunt și ajung și la 2.000-2.500 nu este o problemă, eu vorbesc de Ministerul Transporturilor, nu vorbesc de ce este în subordinea ministerului. Să fixați o taxă de 30 de lei pentru prima probă și câte 15 lei pentru fiecare probă suplimentară de examen. Solicit aceasta pentru că aș vrea să luați declarațiile de avere ale tuturor celor care merg la examinări și o să aveți o mare surpriză.

Surpriza va fi următoarea: Într-un stat unde e o sărăcie cruntă, s-a creat o cutumă în acest minister, o mână de oameni câștigă 4.000 de euro pe lună. Și n-o spun eu, dacă o spun greșit puteți să mă dați în judecată, o spun declarațiile de avere, domnule ministru, declarațiile de avere date de dâșii și postate pe site. Ce câștigă dumnealor din examinare? Atunci ca să creăm o examinare unitară și aceste comisii să fie plătite în mod unitar fie că se duce la domnul Cașcaval la centru sau la domnul Șandru și are 20 de candidați și dincolo sunt 100, am propus, la art 5, alin. 10, am zis cu o "suma cuprinsa între 500 și 2.000 lei/lună" care se adaugă la salariul de bază.

[...] Adunați banii de la toate declarațiile de avere și veți vedea că nu ies banii. Nici acei care sunt declarați. Undeva este o sumă neagră. Nu cum am fost noi acuzați de către cineva că centrele spală bani, e greșit.

[...] Sau trebuie să trimitem la examinări pe afinități politice sau prietenii pentru a obține bani pentru această examinare. Mai ales că v-am rugat să fie sarcină de serviciu și dvs să remunerați comisiile în mod egal. Aveți curiozitatea și vedeți din declarațiile de avere unde s-au dus unii și ce bani au încasat. Vă rog frumos.

[...]

- reprezentant DTR (nn): În ceea ce privește remunerarea examinerilor, da, ar trebui să ne dezobișnuim de ideea că chestiile, chestiunile se fac gratis. Niciunde nu se face nimic gratis, oriunde se achită o taxă, este o chestiune, pur și simplu, asupra căreia nu pot să comentez. Tocmai de aceea pachetul pe care îl propunem, de revizuire a cadrului legal, prevede foarte clar, se achită un tarif, se încasează de către o autoritate, acoperă anumite lucruri, adică transparență înainte de toate.

- V-am rugat și suntem de acord că nimeni nu trebuie să dea un examen gratis, v-am rugat, pentru tariful pe care l-ați solicitat dvs și am făcut și scris, să ne dați nota de fundamentare. Nu este un act secret, secretizat. Dați-ne nota de fundamentare a tarifului de 70 de lei. Am cerut-o pe 554, dați-ne nota de fundamentare a tarifului. Nu ne-o citați el fugitivo, dați-ne-o în scris! Să vadă o țară întregă pentru ce vreți 70 de lei!

- reprezentant DTR (nn): În ceea ce privește suplimentarea salariului unei persoane care merge la examene cu o anumită sumă, nu se poate face acest lucru prin ordin al ministrului, există legi pentru asta și ele nu permit chestiunea aceasta. Am notat solicitarea privind examenele 2013-2014...

[...] - Această minută vă rog să o puneți și pe site, cuvânt cu cuvânt, ce am spus fiecare, pentru că e o dezbatere publică, pentru că dâșul spune că nu se pot plăti suplimentar cei care se duc, dar vă rog și reiterez din nou faptul că acei suplimentari care se duc la aceste examinări, dle Ionescu, și inclusiv dvs, ajungeți la un venit de 3-4 mii de euro pe lună. Nu vă supărați, nu este ceva personal, nu am nimic personal cu nimeni. Dar când dvs spuneți că nu se poate găsi de către minister o soluție de plată, dar totuși, anumite persoane obțin niște sume fabuloase, se găsește. Nu înțelegem cum, explicați-ne dvs cum! Legal.

Eugen Costan:

[...] conducerea Confederației COTAR a întocmit mai multe materiale prin care a informat factorii de răspundere din acest minister, a depus memorii atât la Guvernul României cât și la cabinetele ministrului transportului și al secretarilor de stat din acest minister, prin care s-a arătat faptul că Ministerul Transporturilor este fraudat prin încasarea a peste 10 milioane de euro de către unii angajați din acest minister, care, în numele Ministerului și profitând de faptul că sunt angajați la Direcția Rutieră sau la ARR, se deplasează sâmbăta și duminica în județe și în București, la centre de perfecționare și pentru a participa la comisii de examinare încasează în nume propriu sume consistente de bani, care ajung de la 3 la 5 mii de lei pe săptămână, pe lângă salariul pe care îl primesc de la minister.

[...] Acest lucru însă convenea de minune angajaților menționați mai sus, care tergiversau în mod intenționat elaborarea acestor norme tocmai pentru a putea încasa în continuare aceste sume imense de bani.

Deși fără acordul conducerii Ministerului, ministrului Transporturilor s-a reușit introducerea în conținutul legii 109 din 11.07.2014 a prevederii conform căreia examinările se realizează de către o comisie de examinare Nici până în prezent nu s-a pus în practică aceste prevederi, întrucât ministerul transporturilor refuză să dea definiția specialistului în domeniul transporturilor rutiere, să stabilească în mod fundamentat și tariful achitat de candidați și suma de bani pe care să o primească examinatorul ca remunerație.

[...] se solicită să se termine cu efectuarea examinării de către aceste persoane care, în nume propriu și personal, încasează sume imense de bani, ca și cum ar fi SRL-uri și consideră că pentru a efectua examinarea în timpul lor liber, planificând examene la centre și la orele 17-19, când candidații sunt deja obosiți.

[...] Referitor la remunerația examinatorilor, consideră după cum am propus și în proiectul de act normativ că pe lângă salariul primit de la minister o sumă de la 50 până la maximum 2000 de lei pe lună este destul pentru un examinator atribuindu-se această sumă în funcție de cheltuielile organizate cu deplasarea în teritoriu: transport, cazare, diurnă. Nu suntem de acord și considerăm că nu este normal ca un examinator să fie remunerat în funcție de număr de candidați examinați cum se face în prezent sau cum s-a propus.

Mircea Grigore:

Nimeni dintre predecesori nu și-au asumat răspunderea pentru adoptarea acestor norme. Am căutat în cadrul acestor norme să văd și eu ce câștig are procesul de examinare. S-a câștigat cu ceva? S-a ridicat cumva nivelul de examinare prin adoptarea acestor norme? Care este câștigul? Niciunul, din punct de vedere al procesului de examinare. Unul singur este, legalizarea unor venituri, atât. Prezentele norme au mari probleme de legalitate, cât și de oportunitate.

Părerea mea, aprecierea mea este că suntem într-o situație puțin delicată, că persoane care vor fi beneficiarele acestor norme, tot ele să le reglementeze. Eu cred că în lumea asta nu există așa ceva.

[...] Solicit și eu de asemenea să ni se pună la dispoziție norma de reglementare a tarifului de examinare, apreciez probabil că n-a fost suficient de clar, colegii mei, când a spus că o persoană să se ducă la examinare, nu în raport de numărul de candidați care urmează a da, ci să se dea 500 de lei, o indemnizatie, de 500 de lei, de o zi. Dacă el participă, nu poate participa mai mult de 4 ori pe lună, într-o comisie. 2000 RON mi se pare un aport absolut rezonabil și elegant la salariul pe care îl are,

deci așa solicităm și totodată să fie stabilită ca sarcina de servicii, să se meargă să se deconteze deplasarea, să se deconteze hotelul și așa mai departe.

Marian Grigore:

Subscriu ca ele să se facă de luni până vineri, în timpul programului de lucru sau cel mult până la ora 18 și să se achite câte o indemnizație de examinator de 500 de lei de examen, nu în raport de câte persoane, probe sunt susținute".

Fată de solicitările partenerilor de dialog social, reprezentanții DTR au abordat o poziție fermă și au acționat în așa fel încât prin reglementările elaborate să își mențină privilegiile de natură financiară de care au beneficiat și înainte de adoptarea Legii nr.109/2014.

Astfel, cu privire la solicitările și propunerile partenerilor de dialog social din cadrul dezbaterii publice din data de 23.10.2015, reprezentanții Direcției Transport Rutier au formulat următoarele răspunsuri referitoare la problematica organizării și desfășurării activității de examinare:

- „[...] Susținerea examenelor în zile de sâmbătă nu încalcă nicio prevedere legală; nu au fost programate niciodată examene pentru zilele de duminică sau sărbători legale. Precizăm că săptămâna de lucru, conform prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 cuprinde 6 zile (perioade zilnice) și nu doar 5!. În ceea ce privește programarea examenelor la ore înaintate, precizăm că acest aspect se va remedia odată cu introducerea examinării centralizate.
- Activitatea de examinare se desfășoară conform prevederilor OG nr. 27/2011. Proiectele nu au prevederi care să interzică susținerea examenelor în orice zi a săptămânii. Susținerea examenelor în zile de sâmbătă nu încalcă nicio prevedere legală.
- Referitor la definirea specialistului informăm că proiectele de norme privind examinarea personalului de specialitate și privind lectorii în transportul rutier cuprind o definiție corectă, obiectivă, nepărtinitoare și adecvată pentru specialistul în transportul rutier, membru în comisia de examinare. Definiția este derivată din definiția generală a specialistului, prevăzută în dicționarul limbii române.
- Definiția propusă de COTAR este subiectivă și nu urmărește alt scop decât excluderea unor persoane individuale de la activitatea de examinare. Prin urmare nu se poate pune problema preluării acesteia. Afirmatia reprezentanților COTAR din cadrul dezbaterii publice conform căreia Ministerul Transporturilor "refuză să dea definiția specialistului în transportul rutier" se referă, în realitate, la faptul că Ministerul Transporturilor refuză să accepte propunerea lipsită de bună credință a COTAR.
- Privitor la fundamentarea tarifului pentru probele de examen, a fost prezentată fundamentarea acesteia de către reprezentanții Autorității Rutiere Române ARR, fundamentare întemeiată pe cadrul legal aplicabil. Remunerarea examinatorilor în funcție de volumul de lucru este corectă și nu încalcă nicio prevedere legală".

În cadrul procesului de elaborare a pachetului de ordine de ministru pentru reglementarea activităților de pregătire, examinare și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și a lectorilor, reprezentanții Direcției Transport Rutier au acționat în mod constant în scopul menținerii avantajelor financiare de care au beneficiat și în perioada anterioară.

În acest context, considerăm relevantă poziția exprimată de reprezentanții DTR față de propunerea formulată de partenerii de dialog social, respectiv „Examenle pentru obținerea atestatelor profesionale să aibă loc în perioada luni - vineri examinarea să fie atribuite de serviciu a examinatorilor iar contravaloarea acestora să fie încasată de Autoritatea Rutieră Română ARR”.

Astfel, ca răspuns la propunerea de mai sus, în Tabelul centralizator „cu cele mai reprezentative propuneri ale unor organizații patronale, privitoare la normele cuprinse în pachetul de ordine ale ministrului privind pregătirea profesională, considerate inacceptabile de către Direcția Transport Rutier” (anexa nr.10), reprezentanții DTR au menționat următoarele:

„În această ipoteză, cheltuielile MT și ARR cu personalul desemnat în comisiile de examinare ar fi greu suportabile de la bugetele instituțiilor menționate. Precizăm că în prezent nu se cheltuie nicio sumă din bugetele menționate pentru deplasarea, cazarea sau diurna examinatorilor, întrucât examinarea are loc în afara orelor de program, iar cheltuielile menționate sunt acoperite din remunerația pentru activitatea de examinare.

De altfel, în opinia susținătorilor propunerii, în cazul reglementării unei astfel de situații, personalul din comisiile de examinare n-ar mai fi remunerat pentru activitatea de examinare. Această opinie este falsă întrucât remunerarea examinatorilor are loc în baza legii, respectiv OG nr. 27/2011, din tariful plătit de candidat”

Este de apreciat îngrijorarea exprimată în legătură cu bugetele celor două instituții însă reprezentanții DTR nu au luat în considerare următoarele aspecte:

- membrii comisiilor participă la examinări în calitate de reprezentanți ai instituțiilor care i-au desemnat;
- desemnarea ca membri în comisiile de examinare este posibilă exclusiv în virtutea funcției ocupate în cadrul celor două instituții;
- atunci când participă la examinări îndeplinesc atribuții de serviciu prevăzute ca atare în Procedura Operațională privind organizarea și desfășurarea examenelor la probele teoretice în vederea atestării profesionale a personalului din domeniul transporturilor rutiere și în ROF MTIC;
- OG nr. 27/2011, cu completările introduse prin Legea nr.109/2014 prevede atât dreptul membrilor comisiilor de examinare de a fi remunerați cât și sursa din care vor fi efectuate plățile, astfel încât nu există nici un impediment în aplicarea legii prin plata drepturilor convenite pentru deplasarea, cazarea sau diurna examinatorilor, în conformitate cu prevederile Codului Muncii.

De asemenea, în același spirit de reglementare în interes propriu a activității de examinare, reprezentanții Direcției Transport Rutier au elaborat și au publicat pe site-ul ministerului la data de 18.09.2014, propunerea denumită „A 8 examinare august 2014” (anexa nr.11), prin care au formulat următoarele prevederi:

„Art. 16. - (1) Cheltuielile suportate de candidat în vederea atestării profesionale includ cheltuieli privind pregătirea/perfecționarea profesională, gestionarea sistemului informatic pus la dispoziție de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. și pentru activitatea de examinare/evaluare desfășurată de către membrii comisiei de examinare.

(2) Cheltuielile prevăzute la alin. (1) se achită în contul centrului autorizat de către fiecare candidat, centrul autorizat urmând a asigura, exclusiv prin virament bancar,

plata pentru asigurarea cheltuielilor privind gestionarea sistemului informatic pus la dispoziție de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. și plata privind activitatea de examinare/evaluare desfășurată de către membrii comisiei de examinare [...].

(4) Plata pentru activitatea de examinare/evaluare în vederea atestării profesionale se efectuează în termen de 10 zile de la data examinării, de către centrul autorizat către fiecare membru al comisiei de examinare, în cuantum de 10 lei pentru fiecare probă de examen susținută, după reținerea la sursă a sumelor aferente obligațiilor fiscale prevăzute de legislația în vigoare [...].

Art. 18. - (1) Se suspendă activitatea de examinare pentru candidații înscriși la centrele de pregătire și perfecționare care nu respectă obligațiile prevăzute la art. 16 alin. (2) - (4), până la constatarea îndeplinirii acestora.

(2) Suspendarea activității de examinare prevăzută la alin. (1) se dispune prin decizie motivată de către conducerea Direcției Transport Rutier și cea a Autorității Rutiere Române A.R.R. și se comunică în termen de 5 zile centrului autorizat în cauză".

Cu alte cuvinte, reprezentanții DTR au propus practic să „legalizeze” modul de lucru urmat anterior, înainte de adoptarea Legii nr.109/2014, prin care candidații erau constrânși să achite o taxă de examinare către centrele de pregătire și perfecționare iar acestea plateau examinatorii în nume propriu, în baza acelor „convenții civile”.

Mai mult decât atât, prin propunerea de reglementare prezentată mai sus, reprezentanții DTR au prevăzut „Suspendarea activității de examinare” în cazul în care centrele de pregătire nu colectează sumele și nu efectuează plata în termen de 10 zile de la data examinării, către fiecare membru al comisiei de examinare, în cuantum de 10 lei pentru fiecare probă de examen susținută.

Este de remarcat faptul că prin propunerea de reglementare de mai sus reprezentanții DTR nu au prevăzut explicit suma care urma să fie plătită de fiecare candidat pentru examinare (de interes general), însă au avut grijă să prevadă plata către fiecare membru al comisiei, în cuantum de 10 lei pentru fiecare probă de examen susținută.

Din analiza documentelor puse la dispoziție de reprezentanții DTR a rezultat că această propunere de reglementare poate fi în corelație cu situația generată de continuarea activităților de examinare în condițiile în care erau în vigoare prevederile art.67 alin.(4) din OG nr.27/2011, introdus prin Legea nr.109/2014, conform cărora membrii comisiei de examinare „sunt remunerați din cuantumul tarifului achitat de candidați pentru susținerea examinării, în condițiile stabilite de autoritatea competentă” fără ca legea să prevadă cuantumul tarifului și instituția în contul căreia trebuia achitat și nici nivelul remunerației pentru examinatori.

După cum am mai menționat, în perioada respectivă conducerea DTR a informat conducerea ministerului cu privire la situația tensionată generată de lipsa de reglementare a activității și manifestările ostile ale unor reprezentanți ai centrelor de pregătire, propunând sistarea activității de examinare până la reglementarea acesteia. La notele prin care conducerea DTR a informat conducerea ministerului sunt anexate note ale angajaților din cadrul direcției prin care aceștia au reclamat atât comportamentul reprezentanților centrelor de pregătire care pun presiune pe membrii comisiilor de examinare „prin afirmații calomnioase cu tentă de amenințări și șantaj exprimate la adresa angajaților Direcției Transport Rutier și a Autorității Rutiere Române”, cât și faptul că unele centre au refuzat plata examinatorilor (Nota nr.43/826/17.02.2015 întocmită de dl. Tănase Valentin - anexa nr.12).

Prin propunerile de reglementare elaborate ulterior (anexa nr.13), reprezentanții DTR au avansat mai multe variante pentru nivelul tarifului (50 lei/fiecare probă de examen, 70 lei/probă, 50 lei/proba de examen teoretic + 50 lei/probă de examen practic), iar la final, prin ordinele de ministru emise a fost stabilit tariful de **67 lei/proba de examen teoretic** atât pentru examinarea personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, cât și pentru lectori.

După parcurgerea procedurilor de transparență și **după aproximativ 1 an și 4 luni** de la intrarea în vigoare a Legii nr.109/2014, a fost aprobat pachetul de norme pentru reglementarea activităților de pregătire, perfecționare și examinare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și a lectorilor, după cum urmează:

- OMT nr. 1212/2015 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea și controlul centrelor de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere
- OMT nr. 1213/2015 pentru aprobarea Normelor privind atestarea profesională a lectorilor necesari procesului de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transportului rutier

Normele aprobate prin ordinul de ministru menționat, cuprind următoarele prevederi cu privire la examinarea lectorilor:

„Art. 5. - (1) Examenele pentru obținerea și vizarea atestatelor de lector în domeniul transportului rutier se organizează trimestrial de către Ministerul Transporturilor prin direcția de specialitate.[...]”

*(6) **Comisia de examinare** a candidaților pentru obținerea atestatului de lector este aprobată de secretarul de stat din Ministerul Transporturilor în a cărui coordonare se află domeniul transportului rutier și va avea următoarea componență:*

*a) **2 specialiști** în domeniul transportului rutier, desemnați din cadrul direcției de specialitate a Ministerului Transporturilor, care sunt posesori ai unui certificat care atestă deținerea de competențe de "evaluator de competențe profesionale" - cod 242405 sau de "evaluator de evaluatori" - cod 242409, conform Clasificării ocupațiilor din România; și*

*b) **un specialist** în domeniul transportului rutier, desemnat din cadrul Autorității Rutiere Române - A.R.R., care este posesor al unui certificat care atestă deținerea de competențe de "evaluator de competențe profesionale" - cod 242405 sau de "evaluator de evaluatori" - cod 242409, conform Clasificării ocupațiilor din România. [...]*

*(8) În vederea susținerii examenului pentru obținerea sau vizarea atestatului de lector, candidatul achită în contul Autorității Rutiere Române - A.R.R. tariful în cuantum de **67 lei** pentru fiecare probă de examen susținut, tarif care se actualizează în funcție de indicele de inflație și alte elemente de cost. [...]*

(10) Pentru prestarea activității de examinare, membrii comisiei de examinare sunt remunerați de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. din cuantumul prevăzut la alin. (8)”. ”

- Ordinul nr. 1214/2015 pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere

În Anexa nr.8 la OMT nr.1214/2015 se regăesc Normele privind examinarea în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere din 11.11.2015, care prevăd următoarele:

„Art. 4. - (1) Comisia de examinare pentru proba teoretică este aprobată de secretarul de stat din Ministerul Transporturilor în a cărei coordonare se află domeniul transportului rutier și este formată din 3 membri, după cum urmează:

a) **doi specialiști** în domeniul transportului rutier, desemnați din cadrul **Autorității Rutiere Române - A.R.R.**, care sunt posesori ai unor certificate care atestă deținerea de competențe de "evaluator de competențe profesionale" - cod 242405 sau de "evaluator de evaluatori" - cod 242409, conform Clasificării ocupațiilor din România și

b) **un specialist** în domeniul transportului rutier, desemnat din cadrul Direcției Transport Rutier din Ministerul Transporturilor, denumită în continuare Direcția Transport Rutier, care este posesor al unui certificat care atestă deținerea de competențe de "evaluator de competențe profesionale" - cod 242405 sau de "evaluator de evaluatori" - cod 242409, conform Clasificării ocupațiilor din România,

c) în cazul în care candidații susțin examen și pentru transportul de materiale radioactive, comisia de examinare se completează cu un membru desemnat din cadrul Comisiei Naționale pentru Controlul Activităților Nucleare. [...]

Art. 16. - (1) Pentru susținerea examinării/evaluării teoretice, candidatul achită în contul Autorității Rutiere Române - A.R.R. **tariful în cuantum de 67 lei pentru fiecare probă de examen teoretic susținut**, tarif care se actualizează în funcție de indicii de inflație și de alte elemente de cost.

(3) Pentru prestarea activității de examinare, **membrii comisiei de examinare sunt remunerați** de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. din cuantumul prevăzut la alin. (1).

Pentru verificarea modului de desfășurare a activităților de examinare **în contextul noilor reglementări**, încă de la începerea acțiunii de control, prin adresa nr. 47073/11.03.2020 (anexa nr.14), Corpul de control a solicitat Autorității Rutiere Române să prezinte următoarele documente/date/informații:

- Lista tarifelor pentru prestațiile specifice realizate de Autoritatea Rutiera Română și ordinele de ministru prin care au fost aprobate tarifele;
- Procedura internă privind organizarea și desfășurarea activității de examinare în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere;
- Situația sumelor încasate din tarifele percepute pentru prestarea activității de examinare în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, începând cu data de 18 iulie 2014 și până în prezent;
- Situația sumelor încasate din tarifele percepute pentru prestarea activității de examinare în vederea atestării profesionale a lectorilor necesari procesului de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transportului rutier, începând cu data de 18 iulie 2014 și până în prezent;

- Situația nominală a plăților efectuate către membrii comisiilor de examinare, constituite pentru activitățile menționate mai sus, începând cu data de 18 iulie 2014 și până în prezent, precum și situația achitării taxelor și contribuțiilor sociale aferente remunerațiilor acordate acestora;
- Documentele privind fundamentarea și aprobarea tarifelor pentru activitățile de examinare menționate.

Inițial, conducerea ARR a pus la dispoziția echipei de control documentele solicitate într-un format de lucru, incomplete și neasumate prin semnare de către cei care le-au întocmit.

Ulterior, la solicitarea echipei de control, reprezentanții ARR au transmis adresa nr.7842/21.07.2020 (anexa nr.15) care conține o parte din datele solicitate însă situațiile prezentate au fost întocmite într-o formă care nu a permis efectuarea unei analize complete asupra datelor.

Prin adresa nr.47073/23.07.2020 (anexa nr.16), Corpul de control a solicitat situația sumelor încasate din tarifele percepute separat, doar în baza OMT nr.1213/2015 și situația nominală a plăților efectuate din cuantumul tarifelor, către membrii comisiilor de examinare. Totodată s-a solicitat conducerii ARR să precizeze dacă veniturile încasate din tarifele pentru examinare prevăzute de Normele aprobate prin OMT nr.1213 și OMT nr.1214 au fost luate în calcul la stabilirea sumelor plătite lunar către Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier - ISCTR, în conformitate cu prevederile art.3 lit.b) din OG nr.26/2011, care prevăd virarea lunar către ISCTR „a unei contribuții în procent de 20% din cuantumul tarifelor încasate pentru serviciile specifice prestate de către A.R.R. către terți, cu excepția tarifelor încasate de către A.R.R. pentru serviciile specifice prestate prin aplicarea prevederilor Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, și a normelor de aplicare a acesteia”.

Atât în cadrul adresei nr.7842/21.07.2020 cât și în adresa nr.19832/24.07.2020 (anexa nr.17), conducerea ARR a considerat că este oportun (probabil anticipând eventuale constatări ale controlului referitoare la modul în care au fost remunerați membrii comisiilor de examinare) să precizeze următoarele:

„Dorim să precizăm faptul că în perioada 15.03.2017 - 26.04.2017 a fost efectuat un audit al Curții de Conturi a României - Camera de Conturi București în care a fost verificată Situația achitării remunerației membrilor comisiilor de examinare, conform Notei de constatare înregistrată la A.R.R. cu nr. 11269/13.04.2017, urmarea căruia nu s-a stabilit niciun prejudiciu și nicio măsură în sarcina A.R.R. care să fie dusă la îndeplinire, din această cauză constatările ce fac obiectul Notei nr. 11269/13.04.2017, nefiind incluse în Raportul de audit public extern întocmit de către aceștia.

În conținutul acestei Note de constatare, se menționează că aceste venituri sunt venituri asimilate salariilor, conform art. 76 lit. i) din Codul fiscal, iar pentru fiecare membru al comisiei de examinare A.R.R. a reținut și virat la bugetul consolidat al statului toate taxele, impozitele și contribuțiile prevăzute de Codul fiscal.

În perioada 18.07.2014 - 31.12.2015 Autoritatea Rutieră Română nu a efectuat plăți către membrii comisiilor de examinare, deoarece în această perioadă nu existau prevederi cu privire la cuantumul tarifului ce urma să fie achitat de candidați, și nici referiri la instituția ce urma să încaseze acest cuantum și să efectueze plățile către membrii comisiilor de examinare, Legea 109/2014 neavând aceste prevederi”.

„[...] deși la data efectuării auditului financiar (15.03.2017 - 26.04.2017) nu era emis încă OMT 1476/2017 pentru aprobarea structurii tarifului de examinare/evaluare teoretică, în Nota de constatare amintită, auditorii publici externi din cadrul Curții de

Conturi a României nu au stabilit faptul că aceste plăți au fost efectuate de către A.R.R. fără temei legal.

De asemenea, auditorii publici externi nu au interzis continuarea efectuării plăților către membrii comisiilor de examinare, pentru examinarea atât a personalului de specialitate cât și a lectorilor în perioada de la finalizarea auditului financiar până la emiterea OMT 1476/2017.

Subliniem faptul că auditorii publici externi ai Curții de Conturi a României, urmare verificărilor detaliate efectuate asupra condițiilor de legalitate referitoare la aceste plăți, nu au stabilit faptul că există un prejudiciu în sarcina A.R.R. prin achitarea acestor sume în acest cuantum către examinatori”.

Cu privire la fundamentarea și aprobarea tarifelor pentru activitățile de examinare, reprezentanții ARR au precizat următoarele:

„Vă informăm asupra faptului că OMT 1213/2015 și OMT 1214/2015 prin care a fost stabilit tariful de 67 lei/probă de examinare, au fost emise de Ministerul Transporturilor, instituției noastre solicitându-i-se anterior apariției acestor acte normative o Notă de fundamentare privind estimarea tarifului pe fiecare probă necesară acoperirii cheltuielilor de examinare.

Această Notă de fundamentare înregistrată la A.R.R. cu nr. 31944/06.11.2015 și anexată în copie la prezenta, conține o fundamentare a elementelor componente ale tarifului pentru fiecare probă de examinare, aceste elemente componente însumate (din care fac parte inclusiv sumele brute destinate plății examinatorilor), conducând la cuantumul de 67 lei/probă de examinare.

Nota de fundamentare nr.31944/06.11.2015, a fost înaintată Direcției de specialitate din cadrul MT, și ulterior a stat la baza emiterii de către Ministerul Transporturilor a OMT 1214 și OMT 1213, ordine ce au fost publicate în Monitorul Oficial al României în data de 04.12.2015.

Precizăm faptul că prin OMT 1214 și OMT 1213 a fost aprobat întocmai tariful de 67 lei probă de examinare fundamentat în Nota fundamentare nr.31944/06.11.2015, atât în integralitatea acestuia, cât și în structura lui, respectiv pe elementele de cheltuieli ce îl compun”.

De asemenea, în cadrul răspunsului prezentat prin adresele menționate, reprezentanții ARR au precizat că tariful pentru activitatea de examinare „**nu reprezintă contravaloarea unei prestații specifice instituției noastre**, așa cum s-a precizat și în Nota de fundamentare nr.31944/06.11.2015, ci reprezintă un tarif pentru desfășurarea activității unei comisii, care conform legislației, este alcătuită din specialiști din cadrul A.R.R. și din cadrul Direcției de specialitate din Minister. [...] Prin urmare, angajații A.R.R. sunt remunerați cu salariu pentru prestarea de servicii specifice, iar membrii comisiilor de examinare sunt remunerați special din acel cuantum al tarifului de examinare, pentru această activitate care nu este desfășurată exclusiv de instituția noastră”.

Cu privire la aspectele susținute de reprezentanții ARR în cadrul celor două adrese de răspuns, se impun următoarele precizări:

- Apreciem că invocarea cu insistență a constatărilor efectuate de Curtea de Conturi - Camera de Conturi București în sensul că auditorii externi nu au „stabilit niciun prejudiciu”, „nu au stabilit faptul că aceste plăți au fost efectuate de către A.R.R. fără temei legal” și „nu au interzis continuarea efectuării plăților către membrii

comisiilor de examinare”, reprezintă simple alegații, formulate cu scopul de a nu prezenta toate documentele și informațiile solicitate și de a intimida și influența echipa de control în analiza efectuată cu privire la modul în care au fost remunerați membrii comisiilor de examinare.

Este adevărat că în cadrul auditului efectuat de Camera de Conturi a Municipiului București nu au fost stabilite prejudicii în sarcina ARR, în urma verificării plăților efectuate către examinatori.

Prin Nota de constatare nr. 925/26.04.2017 încheiată la Autoritatea Rutieră Română, auditorii externi au reținut ca abatere de la legalitate și regularitate „Nestabilirea condițiilor pentru plata remunerației cuvenite membrilor comisiilor de examinare” constatându-se că au fost efectuate plăți de natură salarială către membrii comisiilor de examinare pentru atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, fără să fie stabilit un quantum al sumei cuvenite examinatorilor de către autoritatea competentă.

Auditorii externi au stabilit cauza care a determinat deficiența ca fiind reprezentată de „nestabilirea în mod explicit a remunerației cuvenite membrilor comisiei de examinare de către autoritatea competentă, Ministerul Transporturilor”, ceea ce „poate conduce la utilizarea ineficientă a tarifului de examinare”.

Nu analizăm și nu comentăm constatările și concluziile altor organe de control, acestea fiind formulate în baza atribuțiilor și competențelor proprii, putem însă prezenta cel puțin două exemple de situații similare în esență, în care acte normative de nivel superior prevedeau efectuarea de plăți de la buget în quantumul stabilit prin acte normative de nivel inferior. În cele două situații, auditorii externi au constatat lipsa actelor normative de nivel ierarhic inferior prin care trebuia să fie stabilit quantumul plăților, au stabilit că plățile sunt nelegale și au impus recuperarea prejudiciilor astfel create (DECIZIA NR.III/13/29.08.2016 emisă în urma acțiunii de verificare “Audit financiar asupra contului anual de execuție a bugetului de stat la Ministerul Transporturilor pe anul 2015”, efectuată la Ministerul Transporturilor - anexa nr.18).

Nota de constatare nr.925/26.04.2017 încheiată la Autoritatea Rutieră Română a fost valorificată în cadrul misiunii de verificare “Audit financiar asupra contului anual de execuție a bugetului de stat la data de 31 decembrie 2016” desfășurată la Ministerul Transporturilor de către Curtea de Conturi a României.

În urma auditului, Curtea de Conturi a emis DECIZIA NR. III/10/16.08.2017 (anexa nr.19) prin care a dispus în sarcina ministerului măsura nr.20, respectiv „Amendarea Ordinului ministrului transporturilor nr.1214/2015 pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere cu prevederi referitoare la quantumul remunerației cuvenite membrilor comisiilor de examinare, în condițiile legii”, cu termen de realizare 31 octombrie 2017.

În loc să ducă la îndeplinire întocmai măsura dispusă de Curtea de Conturi, respectiv să procedeze la amendarea (modificarea/completarea) prevederilor Ordinului ministrului transporturilor nr.1214/2015 pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, astfel încât acesta să prevadă remunerația cuvenită membrilor comisiilor de examinare, reprezentanții ARR și DTR au efectuat demersuri pentru elaborarea și emiterea unui nou ordin de ministru, prin care să fie aprobată structura tarifului prevăzut de OMT nr.1214/2015 în anexa nr.8 - Norme privind examinarea în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere din 11.11.2015.

Astfel, ca urmare a demersurilor menționate a fost emis OMT nr. 1476/09.10.2017 prin care s-a aprobat „structura tarifului de examinare/evaluare teoretică stabilit la art.16 alin.(1) din Anexa nr. 8 - Normele privind examinarea în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, aprobate prin OMT nr. 1214/2015 pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere”, prevăzută în anexa care face parte integrantă din ordin.

Anexa

STRUCTURĂ TARIF EXAMINARE 67 LEI

CATEGORIE DE CHELTUIELI BVC (1+11)	67 LEI
I.CHELTUIELI CU BUNURI ȘI SERVICII	23,43
II. CHELTUIELI DE PERSONAL (a+b)	43,57
a) Quantum brut comisie alcătuită din 3 membri	35,55
b) Quantum contribuții datorate de Autoritatea Rutieră Română - ARR, astfel cum sunt prevăzute de Codul Fiscal în vigoare, reprezentând: <ul style="list-style-type: none"> o CAS o Fond accidente și boli profesionale o Fond de sănătate o Fond concedii și indemnizații o Fond șomaj 	8,02

După cum am menționat mai sus în prezentul raport, în cadrul consultărilor publice premergătoare emiterii OMT nr.1214/2015 au existat discuții contradictorii în sensul că partenerii de dialog social au solicitat în mod insistent să le fie prezentată fundamentarea tarifului de examinare iar reprezentanții ministerului au refuzat sistematic, limitându-se la a preciza că „fundamentarea tarifului pentru probele de examen, a fost prezentată de către reprezentanții Autorității Rutiere Române ARR, fundamentare întemeiată pe cadrul legal aplicabil.”

În Referatul de aprobare nr.34385/14.09.2017 (anexa nr.20) întocmit de Direcția Transport Rutier, care a stat la baza emiterii OMT nr. 1476/09.10.2017 prin care s-a aprobat structura tarifului de examinare, se precizează că „autoritatea de control a dispus Măsura nr. 20 din Decizia nr. III/10/16.08.2017, cu termen de realizare 31 octombrie 2017, prin care solicită reglementarea expresă a "cuanțumului remunerației convenite membrilor comisiilor de examinare, în condițiile legii", în condițiile în care prin măsura respectivă s-a solicitat de fapt „Amendarea Ordinului ministrului transporturilor nr.1214/2015 [...] cu prevederi referitoare la cuanțumul remunerației convenite membrilor comisiilor de examinare, în condițiile legii”.

Având în vedere aceste aspecte, apreciem că emiterea unui ordin de ministru pentru aprobarea structurii tarifului și nu pentru modificarea normelor privind examinarea,

anexă la OMT 1214/2015, a avut ca scop evitarea parcurgerii procedurilor de consultare publică.

Considerăm că în mod eronat (sau deliberat), la nivelul ministerului s-a considerat că OMT nr. 1476/09.10.2017 nu ar avea caracter normativ, dovadă fiind faptul că elaborarea și aprobarea acestuia nu a urmat procedurile de transparență și consultare publică iar ordinul nu a fost publicat în Monitorul Oficial al României.

Potrivit prevederilor art.55 alin.(1) și (3) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării din 10.05.2009, în vigoare la data emiterii ordinului,

„Ordinele, instrucțiunile și alte asemenea acte cu caracter normativ ale miniștrilor și conducătorilor celorlalte organe de specialitate ale administrației publice centrale se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, prin grija acestora”.

„Nu sunt supuse regimului de publicare în Monitorul Oficial al României, Partea I, ordinele, instrucțiunile și alte acte cu caracter normativ clasificate potrivit legii, precum și cele cu caracter individual”.

Întrucât obligația de a plăti tariful de examinare se adresează unui număr nedefinit de persoane, posibili candidați, este evident că nivelul tarifului este de interes general iar structura acestuia trebuia să fie supusă consultării publice în cadrul procedurilor de transparență decizională a unui act administrativ cu caracter normativ și nu cu caracter individual cum s-a considerat în cazul OMT nr.1476/2017.

După cum am mai menționat, prin OMT nr.1213/2015 au fost aprobate Normele privind atestarea profesională a lectorilor necesari procesului de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transportului rutier, care prevăd la art.5 alin.(8) și (10) că tariful de 67 lei pentru fiecare probă de examen susținut se achită în contul Autorității Rutiere Române iar membrii comisiei de examinare sunt remunerați de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. din cuantumul tarifului.

La art.5 alin.(1) din Normele menționate se precizează că: *„Examenele pentru obținerea și vizarea atestatelor de lector în domeniul transportului rutier se organizează trimestrial de către Ministerul Transporturilor prin direcția de specialitate”.*

Din analiza documentelor care au stat la baza emiterii OMT nr.1213/2015 nu au fost identificate nici un fel de analize/date/informații/referiri cu privire la oportunitatea și necesitatea ca tariful pentru o activitate organizată de Ministerul Transporturilor să fie achitat în contul unei alte instituții, respectiv Autoritatea Rutieră Română.

Similar situației prezentate cu privire la OMT nr.1214/2015, nici Normele aprobate prin OMT nr.1213/2015 nu conțin prevederi referitoare la cuantumul remunerației convenite membrilor comisiilor de examinare. Cu toate acestea, din suma de 53.399 lei încasată în perioada 01.01.2016 - 24.07.2020 din tarifele pentru examinarea lectorilor, ARR a efectuat plăți către examinatori.

Precizăm din nou că în conformitate cu prevederile art.67 alin.(4) din OG nr.27/2011 cu completările și modificările ulterioare *„Pentru prestarea activității de examinare, membrii comisiei de examinare prevăzuți la alin. (3) sunt remunerați din cuantumul tarifului achitat de candidați pentru susținerea examinării, în condițiile stabilite de autoritatea competentă”.*

Ori în situația de față, prin ordinele emise în aplicarea dispozițiilor ordonanței, autoritatea competentă nu a stabilit în mod explicit cuantumul remunerației convenite examinatorilor iar ulterior a emis OMT nr. 1476/09.10.2017 prin care a aprobat „structura tarifului” doar pentru tariful de examinare prevăzut în anexa nr.8 la OMT nr.1214/2015, nu și pentru tariful de examinare prevăzut în anexa la OMT nr.1213/2015.

Având în vedere constatările de mai sus, referitoare la nestabilirea în mod explicit a remunerației convenite membrilor comisiei de examinare de către Ministerul Transporturilor în calitate de autoritate competentă, rezultă că plățile efectuate din bugetul ARR către examinatori nu au avut autorizarea cerută de lege, astfel:

- Plățile efectuate în perioada 01.01.2016 - 09.10.2017 (data la care a fost emis OMT nr. 1476/09.10.2017 prin care s-a aprobat structura tarifului) către membrii comisiilor de examinare în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, conform Normelor aprobate prin OMT nr. 1214/2015;
- Plățile efectuate în perioada 01.01.2016 - prezent către membrii comisiilor de examinare în vederea atestării profesionale a lectorilor necesari procesului de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transportului rutier, conform Normelor aprobate prin OMT nr. 1213/2015.

Considerăm că prin plata remunerației examinatorilor în condițiile în care cuantumul acesteia nu era stabilit prin norme de către Ministerul Transporturilor, au fost încălcate prevederile art.14 alin.(1) și (3) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora:

„Art. 14. - (1) Cheltuielile bugetare au destinație precisă și limitată și sunt determinate de autorizările conținute în legi specifice și în legile bugetare anuale.

(3) Nici o cheltuială din fonduri publice nu poate fi angajată, ordonanță și plătită dacă nu este aprobată potrivit legii și nu are prevederi bugetare”.

De asemenea, reprezentanții ARR nu au ținut cont de prevederile art.2 pct.9 din Legea nr.500/2002 privind finanțele publice, conform cărora:

„Art. 2 (1) În înțelesul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos se definesc după cum urmează:

9. clasificatie bugetară - gruparea veniturilor și cheltuielilor bugetare într-o ordine obligatorie și după criterii unitare. Clasificatia bugetară nu reprezintă bază legală pentru efectuarea angajamentelor legale și/sau efectuarea plăților”.

Nerespectarea prevederilor art.14 alin. (3) din Legea nr.500/2002 constituie contravenție potrivit dispozițiilor art.72 alin.(1) lit. a) din lege.

Având în vedere dispozițiile art.72 alin.(3) din Legea nr.500/2002 potrivit cărora „Constatarea contravențiilor și aplicarea amenzilor se fac de către Curtea de Conturi, Ministerul Finanțelor Publice și de alte persoane împuternicite în acest scop, potrivit legii”, considerăm că se impune sesizarea organelor abilitate pentru constatarea abaterii și aplicarea sancțiunilor legale.

- „Nota de fundamentare privind estimarea tarifului de examinare pe fiecare probă necesar acoperirii cheltuielilor de examinare nr.31994/06.11.2015” (anexa nr.21) a fost elaborată în cadrul ARR și a fost înaintată către Direcția Transport Rutier la aceeași dată la care a fost înregistrată la ARR, după cum reiese din mențiunea înscrisă pe document sub semnătura d-nei Kalapis Adriana - director DTR, respectiv „am primit un exemplar pentru Ordin 06.11.2015”.

Faptul că Nota de fundamentare a fost transmisă către DTR la data de 06.11.2015 confirmă cele susținute de partenerii de dialog social care au reclamat faptul că, în cadrul dezbaterilor, nu le-a fost prezentată nota de fundamentare a tarifului.

Din analiza documentelor puse la dispoziție de reprezentanții DTR, pe lângă Nota nr.31994/06.11.2015 au mai fost identificate încă două variante ale acesteia (filele 446 - 453 din „PACHET ATESTARE PROFESIONALĂ” vol.2 - anexa nr.22) care prevedeau un tarif de 70 lei și respectiv 68 lei însă ambele reprezintă documente de lucru, nedatate, neînregistrate și neasumate prin semnătură de către persoanele din cadrul ARR care le-au întocmit.

Răspunsul reprezentanților Direcției Transport Rutier la solicitările repetate ale partenerilor de dialog social a fost în sensul că „Privitor la fundamentarea tarifului pentru probele de examen, a fost prezentată fundamentarea acesteia de către reprezentanții Autorității Rutiere Române ARR, fundamentare întemeiată pe cadrul legal aplicabil. Remunerarea examinatorilor în funcție de volumul de lucru este corectă și nu încalcă nicio prevedere legală”.

În cadrul Notei de fundamentare privind estimarea tarifului de examinare nr.31994/06.11.2015 se menționează următoarele:

„Conform studiilor și previziunilor efectuate, tariful de examinare necesar a acoperi toate cheltuielile menționate, cu respectarea principiului echilibrului bugetar, este de 67 lei/candidat/probă de examinare”.

„Structura tarifului de examinare va fi alcătuită astfel: un procent de 35,12 % vor fi destinați pentru acoperirea cheltuielilor cu bunuri și servicii ale A.R.R., 11,82 % sunt destinați bugetului de stat ca plăți de contribuții și impozite efectuate direct de A.R.R., 17,24 % sunt destinați bugetului de stat ca plăți indirecte de contribuții și impozite ale examinatorilor efectuate de A.R.R., iar 11,94 % reprezintă venitul net pentru fiecare dintre cei trei membri ai comisiei de examinare”.

În fapt, prin Nota de fundamentare menționată a fost stabilit în mod abuziv și discreționar nivelul sumei cuvenite fiecărui examinator, fără nici o justificare și fără prezentarea calculelor din care au rezultat sumele respective.

Astfel, nu a fost prezentată nici o justificare a faptului că examinatorii vor fi plătiți cu sume stabilite ca procent din tariful de examinare și nu, de exemplu, cu sume reprezentând drepturile salariale aferente orelor lucrate.

Nota de fundamentare privind estimarea tarifului de examinare nr.31994/06.11.2015 a fost asumată și însușită prin semnare de următoarele persoane cu funcții de conducere din cadrul Autorității Rutiere Române:

- Lambru Lucian - director general adjunct, care a semnat și „pentru” d-na Surulescu Aurelia - director general ARR
- Anton Cristian - director Juridic Petiții și Relații Internaționale
- Țeighiu Jurj Simona Stana - director Economic
- Constantin Minodora - șef Serviciu Financiar BVC Tarife

- Nițu Mirela - șef Serviciu Administrativ, Corespondență, Arhivă și Transport
- Trebea Mihaela - șef Serviciu Contabilitate și Analiză Economică

Toate persoanele din cadrul ARR, menționate mai sus, au beneficiat ulterior, în perioada ianuarie 2016 - martie 2020, de sume nete cuprinse între 114.094 lei și 695.129 lei cu titlu de remunerație pentru desfășurarea de activități în cadrul comisiilor de examinare.

- În cadrul adreselor de răspuns către Corpul de control, reprezentanții ARR au susținut că plata pentru activități de examinare „**nu reprezintă contravaloarea unei prestații specifice instituției noastre, așa cum s-a precizat și în Nota de fundamentare nr.31944/06.11.2015, ci reprezintă un tarif pentru desfășurarea activității unei comisii, care conform legislației, este alcătuită din specialiști din cadrul A.R.R. și din cadrul Direcției de specialitate din Minister**” și că „**tariful de examinare nu reprezintă tarif pentru prestații specifice conform Hotărârii Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române - A.R.R., acesta fiind un tarif special instituit prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată prin Legea nr. 109/2014**”.

După cum am mai precizat, în conformitate cu prevederile art. 67 alin.(1) și (2) din OG nr.27/2011 privind transporturile rutiere, examinarea în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și a lectorilor se realizează de către autoritatea competentă, în condițiile stabilite de aceasta prin norme, autoritatea competentă fiind Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.

Potrivit prevederilor art.81 din OG nr.27/2011 privind transporturile rutiere, „**Eliberarea documentelor prevăzute de prezenta ordonanță, precum și efectuarea prestațiilor specifice se realizează de autoritatea competentă, pe baza tarifelor stabilite de aceasta prin ordin**”.

Pe de altă parte, în conformitate cu prevederile art.7 alin.(1) și (2) din ordonanță,

„**Ministerul Transporturilor și Infrastructurii poate să desemneze unități care funcționează în subordinea sau sub autoritatea sa să elaboreze și să pună în aplicare norme tehnice și reglementări specifice transporturilor rutiere și vehiculelor rutiere, care să asigure inclusiv inspecția și controlul tehnic de specialitate**” și respectiv,

„**Instituțiile publice, regiile autonome, precum și societățile comerciale prevăzute la alin. (1), care funcționează în subordinea sau sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, se autofinanțează din tarife și comisioane, obținute din prestații specifice, precum și din alte surse, constituite potrivit legii**”.

Cu toate că în Normele aprobate prin OMT nr.1214/2015 pentru aplicarea prevederilor OG nr.27/2011 se specifică faptul că „**Prezentele norme stabilesc condițiile de organizare și desfășurare a examinării în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere**”, în cuprinsul acestora nu se menționează în mod explicit instituția care organizează examinarea teoretică.

În schimb, la art.11 alin.(1) din Norme este prevăzut că „**Examinarea pentru proba practică în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul**

transporturilor rutiere se organizează de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. pentru candidații care au fost declarați admiși la proba teoretică".

Mai mult decât atât, prin Normele menționate au fost prevăzute atribuții/obligații în sarcina ARR astfel:

„Articolul 4

(3) Examinarea candidaților pentru proba teoretică se desfășoară în baza Programului anual de examinare teoretică întocmit de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., cu respectarea prevederilor legale, care se afișează pe pagina de internet a Autorității Rutiere Române - A.R.R. cu 30 de zile înainte de prima programare și care se comunică Direcției Transport Rutier.

(4) Programul anual de examinare prevăzut la alin. (4) poate fi modificat/completat din motive obiective, de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., cu respectarea prevederilor legale. Programul anual de examinare astfel modificat se afișează pe pagina de internet a Autorității Rutiere Române - A.R.R. și se comunică Direcției Transport Rutier.

(5) În vederea examinării pentru proba teoretică, începând din data de 1 iunie 2016 Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. pune la dispoziție săli dotate corespunzător, inclusiv pentru monitorizarea video a examenelor. Sălile nu pot aparține unor centre de pregătire și perfecționare.

Articolul 19: Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. va întreprinde toate măsurile necesare pentru asigurarea respectării prevederilor legale în vigoare privind protecția datelor și a fluxurilor informaționale aferente sistemului informatic".

În conformitate cu prevederile Normelor privind examinarea aprobate prin OMT nr.1214/2015, Direcția Transport Rutier participă împreună cu ARR la elaborarea întrebărilor/studiilor de caz necesare examinării și desemnează un reprezentant în comisia de examinare.

Procedura Operațională privind organizarea și desfășurarea examinărilor la probele teoretice în vederea atestării profesionale a personalului din domeniul transporturilor rutiere cod: PO-03.70, implementată la nivelul instituției, prevede că aceasta „se aplică în activitatea de organizare a examinării candidaților, înscrisi de CPPTR în SI, pentru proba teoretică în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere [...]”

În sensul prevederilor OG 27/2011, termenul de „specific” se referă la domeniul de activitate reglementat și anume cel rutier, nu strict la specificul prestațiilor efectuate de anumite entități.

Considerăm că este neîntemeiată afirmația reprezentanților ARR potrivit căreia „veniturile încasate din tariful de examinare teoretică nu reprezintă venituri pentru activitatea specifică a A.R.R.”, în condițiile în care reglementările în vigoare prevăd următoarele:

- REGULAMENTUL (CE) nr. 1071/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului

„Articolul 8

Condiții referitoare la cerința privind competența profesională

(1) Numai autoritățile sau organismele autorizate în acest sens de către un stat membru, conform unor criterii definite la nivel național, pot organiza și certifica examinările scrise și orale menționate la alineatul (1). Statele membre verifică periodic conformitatea cu dispozițiile prevăzute în anexa I a condițiilor în care examinările sunt organizate de către respectivele autorități sau organisme”.

- Directiva 96/35/CE a Consiliului din 3 iunie 1996 privind desemnarea și calificarea profesională a consilierilor pe probleme de siguranță a transportului rutier, feroviar și naval de mărfuri periculoase

„Articolul 5

Certificatul de formare profesională

(1) Un consilier trebuie să fie titularul unui certificat comunitar tip de formare profesională, numit în continuare „certificat”, valabil pentru modul sau modulele de transport respective. Acest certificat este emis de către autoritatea competentă sau organismul desemnat în acest scop de către fiecare stat membru.

(2) Pentru a obține un certificat, un candidat trebuie să parcurgă procesul de formare profesională atestată prin rezultatul favorabil obținut în urma unui examen aprobat de către autoritatea competentă a statului membru”.

- Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului și a Directivei 91/439/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 76/914/CEE a Consiliului Articolul 6

(a) „CCP acordat pe baza participării la curs și a unui test

[...] Testul este organizat de către autoritățile competente ale statelor membre sau de către o entitate desemnată de acestea, iar scopul său este acela de a verifica dacă, pentru subiectele menționate mai sus, conducătorul auto cursant posedă nivelul de cunoștințe necesar în conformitate cu anexa I punctul 1. Respectivele autorități sau entități supraveghează testul și, după finalizarea cu succes a acestuia, emit conducătorilor auto un CCP care atestă o calificare inițială.

(b) CCP acordat pe baza testelor

[...] Aceste teste sunt organizate de autoritățile competente ale statelor membre sau de o entitate desemnată de acestea, iar scopul lor este acela de a verifica dacă, pentru toate subiectele menționate mai sus, conducătorul auto cursant posedă nivelul de cunoștințe necesar în conformitate cu anexa I punctul 1”.

Insistența reprezentanților ARR în a susține că activitatea de examinare nu reprezintă o prestație specifică a instituției, este de natură să creeze confuzie însă având în vedere constatările efectuate cu privire la modul de plată al examinatorilor, apreciem că această atitudine poate fi explicată ca fiind o încercare de acreditare a ideii că examinarea nu ar reprezenta o atribuție de serviciu a persoanelor care fac parte din comisiile de examinare și că ar fi o activitate independentă, desfășurată în afara programului normal de lucru.

Odată cu aprobarea OMT nr.1214/2015 au fost abrogate „prevederile aplicabile modului de transport rutier din cuprinsul Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.044/2003 privind aprobarea Regulamentului pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul rutier, feroviar sau pe căile navigabile interioare al mărfurilor periculoase”, OMTCT nr.1044/2003 fiind singurul ordin care prevedea explicit că ARR este organism examinator desemnat.

Regulamentul pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul rutier, feroviar sau pe căile navigabile interioare al mărfurilor periculoase, aprobat prin OMTCT nr.1044/2003, cu modificările și completările ulterioare, prevede definiția organismului examinator ca fiind „orice entitate desemnată de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului pentru pregătirea profesională, examinarea și certificarea -consilierilor de siguranță”.

De asemenea, Regulamentul menționat prevedea în mod explicit la art.7 alin.(2) că „Organismele examinatoare desemnate de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului sunt:

- a) Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. în domeniul transportului rutier;
- b) Autoritatea Feroviară Română - AFER în domeniul transporturilor feroviare;
- c) Autoritatea Navală Română - A.N.R. în domeniul transportului pe căi navigabile”.

Reprezentanții ARR nu au luat în considerare faptul că abrogarea prevederilor referitoare la transportul rutier din OMTCT nr.1044/2003 nu a schimbat statutul de organism examinator desemnat al instituției.

Astfel, precizăm că sunt în vigoare Normele de efectuare a activității de transport rutier de mărfuri periculoase în România, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.1175/2007, care cuprind următoarele prevederi:

„Art. 39 alin.(3) Constituie contravenții din categoria a III-a de risc următoarele fapte:

[...]5. neredactarea și/sau necomunicarea către organismul examinator desemnat care a eliberat certificatul consilierului de siguranță al întreprinderii a raportului anual al consilierului de siguranță, potrivit anexei E la Regulamentul pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul rutier, feroviar și pe căi navigabile interioare al mărfurilor periculoase și potrivit prevederilor subsecțiunii 1.8.3.3 din A.D.R.; [...]

Art. 47 alin.(2) Până cel târziu la data de 31 mai în fiecare an calendaristic, organismul examinator desemnat cu emiterea certificatelor de consilier de siguranță pentru transportul rutier al mărfurilor periculoase, în baza rapoartelor anuale ale consilierilor de siguranță, va transmite Direcției generale de infrastructură și transport rutier din cadrul Ministerului Transporturilor datele privind volumul total determinat sau estimat al mărfurilor periculoase transportate rutier, în tone și în tone/kilometru, pentru anul precedent.

Având în vedere toate reglementările legale prezentate mai sus, este evident că ARR este organismul examinator care eliberează/emite certificatele la care se face referire, și la fel de evident este faptul că examinarea este o activitate specifică a instituției.

Din analiza modului în care reprezentanții Direcției Transport Rutier au acționat în cadrul procesului de elaborare, promovare avizare și aprobare a actelor normative în vederea aplicării prevederilor OG nr.27/2011 privind transporturile rutiere, se observă

mai degrabă preocuparea evidentă a acestora pentru crearea/menținerea de avantaje în interes personal, în detrimentul asigurării unor măsuri pentru creșterea calității în activitatea de pregătire a personalului, ridicarea nivelului de pregătire a cursanților și asigurarea calității/obiectivității în activitatea de examinare.

Având în vedere obiectivul primordial al direcției de specialitate din minister, respectiv rolul de reglementare în domeniul transporturilor rutiere, apreciem că modul în care a fost abordată atât activitatea de examinare în sine cât și reglementarea ulterioară a modului de plată a examinatorilor au fost de natură să creeze o imagine negativă asupra activității ministerului, reflectată ca atare în spațiul public de-a lungul anilor, dar și să pună sub semnul întrebării calitatea actului de pregătire, perfecționare și examinare a personalului de specialitate din domeniu.

Relevant în acest sens, prezentăm cu titlu de exemplu una dintre reacțiile apărute în mass-media în contextul accidentului grav produs la data de 23.06.2013 în Muntenegru, în urma căruia 19 români au murit, iar alți 29 au fost grav răniți (dl. Augustin Hagi pentru agenția de presă r/News - 24.06.2013 - http://rnews.ro/a-hagi-responsabil-este-sistemul-bolnav-de-care-ne-amintim-doar-cand-ne-mor-oameni_47931.html):

„Responsabil, din punctul meu de vedere, este sistemul. Sistemul care este bolnav și de care ne aducem aminte doar atunci când ne mor oameni. În rest, Hagiu latră, alții mai latră de pomană și presa nu aude comunicatele de presă. Spuneam acum 3-4 luni că soferii sunt scoși pe bandă rulantă din centrele de pregătire profesională și din școli. N-a făcut nimeni nimic. Nici măcar DNA-ul, nici măcar fiscul să vadă cum se încasează sute de milioane la plic de către angajații din ministerul Transporturilor și ARR-ul sau de examinările făcute cu ochii închiși.”

- Desfășurarea activității și veniturile obținute de examinatori ulterior emiterii actelor normative prin care a fost reglementată inclusiv modalitatea de plată a acestora ca urmare a prevederilor introduse prin Legea nr.109/2014

Din Situația nominală a plăților efectuate către membrii comisiilor de examinare în perioada 01 ianuarie 2016 - 12 martie 2020, înglobată în cuprinsul adresei ARR nr.7842/21.07.2020, prezentăm în tabelul de mai jos lista persoanelor care au realizat, fiecare în parte, venituri nete de peste 200.000 lei din activitatea de examinare, în perioada menționată:

LEI

Nr. crt.	NUME PRENUME	VENIT BRUT	TAXE SI CONTRIBUTII SOCIALE	VENIT NET
1.	ALBAN MARIUS	878.045	319.877	558.168
2.	ANGHEL GHEORGHE	625.267	224.105	401.162
3.	ANTON CRISTIAN	915.114	310.611	604.503
4.	ANTON MARIUS	520.023	176.351	343.672
5.	BALLA ROZA ENIKO	1.127.130	388.142	738.988
6.	BARBOI FLORIN BOGDAN	567.385	207.477	359.908
7.	BARBU VASILE	582.967	207.030	375.937

8.	BICLINERU DANIEL	451.177	166.725	284.452
9.	BUJOR ELENA	512.497	164.830	347.667
10.	COJOCARU CAMELIA PARASCHIVA	508.171	187.775	320.396
11.	CRETU SORIN	341.520	125.061	216.459
12.	CRISTIAN SORIN DORU TIBERIU	539.983	189.798	350.185
13.	FLOREA CONSTANTA FLORENTINA	769.510	276.867	492.643
14.	GRIGORESCU FLORIN	773.165	292.272	480.893
15.	GRIGORIE OCTAVIAN	354.735	134.524	220.211
16.	IRIMESCU FLORENTINA	943.218	337.711	605.507
17.	KALAPIS ADRIANA	812.022	285.602	526.420
18.	LAMBRU LUCIAN CONSTANTIN	1.025.244	366.791	658.453
19.	LANGA CORNELIA LUMINITA	377.078	134.307	242.771
20.	MANOLACHE LIVIU CRISTINEL	899.221	315.900	583.321
21.	MARGARIT IONEL DORIN	341.611	124.347	217.264
22.	MELINTE VALERICA MARIUS	589.819	211.183	378.636
23.	MURESAN DORIN	364.648	127.502	237.146
24.	NASTASE SIMONA-LAURA	339.614	133.178	206.436
25.	NITU MIRELA	1.065.995	370.866	695.129
26.	POPA SANGEORGEAN TRAIAN IOAN	455.076	183.312	271.764
27.	ROTARU ADRIANA	487.196	181.343	305.853
28.	RUSU CORINA	642.306	233.395	408.911
29.	SERBANESCU DANIEL SORIN	397.462	144.519	252.943
30.	SIRBU SORIN	491.898	192.390	299.508
31.	STANESCU CATALIN FLORIN	631.678	230.457	401.221
32.	SURULESCU AURELIA	409.459	169.934	239.525
33.	TACHE PAUL	924.290	329.224	595.066
34.	TANASE VALENTIN	587.532	215.217	372.315
35.	TRANDAFIR DANUT MARIAN	410.027	136.701	273.326
36.	TREBEA MIHAELA	530.756	193.437	337.319
37.	TUCMEANU ALIN-IULIAN	787.930	308.095	479.835
38.	TULPAN OLIMPIU ADRIAN	603.763	184.088	419.675
39.	UNGUREANU EDUARD	913.294	330.879	582.415
40.	ZAFIU VASILICA MAGDALENA	761.349	277.204	484.145
Total venit net examinatori care au încasat mai mult de 200.000 lei fiecare de la ARR în perioada ianuarie 2016 - martie 2020				16.170.148 lei

Lista completă mai cuprinde încă 67 persoane din cadrul ARR și DTR care au încasat în perioada menționată, venituri nete cuprinse între 1.114 lei și 192.750 lei.

Valoarea însumată a veniturilor nete plătite de ARR în perioada ianuarie 2016 - martie 2020 către cele 107 persoane cuprinse în situația prezentată, pentru activitatea de examinare, este de 21.117.944 lei, reprezentând aproximativ 4.375.000 euro la cursul BNR de la data prezentului raport.

În urma analizei declarațiilor de avere ale persoanelor din tabelul de mai sus, disponibile pe pagina proprie de internet a ARR și pe cea a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, au fost identificate situații în care anumiți angajați au obținut în decurs de un an venituri nete din examinări, chiar și de peste 3 ori mai mari decât veniturile obținute din salarii (exemple: Nitu Mirela - 165.232 lei venit declarat pentru anul 2018 din examinări față de 50.806 lei venit din salariu, Anton Cristian - 200.907 lei din examinări în 2016 față de 55.213 lei salariu, ș.a.)

Atrag atenția în mod deosebit veniturile obținute de d-na Balla Roza Eniko în perioada 01.01.2016 - 12.03.2020, în sumă de 738.988 lei net, având cea mai mare valoare în cadrul situației prezentate în tabelul de mai sus.

Din analiza declarațiilor de avere depuse în anii 2017, 2018 și 2019, a rezultat că d-na Balla Roza Eniko a obținut venituri după cum urmează:

- în anul 2016: 48.548 lei din salariul de la ARR și 238.198 lei din examinări;
- în anul 2017: 48.088 lei din salariul de la ARR și 150.947 lei din examinări;
- în anul 2018: 48.978 lei din salariul de la ARR și 157.339 lei din examinări.

La data controlului nu erau publicate pe pagina de internet a ARR declarațiile de avere depuse în anul 2020 însă ținând cont de datele menționate, rezultă că în perioada 01.01.2019 - 12.03.2020, d-na Balla Roza Eniko a mai obținut încă 192.504 lei din activitatea de examinare.

Veniturile consistente realizate anual de d-na Balla Roza Eniko din activitatea de examinare, coroborat cu faptul că în declarațiile de avere nu se regăsesc mențiuni referitoare la mișcări ale elementelor patrimoniale, achiziții, depuneri în conturi bancare și altele asemenea, crează suspiciuni cu privire la destinația reală a veniturilor obținute, în condițiile în care desemnarea membrilor în comisiile de examinare a fost realizată în mod preferențial și discreționar.

De asemenea, în urma analizei declarațiilor de avere disponibile a rezultat că persoanele care ocupă în prezent sau au ocupat anterior funcții publice în cadrul Direcției Transport Rutier au obținut în decursul anilor venituri substanțiale din examinări, venituri care în cele mai multe cazuri depășesc cu mult nivelul salariului primit în calitate de angajat al ministerului.

Având în vedere toate constatările de mai sus, efectuate cu privire la veniturile încasate de angajați ai ARR și DTR și cu privire la modul în care s-a acționat pentru elaborarea și promovarea actelor normative de reglementare a activității de examinare, apreciem că afirmațiile petentului potrivit cărora „Tandemul Surulescu - ARR și Kalapis la DTR, preocuparea lor este să facă bani din examenele la care participă ele și acoliții lor [...] Legea 109/2014 au aplicat-o în 2016, veniturile din examinare le-au intrat în buzunare în loc să intre la stat, este vorba de peste 3 milioane de euro”, se confirmă.

Conform datelor cuprinse în declarațiile de avere disponibile în mod public pe paginile proprii de internet ale ARR și MTIC, atât d-na Surulescu Aurelia cât și d-na Kalapis Adriana au obținut venituri din activitatea de examinare a personalului de specialitate din domeniul transportului rutier.

Cu susținerea și participarea d-nei Surulescu Aurelia și a d-nei Kalapis Adriana în calitate de director general al ARR și respectiv de director al Direcției Transport Rutier din cadrul ministerului dar și cu susținerea altor persoane care au ocupat anterior funcții de conducere la nivelul celor două structuri și la nivelul Ministerului Transporturilor, reprezentanții ARR și DTR au acționat constant pentru prezervarea în continuare a avantajelor financiare de care au beneficiat și înainte de adoptarea Legii nr.109/2014 și de finalizarea demersurilor efectuate în vederea reglementării modului de plată pentru membrii comisiilor de examinare.

Astfel, chiar și după adoptarea Legii nr.109/2014 prin care s-a prevăzut plata examinatorilor, reprezentanții ARR și DTR au efectuat următoarele demersuri în scopul obținerii în continuare de venituri consistente din activitatea de examinare:

- au contribuit la tergiversarea adoptării pachetului de reglementări cu privire la pregătirea, examinarea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, ordinele de ministru intrând în vigoare după mai bine de 1 an și 4 luni de la adoptarea Legii nr.109/2014.
- în cadrul Normelor privind examinarea în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere din 11.11.2015 - Anexa nr.8 la OMT nr.1214/2015, nu se regăsesc prevederi prin care să se stabilească fără echivoc instituția care organizează examinările;
- prin Normele privind atestarea profesională a lectorilor necesari procesului de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transportului rutier, aprobate prin OMT nr. 1213/2015, s-a stabilit în mod nejustificat ca plata tarifului de examinare să se facă în contul ARR, în condițiile în care examinarea se organizează de către Ministerul Transporturilor prin direcția de specialitate;
- în cadrul procedurilor de transparență decizională, premergătoare emiterii ordinelor de ministru, au fost elaborate și susținute în mod constant propuneri de reglementare prin care să fie menținute avantajele personale ale examinatorilor;
- a continuat programarea examinărilor în afara programului normal de lucru al celor două instituții, în zilele de sâmbătă;
- a continuat desemnarea membrilor în comisiile de examen fără a fi întocmite documentele aferente deplasării acestora și fără a se ține evidența orelor lucrate suplimentar;
- s-a considerat că ordinul de ministru prin care a fost aprobată structura tarifului de examinare nu ar avea caracter normativ, acesta fiind aprobat fără a fi parcurse în prealabil procedurile legale de transparență decizională și consultare publică. Mai mult, prin OMT nr.1476/09.10.2017 s-a aprobat „structura tarifului” doar pentru tariful de examinare prevăzut în anexa nr.8 la OMT nr.1214/2015, nu și pentru tariful de examinare prevăzut în anexa la OMT nr.1213/2015;
- Ordinul prin care a fost aprobată structura tarifului a avut la bază o Notă de fundamentare prin care s-a stabilit în mod abuziv și discreționar nivelul sumei

cuvenite fiecărui examinator, fără nici o justificare și fără prezentarea calculelor din care au rezultat sumele respective;

- Reprezentanții ARR continuă să susțină în mod nejustificat că organizarea examenilor prevăzute în Normele anexă la OMT nr.1214/2015 nu ar constitui o activitate specifică a instituției.

Având în vedere aspectele prezentate mai sus, apreciem că reglementarea modului de plată a membrilor comisiilor de examinare a fost efectuată în mod abuziv, în interesul unui grup de persoane dintre care unele au ajuns să încaseze lunar din examinări, sume chiar și de 3 - 4 ori mai mari decât salariul cuvenit pentru funcția ocupată, în dauna persoanelor care au participat la examinări în calitate de candidați și care au fost constrânși astfel să plătească tarife nejustificat de mari.

A fost perpetuată astfel o stare infracțională susținută prin constituirea unui grup organizat la care au aderat atât persoanele aflate succesiv la conducerea ARR și DTR cât și angajați din cadrul acestor structuri, care au acționat pe o perioadă mai mare de 10 ani, inclusiv prin impunerea unor reglementări în interes propriu, în scopul obținerii de venituri din activitatea de examinare.

Pe lângă faptul că reglementarea modalității de plată a examinatorilor prin aprobarea OMT nr.1214/2015 și OMT nr.1213/2015 a fost una deficitară, incompletă și lipsită de claritate, apreciem că din modul în care au acționat reprezentanții ARR și DTR cu atribuții în elaborarea, promovarea și avizarea respectivelor acte normative (inclusiv întocmirea Notei de fundamentare a tarifului de examinare) rezultă în mod rezonabil indicii cu privire la săvârșirea unor posibile infracțiuni de folosire a funcției pentru favorizarea unor persoane și de abuz în serviciu (raportat la art.13² din Legea nr.78/2000 pentru prevenirea, descoperirea și sancționarea faptelor de corupție), prevăzute și sancționate astfel de legea penală:

„Art. 301 (1) Fapta funcționarului public care, în exercitarea atribuțiilor de serviciu, a îndeplinit un act prin care s-a obținut un folos patrimonial pentru sine, pentru soțul său, pentru o rudă ori un afin până la gradul II inclusiv se pedepsește cu închisoarea de la unu la 5 ani și interzicerea exercitării dreptului de a ocupa o funcție publică pe o perioadă de 3 ani”.

„Art. 297 (1) Fapta funcționarului public care, în exercitarea atribuțiilor de serviciu, nu îndeplinește un act sau îl îndeplinește în mod defectuos și prin aceasta cauzează o pagubă ori o vătămare a drepturilor sau intereselor legitime ale unei persoane fizice sau ale unei persoane juridice se pedepsește cu închisoarea de la 2 la 7 ani și interzicerea exercitării dreptului de a ocupa o funcție publică”.

Legea 78/2000 „Art. 13² - În cazul infracțiunilor de abuz în serviciu sau de uzurpare a funcției, dacă funcționarul public a obținut pentru sine ori pentru altul un folos necuvenit, limitele speciale ale pedepsei se majorează cu o treime”.

Chiar dacă în conformitate cu prevederile art.301 alin.(2) lit.a) din Codul Penal dispozițiile referitoare la infracțiunea de folosire a funcției pentru favorizarea unor persoane nu se aplică în situația emiterii, aprobării sau adoptării actelor normative, apreciem că cercetarea împrejurărilor în care au fost emise OMT nr.1214/2015 și OMT nr.1213/2015 dar mai ales OMT nr.1476/2017, considerat cu caracter individual, este de competența organelor de urmărire penală abilitate.

La baza acestei aprecieri am avut în vedere DECIZIA nr. 757 din 23 noiembrie 2017 emisă de Curtea Constituțională a României, prin care s-a statuat că „69.[...] numai actul administrativ cu caracter individual poate fi susceptibil de a produce foloase, avantaje, ajutor, în sensul prevăzut de legea penală”. De aceea, organul de urmărire penală are competența de a cerceta actele/faptele cu relevanță penală săvârșite în legătură cu emiterea actului administrativ individual”.

Având în vedere toate aspectele prezentate cu privire la modul în care au fost elaborate proiectele de acte normative pentru reglementarea activității de examinare în vederea atestării profesionale a personalului din domeniul transporturilor rutiere precum și indiciile de săvârșire a unor posibile infracțiuni, echipa de control consideră că se impune sesizarea organelor de urmărire penală pentru efectuarea verificărilor necesare și după caz, pentru dispunerea măsurilor prevăzute de lege.

Luând în considerare constatările efectuate cu privire la veniturile încasate de angajați ai ARR și DTR și cu privire la modul în care s-a acționat pentru reglementarea activității de examinare în cadrul actelor normative elaborate și promovate, apreciem că efectul noilor reglementări cu privire la modalitatea de plată a examinatorilor a constat practic doar în faptul că persoanele respective nu mai primesc sumele necuvenite direct de la centrele de pregătire, ci prin intermediul Autorității Rutiere Române, deci cu implicarea autorității statului și a funcțiilor deținute pentru transferul sumelor de la candidați către membrii comisiilor.

Relevant pentru a evidenția contrastul dintre intenția de reglementare a legiuitorului și rezultatul demersurilor efectuate de reprezentanții MT și ARR pentru aplicarea prevederilor referitoare la plata examinatorilor, introduse prin Legea nr.109/2014, este interviul acordat revistei Ziuă Cargo de domnul deputat Lucian Șova la data de 15 octombrie 2014, din care cităm:

„Ziuă Cargo: O dată cu aprobarea OUG 11/2013 în Parlament, ați introdus o prevedere privind remunerarea examinatorilor în transporturile rutiere. În acest moment, se află în discuție normele de aplicare a acestei prevederi, iar între mediul privat și autoritățile din transporturi există puncte contrare de vedere. Ca inițiator al acestei prevederi, ce ați vrut, în mod concret prin introducerea ei?

Lucian Șova: [...] Eu am avut în vedere prin modificările aduse OUG 11 transparentizarea actului de plată către examinator și uniformizarea lui. În mod corect, ar trebui ca acest corp de examinatori care reprezintă statul, Autoritatea Rutieră Română și nu pe ei înșiși, să fie salarizați de către angajatorul lor, conform Codului Muncii, iar contravaloarea prestației de examinare să fie plătită de către institutul de formare către autoritatea competentă și nu în mod direct către examinatori. Plata directă către examinator compromite, cel puțin din punct de vedere teoretic, moralitatea demersului. Am, de asemenea, obiectii în ceea ce privește legarea cuantumului plății de numărul de cursanți, ținând cont de faptul că examinatorul nu face altceva decât să supravegheze procesul de examinare care este realizat pe calculator, programul oferind în mod automat rezultatele. Înțeleg ca examinatorii să fie remunerați în funcție de numărul orelor alocate pentru examinare, nu în funcție de numărul de cursanți. Am, însă, observații și cu privire la poziția asociațiilor patronale, care par mai interesate cu privire la veniturile realizate de examinatori și mai puțin cu privire la calitatea cursanților și a actului de examinare în sine”.

Pe de altă parte, apreciem că prin modul abuziv în care a fost reglementată modalitatea de plată a examinatorilor a fost săvârșită o posibilă faptă de discriminare indirectă a celorlalți angajați din cadrul ARR și MTIC (care nu realizează venituri din activități de examinare) și totodată s-a adus atingere principiilor fundamentale prevăzute la art.5 - egalitatea de tratament alin.(1) și (4) din Codul Muncii, respectiv:

„În cadrul relațiilor de muncă funcționează principiul egalității de tratament față de toți salariații și angajatorii”.

„Constituie discriminare indirectă orice prevedere, acțiune, criteriu sau practică aparent neutră care are ca efect dezavantajarea unei persoane față de o altă persoană în baza unuia dintre criteriile prevăzute la alin. (2), în afară de cazul în care acea prevedere, acțiune, criteriu sau practică se justifică în mod obiectiv, printr-un scop legitim, și dacă mijloacele de atingere a aceluși scop sunt proporționale, adecvate și necesare”.

2. Verificarea modului în care s-a desfășurat examinarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, la centrele de examinare unde au fost semnalate nereguli.

În baza prevederilor OG nr.27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare și în conformitate cu Normele aprobate prin OMT nr.1214/2015 se organizează înscrierea și participarea la sesiunile de examinare pentru șoferii profesioniști, iar Autoritatea Rutieră Română stabilește anual o programare calendaristică pentru centrele de examinare din toată țara.

Locațiile în care se desfășoară examenele sunt săli de clasă și laboratoare de informatică ale liceelor din localitatea unde sunt stabilite centrele de examinare.

Examinatorii sunt în număr de 3 persoane pentru fiecare sesiune de examinare, respectiv 2 examinatori nominalizați din corpul de examinatori al ARR și o persoană de la Direcția Transport Rutier din Ministerul Transporturilor.

Examenele constau în :

1. Proba teste grila pe calculator - eliminatorie;
2. Proba scrisă - eliminatorie;
3. Proba practică/traseu - eliminatorie.

În această ordine se susțin toate cele 3 probe în cazul șoferilor profesioniști care aplică pentru prima oară la examenele inițiale de atestare profesională de transport: marfă, persoane și marfuri periculoase.

Pentru examenele ulterioare de re-atestare probele pot fi combinate diferit în funcție de felul atestatului care se dorește a fi reînnoit. DAR în toate cazurile se da proba cu testele grila pe calculator.

Toate etapele de testare se desfășoară cu angajați ai ARR care sunt examinatori pentru probele on-line, scris și practic (se desfășoară ca și traseul de la DRPCIV cu particularitățile aferente).

Ciclul la care participă persoanele fizice, șoferii profesioniști care doresc să fie atestați pentru una sau mai multe dintre categoriile transport marfă, transport persoane sau transport marfuri periculoase este exemplificat mai jos :

Pasul 1	Pasul 2	Pasul 3
Persoana fizica indeplineste conditiile de inscriere la Centrul de Pregatire Profesionala	Absolva cursurile Centrului de Pregatire Profesionala	Sustine examenul de atestare profesionala in centrul de examinare stabilit de ARR

Pe lângă deficiențele grave constatate cu privire la modul în care a fost reglementată activitatea de examinare, din verificările efectuate au rezultat mai multe indicii de fraudare a procesului de examinare la care au participat membri ai comisiilor de examinare.

În vederea verificării aspectelor semnalate în presă cu privire la suspiciunile de fraudare a examenelor pentru obținerea atestatului profesional de către personalul de specialitate care își desfășoară activitatea în domeniul transporturilor rutiere, prin adresa nr. 47073/23.04.2020 (anexa nr.23), au fost solicitate de la ARR toate datele și informațiile deținute, în format electronic, cu privire la examenele susținute începând cu data de 11.06.2016 până la data emiterii solicitării, precum și informații cu privire la procedura de desfășurare a examinărilor, tipurile de probe, rolul centrelor de pregătire profesională și componența comisiilor de examinare.

Totodată s-a solicitat să se precizeze care au fost problemele reclamate cu privire la suspiciuni de fraudare a examenului derulat la centrul de examinare din Timișoara, în data de 17.08.2019.

Prin adresa nr. 11765/29.04.2020 (anexa nr.24) au fost transmise, în format electronic, toate bazele de date solicitate, precum și informații cu privire la procedurile și regulamentele de desfășurare a examenelor.

Cu privire la incidentul din data de 17.08.2019, în adresa menționată s-a precizat că „dl. Alban Marius Eugen, angajat al DTR, în calitate de membru în comisia de examinare, a sesizat organelor de cercetare penală accesarea neautorizată a sistemului informatic răspunzător de examinarea online a personalului din domeniul transporturilor rutiere. Această sesizare face și în prezent obiectul urmăririi penale demarate de către IGPR - Brigada de Combatere a Criminalității Organizate Timișoara - Serviciul de Combatere a Criminalității Informatică”.

În fapt, din nota explicativă (anexa nr.25) prezentată la data de 29.07.2020 de dl. Alban Marius Eugen - consilier afaceri europene în cadrul DTR, reiese că acesta, în calitate de membru în comisia de examinare la centrul din Timișoara, la examenul din data de 17.08.2019, urmărind lista cursanților din momentul derulării procesului de examinare, de pe echipamentul informatic din dotarea comisiei, a constatat o creștere bruscă a numărului de candidați care finalizaseră completarea chestionarului cu întrebări, în condițiile în care numărul celor prezenți în sală era cu mult mai mic decât numărul celor care figuiau ca adăugați în baza de date și care finalizaseră examenul din ziua respectivă.

Domnul Alban Marius Eugen a precizat că a „constatat o posibilă intervenție neautorizată în sistemul informatic de examinare” și că „numărul de coduri care apăreau a fi generate este mai mare decât numărul de coduri efectiv generate de către colegii din comisie, precum și faptul că în sălile de examen pe calculator se găseau cu 2 candidați mai puțin decât numărul de candidați care figura în sistemul informatic ca fiind efectiv în examen”.

De asemenea, dl. Alban Marius Eugen a mai menționat că:

- în urma verificărilor ulterioare efectuate în sistemul informatic al ARR au fost identificate și alte persoane care au figurat cu examen susținut de pe alt calculator decât calculatoarele din sălile de examen;

- au fost demarate procedurile pentru anularea examenelor pentru toate persoanele care nu au fost efectiv prezente la sesiunea de examinare;
- au fost inițiate discuții la nivelul DTR și ARR, împreună cu administratorul sistemului informatic pentru a identifica eventuale măsuri de creștere a gradului de securitate a sistemului;
- au fost pregătite și puse la dispoziția organelor de anchetă toate documentele și informațiile solicitate.
- urmare incidentului produs, s-a dispus imediat măsura schimbării locației de examinare din Timișoara, fiind inițiate demersurile pentru identificarea unei noi locații.

Aspectele sesizate de dl. Alban Marius indică faptul că un număr mai mare de candidați fuseseră adăugați în baza de date că au finalizat examenul, numărul acestora fiind disproporționat față de cei care încă erau în sală și lucrau la testele de examinare. Acești candidați, care nu erau menționați în tabelele de prezență, fuseseră adăugați de pe un echipament ce nu aparținea comisiei de examinare, fapt ce l-a determinat pe membrul comisiei mai sus-menționat să interpreteze fenomenul ca pe o infracțiune informatică săvârșită în timpul sesiunii de examinare.

Din cele precizate de dl. Alban Marius, reiese faptul că accesarea neautorizată a sistemului informatic de pe un echipament ce nu se afla în dotarea comisiei de examinare, se putea realiza doar prin transmiterea codului unic de acces unei terțe persoane care avea rolul de a accesa sistemul și de a completa chestionarele în numele anumitor candidați care nu erau prezenți în sala de examen. Transmiterea codului sesiunii nu se putea realiza decât cu sprijinul nemijlocit a cel puțin unui membru al comisiei.

Având în vedere aceste aspecte și plecând de la suspiciunea că prin accesarea neautorizată a sistemului informatic, s-a urmărit fraudarea examenelor pentru obținerea atestatorilor de șofer profesionist, prin întocmirea testelor grilă de către persoane neautorizate, altele decât candidații înregistrați pentru examen, din baza de date completă transmisă de ARR a fost extras un eșantion reprezentativ de candidați care au susținut examenul, eșantion care a fost supus unei analize de către corpul de control, în vederea confirmării sau infirmării suspiciunilor de fraudă.

Eșantionul a fost ales din testele susținute la nivelul a 4 județe (TM, BH, AR, MH), unul din argumentele care au stat la baza acestei decizii fiind și informațiile rezultate din presă cu privire la fraudarea examenelor în aceste județe, precum și a faptului că, de regulă, în aceste județe s-a constatat că nu a existat o mobilitate a membrilor comisiei de examinare, în marea lor majoritate comisiile fiind compuse din aceeași funcționari. Eșantionul reprezentativ a fost realizat având în vedere timpii nefiresc de mici de răspuns la întrebările din chestionar, improbabil a fi reali, aferente examinărilor derulate între anii 2018-2019. Acest lucru a fost necesar pentru a confirma sau infirma dacă accesarea neautorizată a sistemului informatic era realizată de persoane instruite în acest sens, care ar fi putut răspunde la întrebări într-un timp relativ mai scurt decât candidații care ar fi susținut un examen clasic.

Totodată s-a constatat că persoane străine (având nume orientale) au rezolvat testele online sub timpul mediu de răspuns al tuturor candidaților, în condițiile în care, teoretic, aceștia nu stăpânesc limba română suficient de bine încât să poată răspunde mai repede decât un vorbitor nativ.

Deoarece simplul fapt că anumite chestionare aveau timp extrem de mici de răspuns nu ar fi susținut și ipoteza care să demonstreze că rezolvarea acestora s-ar fi realizat prin fraudarea examenului, prin adresa nr. 47073/15.05/2020 s-a solicitat sprijinul

Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier - ISCTR, pentru efectuarea de verificări la operatorii de transport la care și-au desfășurat activitatea profesională candidații menționați în eșantionul extras din baza de date cu examinări transmise de ARR.

Această solicitare a fost fundamentată pe considerentul că pentru candidații presupus a nu fi prezenți la examen, alte persoane au rezolvat testele on-line prin utilizarea neautorizată a credențialelor obținute nelegal de la unii dintre membrii comisiei. Important de precizat, codul sesiunii obținut nelegal nu putea fi folosit decât pe echipamente aflate în rețeaua în care se afla și calculatorul comisiei de examinare, aplicația informatică de testare on-line fiind capabilă să emită alerte dacă acest cod ar fi fost accesat de pe altă rețea.

Cu alte cuvinte, calculatoarele prin care se accesa neautorizat aplicația informatică, nu puteau fi în altă parte decât în aceeași locație în care se desfășura concursul, însă într-o altă încăpere. În acest caz, prezumtivii candidați, care ar fi apelat la fraudarea examinărilor, nu ar fi putut să mai fie prezenți și în sala de examinare fără ca sistemul informatic să nu dea și alerte în acest sens, ceea ce ar fi reprezentat un risc în timp de identificare a urmelor lăsate de aceste fapte. Acest argument s-a bazat pe analiza raportului de audit asupra sistemului informatic, anexa 2 la pvdp29/26.09.2019 (anexa nr.26), realizat de ARR și solicitat acestei instituții de către Corpul de control, din care rezultă că sistemul informatic stochează date cu privire la accesul în sistem al candidaților.

Mai mult, din baza de date rezultă că toți candidații care au fost adăugați în acest fel pe listele de examen au fost declarați admiși, chiar dacă nu au fost prezenți la examinare. Plecând de la aceste aspecte, corpul de control a considerat că dacă persoanele care au fost adăugate necuvenit pe liste, nu puteau fi prezente și sala de examinare, atunci ar fi existat posibilitatea ca acestea să figureze ca ponțați în activitate în ziua respectivă. Acest fapt ar dovedi, fără putință de tăgadă, fraudă existentă în procesul de examinare în cazul în care aceste persoane ar figura înregistrate în sistem ca fiind participanți la examinare.

Trebuie precizat că suspiciunea de fraudare a examenului prin verificarea prezenței în sală a candidaților, se putea proba doar pentru chestionarele cu 10-30 de întrebări, respectiv pentru candidații care susțineau examenul de reevaluare a competențelor profesionale, aceștia fiind singurii care figurau înregistrați la operatorii de transport și la care s-ar fi putut demonstra că în ziua examenului ar fi putut fi în timpul desfășurării activităților profesionale.

De precizat că, la data solicitării demarării unor verificări efectuate de personal specializat al ISCTR, prin adresa nr. 12470/02.07.2020 întocmită de persoane cu funcții de conducere din cadrul ISCTR, inspectorului de stat șef al acestei instituții i s-a atras atenția că, în conformitate cu art. 14 al. 2 din Reg. CE nr. 561/2006 coroborat cu art 2 lit. p) și s) din OG nr. 37/2007, **"operatorii de transport nu au obligația legală de a prezenta înregistrările tahograf mai vechi de 365 zile,, .**

Acest demers efectuat de persoane cu funcții de conducere din cadrul ISCTR, a determinat restrângerea eșantionului reprezentativ supus analizei. Totodată, a scos în evidență o anumită reticență a angajaților acestei instituții de a supune analizei realitatea și legalitatea desfășurării examinărilor pentru obținerea atestatelor, în condițiile în care art. 25 alin. (1) din Legea contabilității 82/1991, republicată, stabilește că registrele de contabilitate obligatorii și documentele justificative care stau la baza înregistrărilor în contabilitatea financiară (foi de parcurs, pontaje, etc.) se pastrează în arhiva persoanelor prevazute la art. 1 pe o perioadă de 10 ani, cu începere de la data încheierii exercițiului financiar în cursul căruia au fost întocmite, cu excepția statelor de salarii, care se pastrează timp de 50 de ani.

Prin adresa nr. 9458/02.07.2020, ISCTR a efectuat o informare preliminară privind stadiul verificărilor, din care reiese (chiar și în condițiile restrângerii numărului operatorilor de transport cuprinși în eșantion ce puteau fi supuși analizei) că **în urma verificărilor efectuate la 109 persoane care apar în sistem că ar fi participat la examinare, 9 conducători auto erau în cursă în ziua examenului iar 29 dintre aceștia nu figurau ca salariați la operatorii de transport la care au declarat că sunt angajați.** Totodată, inspectorii ISCTR au raportat că **9 operatori de transport au refuzat să prezinte informațiile pentru perioada solicitată, iar 14 operatori de transport nu mai dețineau licență de transport la data controlului,** fapt ce a condus la imposibilitatea desfășurării activității de verificare.

Prin adresa nr. 13742/22.07.2020 (anexa nr.27), ISCTR a transmis informarea privind stadiul final al verificărilor efectuate, din care reiese că **pentru un număr de 47 conducători auto au fost prezentate înregistrări, foi de parcurs, pontaje, care sugerează că aceștia au desfășurat activități în ziua menționată iar 211 din aceștia nu figurau ca salariați la operatorii de transport la care au declarat că sunt angajați.** Totodată, inspectorii ISCTR au raportat că **203 operatori de transport nu au prezentat înregistrările pentru perioada solicitată, iar 62 operatori de transport nu mai dețineau licență de transport la data controlului.**

Raportat la persoanele supuse verificărilor pentru care s-a constatat că au furnizat informații nereale cu privire la angajatorii la care își desfășoară activitatea, facem precizarea că, în conformitate cu prevederile art.15, lit. b) din Normele de aplicare a OMT 1212/2015, activitatea de centralizare a candidaților și transmiterea listelor cu persoanele pentru susținerea testării sunt organizate de către centrele de perfecționare, acestea având obligația să verifice realitatea și exactitatea celor declarate pe propria răspundere de candidați.

Pentru examinările derulate în vederea atestării profesionale inițiale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor, respectiv pentru chestionarele cu 100 de întrebări precum și probă scrisă, s-a procedat la extragerea unui număr reprezentativ de candidați care au avut timp nefiresc de mic de răspuns la cele 100 de întrebări, care figurau că au participat la examinare tot în centrele cuprinse în eșantionul selectat. Deoarece că acești candidați nu figurau înregistrați la nici un operator de transport, s-a procedat la verificarea lucrărilor scrise înregistrate pe numele acestora, în vederea confirmării sau infirmării suspiciunilor de fraudă. Din analiza lucrărilor au rezultat indicii că examenul a fost fraudat prin faptul că multe lucrări, din aceeași sesiune de examen, prezentau similarități evidente, începeau cu aceeași ordine a întrebărilor, alta decât cronologică, sau prezentau duplicate la lucrări scrise, cu studii de caz diferite, dar semnate pentru aceeași sesiune și de către aceeași comisie de concurs.

Pentru exemplificare la examenul din data de 02.09.2017, la centrul de examinare Timișoara:

- **Pentru ex. la CPI - marfă, fără excepție, toți candidații extrași din eșantionul de risc care au răspuns la studiul de caz nr. 25, nu au prezentat indicii de originalitate, toate răspunsurile fiind similare și având ordinea întrebărilor în următoarea grupare și configurație: 6-8, 2-1, 17-15...toate lucrările finalizându-se cu nr. 13-7. Totodată, din verificarea lucrărilor din data de 02.09.2017, a reieșit faptul ca studiul de caz nr. 25 nu au fost candidați respinși, iar la restul studiilor de caz (nr. 37 și 44) pe lângă faptul că prezentau candidați respinși, toate răspunsurile prezentau și indicii de originalitate;**
- **Pentru ex. Manager - marfă, toți candidații extrași din eșantionul de risc care au răspuns la studiul de caz nr. 134, nu au prezentat indicii de originalitate, toate răspunsurile fiind similare și având ordinea întrebărilor în următoarea grupare și**

configurație: 1-2, 4-6, 7-10...toate lucrările finalizându-se cu nr. 18-16. Totodată, din verificarea lucrărilor din data de 02.09.2017, a reieșit faptul ca studiul de caz nr. 25 nu au fost candidați respinși, iar la restul studiilor de caz (nr. 132 și 122) pe lângă faptul că prezentau candidați respinși, toate răspunsurile prezentau și indicii de originalitate;

- **Pentru ex. la CPI - persoane**, toți candidații extrași din eșantionul de risc care au răspuns la studiul de caz nr. 76, nu au prezentat indicii de originalitate, toate răspunsurile fiind similare și având ordinea întrebărilor în următoarea grupare și configurație: 19-20, 14-18, 15-17...toate lucrările finalizându-se cu nr. 12-8. Totodată, din verificarea lucrărilor din data de 02.09.2017, a reieșit faptul ca la restul studiilor de caz (nr. 82), toate răspunsurile prezentau și indicii de originalitate;

Aceste similarități se regăsesc și la examinările din datele analizate (anexa nr.28), respectiv:

- Bihor: 07.10.2017, 04.11.2017, 02.12.2017, 13.01.2018, 10.03.2018, 12.05.2018, 14.04.2018, 09.06.2018, 13.10.2018, 29.09.2019;
- Timișoara: 10.06.2017, 30.06.2017, 08.07.2017, 28.10.2017, 28.07.2018;
- Arad: 15.09.2018, 13.10.2018, 10.11.2018.

Referitor la duplicarea lucrărilor scrise, cu studii de caz diferite, dar semnate pentru aceeași sesiune și de către aceeași comisie de concurs, se pot da ca exemplu lucrările scrise depuse de Bică Florin Alexandru, care figurează că a participat la examinare în data de 29.09.2018 la Centrul de examinare din Oradea. Acesta a depus două lucrări, cu studii de caz diferite (unul cu nr. 34 și cel de-al doilea fără a figura nr. cazului), pentru aceeași sesiune de examinare (studiu de caz conducător auto CPI transport marfă/persoane), cu scris și semnătură diferită. Ambele lucrări au fost semnate în aceeași zi de către aceeași comisie de examinare. Trebuie precizat că numitul Bică Florin Alexandru deși figura în baza de date cu domiciliul în sat Mirșani, jud Dolj, angajat la SC CONS AUTO AMIC SRL din Rm. Vâlcea, a susținut sesiunea de examinare la Oradea, ceea ce întărește argumentul că numai în anumite centre de examinare, la care participau anumite persoane în comisii, se puteau produce astfel de fenomene de fraudare a examenelor. Migrația candidaților în anumite centre de examinare, deși figurau cu domiciliul în județe diferite de cel în care se organiza examinarea, confirmă suspiciunea că

În vederea verificării realității și legalității modului de desfășurare a procesului de examinare precum și a clarificării și documentării suspiciunilor de fraudare a examenelor susținute în vederea obținerii atestatului profesional de către personalul de specialitate care activează în domeniul transporturilor rutiere, corpul de control a solicitat ARR, prin adresa nr. 47073/03.07.2020, să comunice dacă structura de control intern din cadrul instituției controlate, a efectuat verificări în sensul certificării sau prevenirii fraudelor din procesul de examinare. Totodată, s-a solicitat să se transmită ce demersuri au fost efectuate de structura proprie de control, urmare incidentului din luna august 2019 produs în timpul examinărilor organizate la Timiș, în vederea stopării tendințelor de fraudare a examenelor.

Prin adresa nr. 17965/21.07.2020 au fost transmise documentele aferente controalelor efectuate în perioada aprilie 2014 -iunie 2015, cu precizarea că după această perioadă nu a mai fost necesară efectuarea de verificări de specialitate datorită emiterii OMT 1214/11.11.2015 *pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere.*

Începând cu luna iunie 2016, în baza reglementărilor sus-menționate, *examinarea candidaților s-a desfășurat în săli unice monitorizate video, fiind astfel creată*

posibilitatea eliminării suspiciunilor de fraudă, urmare a posibilității de a vizualiza examenele susținute în acest caz. Totodată, prin adresa nr. 17965/21.07.2020 se precizează că, în vederea eliminării suspiciunilor de fraudă, cu ocazia fiecărei nominalizări în cadrul comisiilor de examinare, membrilor desemnați li s-au adus la cunoștință, atât în cadrul ședințelor special organizate, a întâlnirilor dedicate cu Directorul General al ARR cât și prin instrucțiuni scrise/transmise electronic, atribuțiile/obligațiile pe care le au în ceea ce privește activitatea de examinare teoretică.

Referitor la incidentul din data 17.08.2019 din județul Timiș, se precizează că din analiza efectuată ca urmare a verificării sistemului informatic, **neregulile sesizate în data de 17.08.2019 nu sunt întâmplătoare, acestea fiind o consecință a practicilor repetate de-a lungul timpului în anumite centre de examinare.**

În concluzie, incidența mare a cazurilor cu suspiciuni evidente de fraudă, denotă o imixtiune de interese care contravin legii, cu scopul vădit de a fraudă cursul firesc al proceselor de examinare pentru proba teoretică și practică în vederea atestării profesionale a personalului din domeniul transporturilor rutiere. Indiciile de fraudă reies atât din modul de completare a lucrărilor scrise, timpii nefiresc de mici de răspuns la întrebări, duplicate la lucrări precum și din faptul că în urma verificărilor a reieșit că o parte din candidații care figurează că au participat la examen, în fapt erau în cursă la data respectivă.

Din analiza datelor puse la dispoziție de ARR și ale celor colectate ulterior de către ISCTR reiese că sistemul informatic de testare on-line este securizat și că acesta nu poate/putea fi penetrat fără complicitatea persoanelor din comisia de examinare. Astfel, fraudă s-a produs prin folosirea/introducerea codului (credențialelor) sesiunii de examinare pe calculatoare amplasate în vecinătatea locației în care s-a susținut examinarea pentru a se putea introduce candidații care nu erau prezenți la examen.

În fapt, codurile de acces nu puteau proveni decât de la unul din membrii comisiei, aceștia fiind singurii care le cunoșteau. Având în vedere că pentru fiecare sesiune de examinare, fiecărei comisii i se alocă un cod unic prin care aceștia primeau permisiunea de a deschide sesiunea de examinare de pe calculatoarele din dotare, singurele autorizate de pe care se putea efectua testul, se poate deduce că acest cod era/este cunoscut doar de către membrii comisiei, astfel încât nu se poate identifica o responsabilitate evidentă a vreunui examinator fără a plana o suspiciune a complicității întregii comisii. În susținerea acestui argument se poate preciza că fiecare membru al comisiei putea să verifice numărul de candidați din sistemul informatic comparativ cu numărul de candidați prezent în sală și care figura menționat în tabelul de prezență, mai ales a faptului că indemnizația primită pentru participarea în cadrul comisiei de examinare era direct proporțională cu numărul candidaților, fiind procent din taxa de examinare.

Astfel, corpul de control consideră că fenomenul de fraudare a examenelor, nu se putea produce fără concursul direct al cel puțin unui membru din comisia de examinare, dar cu știința celorlalți membri din comisie, și cu sprijinul nemijlocit al personalului din centrele de perfecționare. Rolul acestora din urmă ar fi fost de intermediar al mitei primită de membrii comisiei de la candidații care au achiesat la acest sistem fraudulos.

Din datele furnizate de ARR rezultă că directorul general este singura persoană care întocmește calendarul examinărilor pe întreg anul. Directorul General al ARR numește săptămânal componența fiecărei comisii de examinare și repartizează comisiile pe centre de examinare, respectiv locația în care va merge fiecare comisie. Lista cu membrii comisiilor și repartizarea lor în țară este aprobată, în final, de Secretarul de Stat responsabil de Direcția Transport Rutier din MTIC. Astfel, analizând componența comisiilor unde au fost identificate indicii de fraudare, corpul de control a regăsit ca și nume aceleași persoane, ceea ce confirmă suspiciunea că procesul de fraudare a fost unul organizat,

instrumentat de persoane din cadrul ARR, MTIC-DTR, precum și cu sprijinul responsabililor centrelor de examinare.

Prin urmare este greu de presupus că prin modul de alcătuire al comisiilor și de repartizare a lor geografic, directorul general al ARR și DTR nu ar fi avut cunoștință de „practicile” din procesul de examinare, cu atât mai mult cu cât prezența aceluiași persoane în anumite comisii indică faptul că ele se „cereau” să facă parte din aceeași comisie, în aceleași centre de examinare și în aceeași sesiune de testare. Această repetitivitate a componenței membrilor comisiilor, respectiv repetitivitatea orașelor/centrelor de examinare, denotă o înțelegere obscură și ilegală, în conivență și tolerată de la nivelul directorului general al ARR cât și al DTR, ceea ce trădează o activitate ilegală, instituționalizată, realizată de un grup de interese care își desfășoară activitatea în domeniul transporturilor rutiere, coordonată direct de factori de conducere din instituțiile statului, cu scopul vădit de a beneficia de foloase necuvenite prin facilitarea eliberării de atestate profesionale în mod ilegal.

Totodată, corpul de control consideră că în cazurile în care s-a procedat la folosirea de echipamente de calcul amplasat în săli învecinate celor în care se desfășurau examenele, prin care în mod fraudulos s-a accesat aplicația informatică de testare de pe serverul ARR, folosind aceeași rețea de internet, și prin folosirea codurilor de acces pe care le cunoșteau doar comisiile din ziua respectivă, acest proces nu s-ar fi putut executa fără sprijinul nemijlocit a cel puțin un IT-ist din locațiile închiriate (de regulă din licee) pentru comisiile de examinare sau cel puțin a unei persoane cu cunostinte minime de IT.

Toate aceste indicii converg spre suspiciunea rezonabilă că fraudarea examenelor nu s-ar fi putut produce fără știința conducerii ARR și a DTR, în conivență cu reprezentanții centrelor de examinare, cel puțin pentru perioada analizată, ceea ce argumentează faptul că procesul de fraudare a examenelor s-a realizat de către un grup infracțional organizat instituțional, la care au aderat inclusiv funcționari publici din ARR și Direcția Transport Rutier a MTIC, în complicitate cu reprezentanții centrelor de perfecționare.

Pentru a exemplifica putem menționa componența comisiilor de examinare, pe zonele analizate, aferent perioadei 2016-2019, respectiv:

Data Ex.	Jud. Ex.	Membru Comisie 1	Membru Comisie 2	Membru Comisie 3
6/11/2016	AR	UNGUREANU EDUARD	BARBU VASILE	ANTON CRISTIAN
6/18/2016	TM	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
6/25/2016	MH	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
7/2/2016	MS	VOLCINSCHI LIZETA	ANTON CRISTIAN	HRISTU MARCEL EVELIN
7/9/2016	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
7/16/2016	TM	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
7/23/2016	MH	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
7/30/2016	MS	BARBU VASILE	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
8/27/2016	MS	BALLA ENIKO	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
9/3/2016	AR	UNGUREANU EDUARD	BARBU VASILE	ANTON CRISTIAN
9/10/2016	TM	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
9/24/2016	MS	BALLA ENIKO	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
10/1/2016	AR	UNGUREANU EDUARD	BARBU VASILE	ANTON CRISTIAN

10/8/2016	TM	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
11/5/2016	TM	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
11/12/2016	MH	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
11/18/2016	MS	ANGHEL GHEORGHE	IONITA DUMITRU	ANTON CRISTIAN
11/19/2016	MS	ANGHEL GHEORGHE	IONITA DUMITRU	ANTON CRISTIAN
11/26/2016	AR	BALLA ENIKO	RUSU CORINA	ANTON CRISTIAN
12/3/2016	TM	CUCIUREANU NICOLAE MIHAI	ANTON CRISTIAN	CRISTIAN SORIN DORU TIBERIU
12/10/2016	MH	BALLA ENIKO	ALBAN MARIUS	ANTON CRISTIAN
12/17/2016	AR	UNGUREANU EDUARD	FILIPOIU LARISA	ANTON CRISTIAN
1/21/2017	TM	DOBOS MIHAI	CUCIUREANU NICOLAE MIHAI	ANTON CRISTIAN
1/28/2017	MS	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
2/18/2017	BH	COJOCARU CAMELIA	VADEANU FLORIN	ANTON CRISTIAN
2/25/2017	MS	BALLA ENIKO	IONESCU MIRCEA	ANTON CRISTIAN
3/4/2017	AR	UNGUREANU EDUARD	CUCIUREANU NICOLAE MIHAI	ANTON CRISTIAN
3/11/2017	TM	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
3/18/2017	BH	BALLA ENIKO	IONESCU MIRCEA	ANTON CRISTIAN
4/1/2017	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
4/8/2017	TM	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
4/22/2017	BH	CUCIUREANU NICOLAE MIHAI	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
4/29/2017	MS	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
5/6/2017	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
5/13/2017	TM	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
5/20/2017	BH	BALLA ENIKO	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
6/3/2017	AR	BALLA ENIKO	RUSU CORINA	ANTON CRISTIAN
6/10/2017	TM	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
6/17/2017	BH	BALLA ENIKO	ANTON CRISTIAN	KALAPIS ADRIANA
7/1/2017	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
7/8/2017	TM	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
7/15/2017	BH	CUCIUREANU NICOLAE MIHAI	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
7/29/2017	AR	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
8/12/2017	BH	BALLA ENIKO	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
8/19/2017	MS	BALLA ENIKO	ANTON CRISTIAN	UNGUREANU EDUARD
8/26/2017	AR	BALLA ENIKO	STANESCU CATALIN	ANTON CRISTIAN
9/2/2017	TM	BALLA ENIKO	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
9/9/2017	BH	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
9/23/2017	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
9/30/2017	TM	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
10/7/2017	BH	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
10/21/2017	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
10/28/2017	TM	BALLA ENIKO	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN

11/4/2017	BH	BALLA ENIKO	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
11/18/2017	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
11/25/2017	TM	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
12/2/2017	BH	BALLA ENIKO	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
12/10/2017	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
12/16/2017	TM	SIRBU SORIN	BALLA ENIKO	ANTON CRISTIAN
1/13/2018	BH	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
1/27/2018	AR	ANTON CRISTIAN	GHITA SORIN	ANTON MARIUS
2/3/2018	TM	BALLA ENIKO	ANTON CRISTIAN	GHITA SORIN
2/10/2018	BH	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN
2/24/2018	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
3/3/2018	TM	BALLA ENIKO	ANTON CRISTIAN	GHITA SORIN
3/10/2018	BH	MANOLACHE LIVIU	GRIGORESCU FLORIN	ANTON CRISTIAN
3/24/2018	AR	SIRBU SORIN	BALLA ENIKO	ANTON CRISTIAN
3/31/2018	TM	BALLA ENIKO	ANTON CRISTIAN	GHITA SORIN
4/14/2018	BH	BALLA ENIKO	IRIMESCU FLORENTINA	ANTON CRISTIAN
4/28/2018	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
5/12/2018	BH	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
5/26/2018	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
6/9/2018	BH	MANOLACHE LIVIU	IONITA DUMITRU	ANTON CRISTIAN
6/17/2018	MS	GRIGORESCU FLORIN	ANTON CRISTIAN	NASTASE SIMONA
6/23/2018	AR	BALLA ENIKO	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
6/30/2018	TM	STANESCU CATALIN	BARBU VASILE	ANTON CRISTIAN
7/14/2018	MS	TANASE VALENTIN	GRIGORESCU FLORIN	ANTON CRISTIAN
7/28/2018	TM	BALLA ENIKO	ANTON CRISTIAN	COJOCARU CAMELIA
8/18/2018	AR	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN	FILIPESCU GABRIEL
8/25/2018	TM	BALLA ENIKO	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
9/1/2018	BH	BARBU VASILE	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
9/15/2018	AR	BALLA ENIKO	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
9/29/2018	BH	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
10/13/2018	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
10/27/2018	BH	CRETU SORIN	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
11/10/2018	AR	CRETU SORIN	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
11/17/2018	TM	SIRBU SORIN	ANTON CRISTIAN	CRISTIAN SORIN DORU TIBERIU
12/8/2018	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
12/15/2018	TM	BALLA ENIKO	ANTON CRISTIAN	DIMITRIU CORNELIU IOAN
12/22/2018	BH	BARBU VASILE	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
1/19/2019	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
1/26/2019	TM	BALLA ENIKO	ANTON CRISTIAN	POPA TRAIAN
2/16/2019	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
2/23/2019	TM	BALLA ENIKO	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN

3/2/2019	BH	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN	PAUNESCU ADRIAN
3/17/2019	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
3/23/2019	TM	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN	CRISTIAN SORIN DORU TIBERIU
3/30/2019	BH	MANOLACHE LIVIU	CUCIUREANU NICOLAE MIHAI	ANTON CRISTIAN
4/13/2019	AR	UNGUREANU EDUARD	CUCIUREANU NICOLAE MIHAI	ANTON CRISTIAN
4/20/2019	TM	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN	GHEORGHISOR DAN
5/4/2019	BH	CRETU SORIN	ALBAN MARIUS	ANTON CRISTIAN
5/18/2019	AR	RUSU CORINA	ANTON CRISTIAN	CRISTIAN SORIN DORU TIBERIU
5/25/2019	TM	BARBU VASILE	ANTON CRISTIAN	POPA TRAIAN
6/2/2019	BH	MARGARIT DORIN	RUSU CORINA	ANTON CRISTIAN
6/15/2019	AR	CRETU SORIN	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
6/29/2019	BH	RUSU CORINA	BARBU VASILE	ANTON CRISTIAN
7/13/2019	AR	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
7/20/2019	TM	BALLA ENIKO	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
7/27/2019	BH	TANASE VALENTIN	CUCIUREANU NICOLAE MIHAI	ANTON CRISTIAN
11/9/2019	MH	STANESCU CATALIN	ANTON CRISTIAN	FILIPESCU GABRIEL
12/7/2019	AR	MARGARIT DORIN	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
12/14/2019	MH	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN	FILIPESCU GABRIEL
12/21/2019	BH	MANOLACHE LIVIU	ANTON CRISTIAN	BUJOR COSMIN
1/25/2020	MS	BALLA ENIKO	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN
2/1/2020	AR	CRISTEA MUGUREL	ANTON CRISTIAN	POPA TRAIAN
2/8/2020	TM	CRISTEA MUGUREL	TACHE PAUL	ANTON CRISTIAN
2/15/2020	BH	MURESAN DORIN	ALBAN MARIUS	ANTON CRISTIAN
2/29/2020	AR	STANESCU CATALIN	MIGODICI GHEORGHE STEFAN	ANTON CRISTIAN
3/8/2020	TM	UNGUREANU EDUARD	ANTON CRISTIAN	PAUNESCU ADRIAN

În concluzie:

În ceea ce privește testarea on-line

Urmare datelor și informațiilor analizate rezultă că examinarea pentru proba testului on-line se desfășoară de regulă în săli închiriate din licee, folosind laboratoarele de informatică ale acestora. Examenele constau în teste grilă pe calculator, proba scrisă și proba practică/traseu, toate probele fiind eliminatorii.

În cazul șoferilor profesioniști care aplică pentru prima oară la examenele inițiale de atestare profesională pentru transport marfă, persoane și mărfuri periculoase, sunt parcurse toate cele 3 probe. Pentru examenele ulterioare de re-atestare, probele pot fi combinate diferit în funcție de tipul atestatului care se dorește a fi reînnoit dar în toate cazurile candidatul susține proba cu testele grilă pe calculator.

Ciclu la care participă persoanele fizice, șoferii profesioniști care doresc să fie atestați pentru una sau mai multe dintre categoriile transport marfă, transport persoane sau transport mărfuri periculoase, este următorul:

- persoana fizică îndeplinește condițiile de înscriere la Centrul de pregătire profesională,
- absolvă cursurile organizate de Centrul de pregătire profesională autorizat,
- susține examenul de atestare profesională la centrul de examinare stabilit de ARR.

Procesul de examinare care presupune parcurgerea testului on-line se desfășoară după procedura descrisă în Normele privind examinarea în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, aprobate prin OMT nr.1214/2015, sistemul informatic actual care este utilizat în cadrul examinărilor, funcționând din anul 2015.

Comisia nominalizată de conducerea ARR și DTR, formată din 3 examinatori, participă în aceeași zi, atât la proba testării on-line cât și la proba scrisă.

În urma interogării bazei de date a ARR și din rezultatele controalelor ulterioare dispuse către ISCTR s-au constatat următoarele:

- Există suspiciunea că la comisiile de examinare din unele orașe din vestul țării, respectiv Oradea, Arad, Timișoara, s-a fraudat examinarea la proba cu teste grilă rezolvate pe calculator prin rezolvarea unui număr mare de teste de pe calculatoare care nu erau fizic în încăperea de examen dar care aveau acces la rețeaua de internet a locației în care se susținea examenul;
- Suspiciunea a reieșit din analiza timpului de rezolvare a unor teste grilă, a perioadei orare în care au fost rezolvate testele „de viteză” atrăgând atenția și rezonanța numelor persoanelor pentru care se „rezolvau” aceste teste - multe dintre acestea având nume orientale de origine araba. Din eșantionul reprezentativ analizat a reieșit că fiecare dintre testele grila pe calculator au fost rezolvate într-o perioadă foarte scurtă de timp, fiecare rezolvare de test on-line nedepășind 3 min în condițiile în care într-un proces normal de examinare, candidații nu pot rezolva testele grilă mai repede de 7 minute;
- Din analiza încrucișată a prezenței persoanelor care au susținut sesiunea de testare, reiese că o parte din cei care aveau rezolvate teste grila pe calculatoarele paralele sălilor de examinare, nu au fost prezenți în sala de examen. Din controlul derulat de ISCTR reiese că aceștia figurau pontajați la locul de muncă, din datele tahograf rezultând că erau pe traseu efectuând curse, în ziua examenului;
- Accesul la sistemul informatic nu putea fi realizat decât dacă angajații ARR sau ai DTR, membri în comisia de examinare de la acea dată, în convență cu persoanele care operau calculatoarele din afara sălii de examinare, puneau la dispoziția acestora din urmă codurile de acces ale examinării din acea zi. Numai în acest mod, persoanele neautorizate ar fi putut să acceseze aplicația informatică a ARR și să introducă candidații virtuali (care nu erau prezenți fizic în sala de examinare) care să „participe” și să „rezolve” testele grilă pe calculator;

În ceea ce privește proba scrisă

La proba scrisă poate fi susținută doar de candidații care trec de proba testării on-line. În urma analizării lucrărilor scrise ale candidaților care au fost admiși la proba scrisă, s-au constatat următoarele:

- Candidații care participaseră fictiv la proba on-line, înregistrați admiși și care ulterior au susținut proba scrisă, aveau lucrările cu scrisul cel mai îngrijit și cu

răspunsurile la întrebări complete, fără indicii de originalitate, fiind declarați admiși și la proba scrisă;

- o parte din lucrări scrise analizate, prezentau semne distinctive în sensul că mare parte din lucrări nu aveau paginile complet scrise, existând doar un procent de 2/3 din pagină complet scrisă, similar tuturor lucrărilor asupra cărora planează suspiciuni de fraudă, partea de jos a acestora fiind nescrisă. Din analiza celorlalte lucrări de la aceeași comisie de examinare sau de la alte comisii de examinare, unde candidații au fost prezenți, s-a constatat un scris greu lizibil și dezordonat al candidaților, toate prezentând indicii de originalitate, răspunsurile nefiind similare cu ale altora;
- din discuțiile purtate cu reprezentanții ARR, reiese că în urma analizei prezenței candidaților din sălile de examinare, prin vizualizarea înregistrărilor video, s-a confirmat lipsa din sală a unor candidați declarați admiși. De precizat că toate probele sunt înregistrate video, înregistrările fiind stocate pe hard-uri mobile. Procedura de examinare prevede ca hardurile mobile să fie în posesia comisiei de examinare acestea ridicându-se/depunându-se înainte și după fiecare sesiune de examinare la sediul ARR din București.
- Verificarea riscurilor în activitatea de examinare, riscuri legate de locul/instituația/clădirea în care se desfășoară activitatea de examinare și riscuri legate de sistemul informatic (hardware și software) și de comunicații dintre serverul central al ARR și calculatoarele din centrele de examinare

În urma analizei datelor și informațiilor primite de la ARR, au reieșit următoarele concluzii:

- În actualul context epidemiologic datorat pandemiei CoVid, activitatea de examinare care se desfășoară în licee prezintă un risc sanitar și epidemiologic mare atât pentru copiii/elevii cât și pentru persoanele care susțin examenul. Prin faptul că sunt folosite laboratoarele de informatică precum și sălile de curs din unitățile școlare, crește gradul de risc epidemiologic datorită suprafețelor atinse: tastatura calculatoarelor, băncile, scaunele, grupurile sanitare;
- Sunt nenumărate cazuri în care categoria socio-profesională reprezentată de șoferi, participanți la sesiunile de examinare, produc daune grupurilor sanitare, murdăresc pereții, fumează în incinta unităților școlare aducând prejudicii materiale considerabile instituțiilor de învățământ.
- Corpul de control a fost informat că, în vederea securizării sesiunilor de testare on-line, din data de 13.06.2020, la Centrul de Examinare din București, a fost susținută testarea pe tablete împrumutate de la STS, ca urmare a demersurilor derulate de actuala conducere a ARR pentru identificarea unor modalități de stopare a fraudelor din procesul de examinare. Astfel, urmare fraudelor depistate în procesul de testare on-line, pentru a stopa acest fenomen s-a constatat nevoia de a folosi calculatoare sau tablete din dotarea ARR, în vederea securizării acestora, dar și accesarea sistemului informatic prin conexiunile securizate ale STS. S-a constatat că tablete sunt ușor de manipulat și de transportat, acestea putând fi folosite doar pentru aplicația de testare/examinare on-line conferind totodată și posibilitatea de relocare a centrelor de examinare din licee în alte locații prin eliminarea dependenței de laboratoarele de informatică sau conexiunile metropolitane la internet.

- Verificarea compatibilitatilor, respectiv, incompatibilitatilor ale institutiilor si angajatilor ARR si Directiei de Transport Rutier din Ministerul Transporturilor ai caror angajati participa la activitatea de examinare

În urma analizei listei de atribuții impuse prin art.9, art.10, art.11, art.12 si 14 alin.4 din Normele privind autorizarea și controlul centrelor de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, anexă la OMT nr. 1212/2015, a reieșit că Direcția Transport Rutier din cadrul Ministerului Transporturilor este în conflict de interese, în sensul în care prin activitatea sa emite autorizațiile de funcționare ale Centrelor de Pregătire Profesională iar pe de altă parte participa prin angajații săi la sesiunile de examinare ale cursanților din Centrele de Pregătire Profesională prin reprezentantul direcției în fiecare comisie de examinare.

În ceea ce privește angajații DTR, apreciem că activitatea de autorizare a Centrelor de Pregătire este în conflict de interese cu activitatea de examinare, ținând cont atât de specificul fiecăreia dintre activități coroborat cu calitatea acestora de funcționari publici, chiar dacă în statutul funcționarilor publici așa cum este stipulat în art.73 coroborat cu art.462 alin.2 din Codul Administrativ există libertatea de a avea „calitatea de specialist în comisiile de examinare sau de evaluator în comisiile de evaluare/monitorizare în cadrul programelor de formare profesională a adulților, organizate în condițiile actelor normative din domeniul formării profesionale a adulților.”

Componenta și alcatuirea Comisiei de examinare este prevăzută în art. 67 alin.(3) și (4) din Legea 109/2014 și ulterior reglementată prin Normele de aplicare ale Ordinului de Ministru al Transporturilor nr.1214/2015 respectiv art.4 alin. 1 lit.a) și b).

- Verificarea modului în care sunt selectate persoanele care fac parte din corpul examinatorilor, felul în care este organizată activitatea de selecție al acestora și criteriile de acces în corp atât în ceea ce privește ARR cât și DTR

În art.2 li. h) din Normele de aplicare ale Ordinului Ministrului Transporturilor nr.1214/2015 este definit conceptul de “specialist” așa cum este stipulat și în art.462 alin.2 din Codul Administrativ care menționează „calitatea de specialist în comisiile de examinare”. Prin Decizia Directorului General al Autorității Rutiere Române nr.970 din data de 16.12.2015, la nivelul instituției a fost înființată o comisie de examinare a dosarelor angajaților ARR care vor să intre în corpul examinatorilor. Această comisie este condusă de la înființare de Cristian Anton, directorul Direcției Juridice a Autorității Rutiere Române, persoana asupra căreia planează suspiciunea că a participat la fraudarea unor examene.

Arbitrar și clientelar această comisie a creat discrepanțe vădite de interpretare a termenului de „specialist în domeniul transportului rutier” producând nemulțumiri în rândul angajaților care aplicau pentru intrarea pe tabloul examinatorilor. De ex. : Angajați, colegi în același birou, cu aceeași experiență și aceleași studii, unul a fost acceptat de Comisie celălalt a fost respins.

De altfel această Comisie nu este prevăzută de nici o reglementare în sensul înființării sau a modului cum își desfășoară activitatea și funcționează discreționar, fără a mai exista o altă comisie de contestație care să cenzureze, eventual, deciziile primei comisii.

Prin urmare considerăm că această Comisie trebuie să fie desființată iar Normele de aplicare ale OMT nr.1214/2015 să fie completate cu prevederi clare determinate explicit în sensul interpretării juste a termenului de “specialist în domeniul transportului rutier”.

Trebuie subliniat ca angajatii ARR care au funcție de conducere trebuie să completeze declarația de avere. Din analiza declarațiilor de avere prezente pe site-ul ARR regăsim următoarele sume din prestațiile cu examinarile:

- Dir. Juridic - **Cristian Anton** 153.910 lei venituri în anul 2019 doar din examinari;
- Sef Birou - **Balla Eniko** 157.339 lei venituri în anul 2019 doar din examinari;

Cei doi angajați ai ARR sunt cu veniturile cele mai mari doar din activitatea de examinare și de asemenea, sunt regăsiți împreună, în comisiile de examinare unde există indicii solide care atestă că s-a fraudat examinarea în mod continuu.

Propunerea de modificare a prevederilor legale:

Pentru eliminarea tentativelor de fraudă datorate deficiențelor sau lacunelor cuprinse în legislație, corpul de control recomandă modificarea în Normele de Aplicare ale O.M.T. 1214/2015, astfel:

Se va modifica Art.2 lit.h) :

„specialist în domeniul transportului rutier înseamnă o persoană care are cel puțin 3 ani experiență în acest domeniu și care îndeplinește următoarele condiții:

- Nu a fost condamnat penal sau este reabilitat;
- Nu este cercetat disciplinar;
- Nu este cercetat penal în materia infracțiunilor în legătură cu serviciul;
- Deține permis de conducere valabil;
- Este licențiat în științe juridice, științe economice sau științe inginerești;
- Face dovada ca are 3 ani de experiență și vechime în muncă în domeniul în care a fost licențiat, cu contract muncă sau cu contract de prestări servicii;”

Se va adăuga un nou articol Art.3¹ în care se va defini intrarea pe tabloul examinatorilor astfel:

„Angajații Autorității Rutiere Române precum și angajații Direcției Transport Rutier din Cadrul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor vor putea face parte din Corpul examinatorilor și vor fi înscriși în Tabloul Examinatorilor în urma îndeplinirii condițiilor de la art.2 lit.h), dacă nu se afla în conflict de interese sau în incompatibilitate cu activitatea de examinator, pe baza unei cereri care va fi supusă aprobării Directorului General al Autorității Rutiere Române, respectiv, Directorului General al Direcției de Transporturi Rutiere din cadrul Ministerului Transporturilor. Verificarea condițiilor de înscriere în Corpul examinatorilor va fi reglementată de Autoritatea Rutieră Română prin emiterea unor proceduri de lucru.”

Această modificare este necesară pentru a elimina sau a nu mai permite ca statutul de specialist în domeniul transportului rutier să fie acordat și persoanelor vulnerabile sau cu antecedente penale, pentru a elimina riscul ca activitățile ulterioare de examinare a personalului care își desfășoară activitatea în transportul rutier, să fie viciat.

Se va stabili cuantumul prestatilor examinatorilor in conf. cu prevederile art.67, alin.4) din Legea 109/2014 care stipuleaza „Pentru prestarea activitatii de examinare, membrii comisiei de examinare prevazuti la alin. 3) sunt remunerati din cuantumul tarifului achitat de candidati pentru sustinerea examenului, in conditiile stabilite de autoritatea competenta”, prin urmare se propune sa se adauge un nou articol Art.3²:

„Participarea la comisiile de examinare pentru probele teoretice va fi remunerata din cuantumul taxelor percepute de la candidati. Cuantumul remunerației va fi acordat doar pentru orele suplimentare acumulate de membrii comisiei de examinare și raportat la nivelul salariului acestora.”

Se va stabili felul prestatiei examinatorilor in sensul definirii activitatii de examinare ca obligatie de serviciu care se va desfasura in cursul saptamanii. Tinand cont ca art.4 alin 5) din Normele de Aplicare a OMT nr.1214/2015 stipuleaza ca “In vederea examenului pentru proba teoretica, incepand din data de 1 iunie 2016 Autoritatea Rutiera Romana - ARR pune la dispozitie sali dotate corespunzator, inclusiv pentru monitorizarea video a examenelor. Salile nu pot apartine Centrelor de Perfectionare” coroborat cu situatia actuala epidemiologica prin care se impune migrarea centrelor de examinare din unitatile de invatamant din tara si corelat cu nevoia de organizare si desfasurare a activitatii de examinare in timpul orelor de program, activitate care se va suprapune cu orele elevilor, se vor urgenta demersurile Autoritatii Rutiere Romane de relocare din licee si scoli a activitatii de examinare. Din analiza noastra a reiesit ca exista preocupare si se depun eforturi de catre Dl.Alecu Mihai - director general al ARR in identificarea de spatii destinate activitatii de examinare.

In acest context propunem: Se va adauga un nou articol Art.3³ :

„Activitatea examinatorilor din toate Comisiile de Examinare de la nivelul Autoritatii Rutiere Romane si a Directiei de Transporturi Rutiere din cadrul Ministerului Transporturilor este sarcina de serviciu si se va desfasura in cadrul programului de lucru.”

In corelatie cu Art.3³, va avea prevederi tranzitorii, se va adauga Art.3⁴:

„Conducerea Autoritatii Rutiere Romane va stabili salile unde se va desfasura activitatea de examinare pentru proba teoretica pana la 01.12.2020. Salile vor avea destinatie exclusiva activitatea de examinare teoretica organizata de Autoritatea Rutiera Romana.”

Se va adauga un nou alineat alin. 4) la Art.6 in care se va defini componenta si alocarea Comisiilor de examinatori astfel :

„Membrii Comisiilor de Examinare, angajati ai Autoritatii Rutiere Romane, nu pot participa la doua sesiuni de examinare consecutive si nu pot merge de doua ori la acelasi centru de examinare in timpul programului anual de examinare prevazut la art.4 alin.3),”

Masuri recomandate:

- Persoanele asupra cărora planează suspiciunea de aderare la un grup infracțional organizat cu scopul de a beneficia de foloase necuvenite prin facilitarea eliberării de atestate profesionale în mod ilegal, să fie mutate pe posturi care să nu influențeze derularea cercetării penale. Astfel, următorii angajați: ANTON CRISTIAN, BALLA ENIKO, MANOLACHE LIVIU, TACHE PAUL, BARBU VASILE care în perioada supusă controlului au fost identificați ca făcând parte, în mod continuu, din comisiile de examinare cu repetitivitatea cea mai mare, unde există suspiciunea că a fost fraudată examinarea, să nu mai fie nominalizați în activitatea de examinare până la definitivarea cercetării penale. Se recomandă ca aceștia să fie detașați pe perioada cercetărilor, la departamente suport, fără ca în activitatea ulterioară a acestora să poată influența

desfășurarea anchetei, iar dacă au funcții de conducere în locul acestora să fie numiți înlocuitori din departamentele de specialitate unde și-au desfășurat activitatea.

- Modificarea prevederilor OG 12/2011 privind transporturile rutiere prin Ordonanța de Urgență, în sensul în care activitatea de examinare să revină exclusiv în sarcina Autorității Rutiere Române iar aceasta să se desfășoare ca sarcină de serviciu în cursul săptămânii, respectiv, în cursul programului de lucru similar examenelor efectuate de către Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din Poliția Română;
- Având în vedere carentele de reglementare în ceea ce privește activitatea de examinare organizată de Autoritatea Rutieră Română recomandăm ca odată cu modificarea Legii 109/2014 să fie modificată și legislația secundară respectiv Ordinele de Ministru și Normele de Aplicare în așa fel încât pe viitor, prin lege să se reglementeze toate aspectele identificate cu ocazia prezentului control, fără să mai existe legislație secundară, ușor de modificat la nivelul Ministerului Transporturilor.
- reevaluarea riguroasă a personalului, atât la nivelul DTR, cât și la nivelul ARR, astfel încât persoanele care nu corespund din punct de vedere profesional și moral să nu mai facă parte din comisiile de examinare;

Totodată se recomandă ca persoanele cu funcții de conducere de la nivelul ARR și DTR, care au obligația de a supraveghea respectarea legislației cu privire la bunul mers al desfășurării examenelor, inclusiv să sesizeze organele în drept asupra oricăror suspiciuni de fraudă, să nu participe în calitate de membru în comisiile de examinare. Această recomandare este valabilă și pentru persoanele care au avut funcții de conducere în perioada pentru care există suspiciuni de fraudare a examenelor și care, dacă nu erau direct implicați în grupul infracțional organizat, pentru a elimina suspiciunea de aderare sau complicitate la acest grup, erau obligați de a sesiza conducerea ministerului sau organele în drept să cerceteze suspiciunile de fraudare.

3. Alte aspecte

Prin adresa Corpului de control nr. 47073/23.07.2020 (anexa nr.29) au fost solicitate informații de la Regia Autonomă "Registrul Auto Român" cu privire la aspectele menționate în petiția înaintată de dl. Vasilescu Adrian și înregistrată la minister sub nr. 47073/06.12.2019, pentru a stabili dacă unitatea respectivă a pus la dispoziția doamnei Kalapis Adriana - director DTR, mijloace de transport auto și/sau conducător auto și care au fost condițiile/împrejurările în care s-ar fi realizat acest demers.

În răspunsul transmis către Corpul de control prin adresa nr.15643/29.07.2020 (anexa nr.30), conducerea Regiei Autonome "Registrul Auto Român" a precizat că unitatea „nu a pus la dispoziția doamnei Adriana Kalapis mijloace de transport auto sau șofer”.

Având în vedere acest răspuns, în condițiile în care petentul nu a menționat nici un fel de date privind numele conducătorului auto și/sau perioada în care s-ar fi petrecut faptele, aspectele reclamate nu au putut fi confirmate.

Având în vedere toate aspectele constatate, apreciem că pot fi formulate următoarele

CONCLUZII:

1. În forma de la data adoptării, OG nr.27/2011 privind transporturile rutiere nu conținea nici o prevedere referitoare la constituirea de comisii de examinare, stabilirea componenței acestora și nici cu privire la modul de remunerare a membrilor comisiilor de examinare.

Întrucât Ministerul Transporturilor nu a elaborat și nu a aprobat toate normele de aplicare cerute de lege nici în termenul prevăzut de ordonanță și nici ulterior, până în luna decembrie 2015, activitatea de examinare în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și a lectorilor a continuat să se desfășoare în baza vechilor reglementări, la sediile centrelor de pregătire autorizate.

Prin decizie a directorului general al ARR, la nivelul instituției a fost constituit Corpul examinatorilor, în cadrul acestuia fiind nominalizate persoanele din instituție care au fost desemnate ulterior ca reprezentanți ai instituției în comisiile de examinare a personalului din domeniul transporturilor rutiere, alături de reprezentanții desemnați de conducerea Direcției Transport Rutier.

Astfel, ambele structuri au desemnat reprezentanți în comisiile de examinare dar nu au stabilit modul în care urma să fie remunerați aceștia pentru munca depusă în cadrul comisiilor și nu au asigurat întocmirea documentelor necesare efectuării plăților (ordine de deplasare, evidența orelor suplimentare lucrate) aferente acestor activități, programate de regulă în afara programului normal de lucru, în zile de sâmbătă.

Nici unul dintre ordinele de ministru care reglementau pregătirea și examinarea candidaților în vederea obținerii atestatelor/certificatelor de pregătire profesională a personalului nu conținea prevederi referitoare la modul în care sunt remunerate persoanele desemnate de ARR și de Direcția Rutieră ca reprezentanți în comisiile de examinare, pentru munca depusă în cadrul respectivelor comisii.

Pe de altă parte, din datele menționate în declarațiile de avere, disponibile în mod public pe site-ul ARR și respectiv pe cel al MT, rezultă că atât angajați ai ARR cât și angajați ai MT din cadrul Direcției Rutiere, au realizat venituri din activitatea de examinare în baza unor contracte/convenții civile încheiate în nume propriu cu unele centre de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere.

Aceste aspecte precum și modul deficitar de reglementare a activității de examinare, au mai fost analizate în cadrul verificărilor efectuate anterior la ARR și la direcția de specialitate de către Corpul de control din cadrul ministerului.

Prin rapoartele întocmite în urma acțiunilor de control precedente, au fost aduse la cunoștința conducerii ministerului deficiențele constatate cu privire la organizarea și desfășurarea activității de examinare a personalului din domeniul transporturilor rutiere și au fost dispuse măsuri pentru eliminarea abaterilor constatate. Rapoartele de control au fost aprobate de conducerea ministerului, însă măsurile propuse nu au fost duse la îndeplinire de către reprezentanții ARR și ai direcției de specialitate din minister.

2. Până la finalul anului 2015, profitând de reglementarea deficitară a activității specifice, de inexistența prevederilor referitoare la modalitatea de remunerare a

membrilor comisiilor de examinare și întreținând această stare de fapt, inclusiv prin neîndeplinirea măsurilor dispuse în sarcina lor în urma verificărilor anterioare, reprezentanții Direcției Transport Rutier și conducerea Autorității Rutiere Române au creat practic o schemă de lucru prin care au obținut în folos propriu sume importante de bani.

Astfel, demersurile efectuate de reprezentanții DTR și ARR au constat în principal, în următoarele:

- examinările organizate la sediile centrelor de pregătire și perfecționare a personalului au fost programate de regulă în afara programului normal de lucru al ARR și al ministerului, în zile de sâmbătă;
- conducătorii ARR și DTR au desemnat reprezentanți în comisiile de examinare programate în teritoriu dar nu au asigurat întocmirea documentelor necesare efectuării deplasărilor;
- nu au fost prevăzute, fundamentate și supuse aprobării Ministerului Transporturilor tarife pentru activitatea de examinare, sub pretextul că această activitate nu ar fi una specifică instituției;
- conform declarațiilor de avere depuse, membrii comisiilor de examinare au încheiat în nume propriu convenții civile cu centrele de pregătire unde au participat la examinări iar în baza convențiilor, au fost remunerați direct de către centre.

Toate aceste demersuri au fost de natură să creeze o aparență de legalitate a activității, având în vedere dispozițiile legale privind incompatibilitățile, în sensul că persoanele desemnate ca reprezentanți în comisiile de examinare ar desfășura o activitate didactică sau asimilată acesteia, în afara programului normal de lucru.

3. Este evident că examinarea candidaților, realizată la sediile centrelor de pregătire și în interesul acestora prin încheierea de contracte civile de prestări servicii cu examinatori - persoane fizice, nu poate reprezenta decât o activitate de pretestare sau de simulare (așa numitul „*examen cu școală*”), desfășurată în interes privat, care în nici un caz nu poate substitui examinarea oficială în vederea acordării certificatelor/atestatelor de pregătire profesională.

În conformitate cu prevederile ordinelor de ministru aplicabile, examinarea trebuia să fie asigurată de ARR și Direcția Rutieră, această activitate fiind atributul exclusiv al autorităților statului reprezentate de autoritatea competentă (Ministerul Transporturilor) și de organismul examinator desemnat de aceasta, constituind totodată una dintre condițiile obligatorii pentru eliberarea de atestate/certificate.

Nu poate fi susținută aparența de legalitate pe care au încercat să o inducă persoanele care au declarat venituri din examinări, considerând că au desfășurat o activitate independentă, în condițiile în care membrii comisiilor de examinare:

- au fost nominalizați să participe la examinări în virtutea funcțiilor ocupate de aceștia la ARR la Ministerul Transporturilor;
- au avut calitatea de „reprezentant” al ARR și respectiv al ministerului și/sau al direcției de specialitate din minister în comisiile de examinare, în conformitate cu prevederile ordinelor de ministru aplicabile (reprezentant = „*persoană împuternicită să reprezinte pe cineva sau ceva, să țină locul cuiva, să acționeze în numele cuiva*”, a reprezenta = „*a acționa în numele unei persoane,*

al unei colectivități, al unui stat în temeiul împuternicirii primite de la acestea sau de la lege” - conform DEX '98);

- au avut obligatia să respecte procedura operațională privind organizarea și desfășurarea examenelor pentru obținerea certificatelor/atestatelor de pregătire profesională în sistem informatic, elaborată și implementată la nivelul ARR;
- au avut obligatia să se prezinte la sediile centrelor de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere unde s-au ținut examenele, la data stabilită conform calendarului examinărilor;
- au utilizat, în cadrul examinărilor la centrele de pregătire, bazele de date și soft-ul dedicat examinării în sistem informatic, puse la dispoziție de ARR, folosind în mod direct inclusiv informații care prin natura lor nu erau destinate publicității, cum ar fi subiectele de examen.

Din toate aceste considerente, coroborate cu faptul că în baza examenelor susținute, Autoritatea Rutieră Română a eliberat certificate/atestare profesionale către candidații care au fost declarați admiși, rezultă fără echivoc faptul că membrii comisiilor de examinare au îndeplinit o sarcină de serviciu implicând exercițiul autorității de stat atunci când au participat la examinări.

4. Cu toate că până la data de 01.01.2016, ARR a suportat toate cheltuielile generate de susținerea activității de examinare, aferente programării examenelor, achiziției/întreținerii softului utilizat, elaborării subiectelor de examen, elaborării procedurilor operaționale și instrucțiunilor, centralizării și evidenței rezultatelor, instruirii și pregătirii examinatorilor, toate acestea fiind cuantificabile, conducerea instituției nu a luat măsurile necesare pentru stabilirea unui tarif de examinare care să acopere cheltuielile menționate.

Persoanele care au asigurat succesiv conducerea ARR (directorii generali și membrii Consiliului de conducere) nu și-au îndeplinit în mod corespunzător atribuțiile și au prejudiciat astfel bugetul instituției prin cheltuielile efectuate pentru susținerea activităților de examinare, fără ca acestea să fie recuperate prin stabilirea de tarife.

Directorul general al ARR și Consiliul de conducere nu au asigurat evaluarea costurilor aferente activităților specifice de examinare a candidaților, nu au stabilit tarife pentru toate aceste activități și implicit nu au supus aprobării ministerului propunerii pentru aprobarea respectivelor tarife, conform atribuției prevăzute de art.13 lit.k) din Regulamentul de Organizare și Funcționare a Autorității Rutiere Române - A.R.R., anexă la Hotărârea de Guvern nr.625/1998, respectiv atribuția potrivit căreia consiliul de conducere „*stabilește și supune spre aprobare Ministerului Transporturilor și Infrastructurii tarifele pentru prestațiile de servicii*”.

Echipa de control apreciază că aspectele prezentate mai sus reprezintă indicii ale săvârșirii infracțiunii de abuz în serviciu, prevăzută de art.297 Cod penal, respectiv:

„Fapta funcționarului public care, în exercitarea atribuțiilor de serviciu, nu îndeplinește un act sau îl îndeplinește în mod defectuos și prin aceasta cauzează o pagubă ori o vătămare a drepturilor sau intereselor legitime ale unei persoane fizice sau ale unei persoane juridice se pedepsește cu

închisoarea de la 2 la 7 ani și interzicerea exercitării dreptului de a ocupa o funcție publică”.

5. S-a constatat că persoanele care au fost desemnate înainte de data de 05.12.2015 ca membri în comisiile de examinare, și-au desfășurat de fapt activitatea în calitate de reprezentanți ai autorității statului, ca angajați ai ARR și ai Ministerului Transporturilor, în exercitarea atribuțiilor specifice funcțiilor ocupate, situație în care nu pot fi justificate sumele încasate pe baza convențiilor civile încheiate în nume propriu între persoanele respective și centrele de pregătire.

În lipsa altor prevederi legale sau norme și reguli administrative, singura posibilitate de a compensa sau plăti orele de muncă prestate în afara programului normal de lucru de către salariații desemnați ca reprezentanți în comisiile de examinare era cea conformă cu prevederile Codului muncii și ale Regulamentelor Interne ale celor două instituții.

Având în vedere constatările de mai sus, apreciem că veniturile obținute și declarate de persoanele care au participat la activitățile de examinare desfășurate la sediile centrelor de pregătire nu au un caracter licit, fiind necuvenite, întrucât:

- membrii comisiilor de examinare au fost desemnați în virtutea funcțiilor deținute în cadrul ARR și respective Ministerul Transporturilor;
- în activitatea desfășurată în cadrul comisiilor de examinare reprezentanții desemnați au îndeplinit atribuții/sarcini de serviciu, având obligația de a se prezenta la locul de desfășurare a examenelor și de a respecta procedura specifică implementată la nivelul ARR;
- membrii comisiilor de examinare au reprezentat autoritatea statului, în conformitate cu prevederile legale și cu ordinele de ministru care reglementau activitatea de examinare a personalului din domeniul transporturilor rutiere.

Nu suntem în măsură să precizăm mecanismul prin care candidații înscriși la examene au fost determinați să plătească sume din care au fost plătiți ulterior examinatorii de către centrele de pregătire însă, având în vedere faptul că membrii comisiilor de examinare au primit bani după îndeplinirea unei sarcini de serviciu și în cadrul unei activități care implică exercițiul autorității de stat, apreciem că fapta în sine precum și împrejurările expuse, reprezintă indicii temeinice de săvârșire a unor fapte de natură penală, care ar putea întruni elementele constitutive ale infracțiunii de primire de foloase necuvenite, așa cum era aceasta definită la art. 256 din vechiul Cod Penal, respectiv:

„Primirea de către un funcționar, direct sau indirect, de bani ori de alte foloase, după ce a îndeplinit un act în virtutea funcției sale și la care era obligat în temeiul acesteia, se pedepsește cu închisoare de la 6 luni la 5 ani.

Banii, valorile sau orice alte bunuri primite se confiscă, iar dacă acestea nu se găsesc, condamnatul este obligat la plata echivalentului lor în bani”.

Deși noul Cod Penal nu mai prevede ca atare infracțiunea de primire de foloase necuvenite, „această faptă nu a fost dezincriminată, ci a primit o nouă calificare prin dispozițiile art. 289 din Codul penal, aceea de luare de mită” (a se vedea Decizia Curții Constituționale a României nr. 422 din 15 iunie 2017).

Folosind în mod abuziv autoritatea statului și a funcțiilor deținute, reprezentanții ARR și ai direcției de specialitate din cadrul ministerului au forțat aplicarea

reglementărilor și așa deficitare în ceea ce privea remunerarea activității de examinare, au creat și au menținut o stare infracțională prin care au obținut avantaje financiare în propriul interes.

În condițiile în care nu au existat nici un fel de reglementări care să prevadă plata examinatorilor, atât angajați din cadrul ARR cât și din cadrul ministerului au obținut venituri în nume propriu din activitatea de examinare, în baza unor convenții încheiate cu centrele de pregătire.

Modul de lucru descris mai sus, abordat de reprezentanții ARR și ai direcției de specialitate din cadrul ministerului cu privire la activitatea de examinare, a fost perpetuat până la data de 4 decembrie 2015 când a fost emis pachetul de ordine de ministru prin care a fost reglementată printre altele și plata examinatorilor.

Având în vedere toate aspectele prezentate cu privire la modul în care s-au desfășurat activitățile de examinare în vederea atestării profesionale a personalului din domeniul transporturilor rutiere precum și indiciile prezentate cu privire la o posibilă săvârșire de infracțiuni, echipa de control consideră că se impune sesizarea organelor de urmărire penală pentru efectuarea verificărilor necesare și după caz, pentru luarea măsurilor prevăzute de lege.

6. Legea nr.109/2014, prin care au fost introduse prevederi referitoare la componența comisiilor și la plata membrilor acestora, a intrat în vigoare la data de 18.07.2014, însă activitățile de examinare s-au desfășurat în continuare în baza vechilor reglementări și în modul descris mai sus, întrucât la nivelul Ministerului Transporturilor s-a întârziat elaborarea și aprobarea normelor de aplicare a prevederilor OG nr.27/2011 privind transporturile rutiere cu modificările și completările introduse prin OUG nr. 11/2013, așa cum aceasta a fost aprobată prin lege.

În acest context, în perioada cuprinsă între data intrării în vigoare a Legii nr.109/2014 și data aprobării prin ordin de ministru a normelor de aplicare a prevederilor OG nr.27/2011 au apărut divergențe între reprezentanții centrelor de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere și reprezentanții Direcției Transport Rutier din cadrul ministerului, atât cu privire la desfășurarea examinărilor cât și în ceea ce privește reglementarea activității prin normele care urmau a fi elaborate și aprobate.

În cadrul procesului de elaborare a pachetului de ordine de ministru pentru reglementarea activităților de pregătire, examinare și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și a lectorilor, față de solicitările partenerilor de dialog social, reprezentanții DTR au abordat o poziție fermă și au acționat în mod constant în așa fel încât prin reglementările elaborate să își mențină privilegiile de natură financiară de care au beneficiat și înainte de adoptarea Legii nr.109/2014.

După parcurgerea procedurilor de transparentă și după aproximativ 1 an și 4 luni de la intrarea în vigoare a Legii nr.109/2014, a fost aprobat pachetul de norme pentru reglementarea activităților de pregătire, perfecționare și examinare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și a lectorilor, după cum urmează:

- OMT nr. 1212/2015 pentru aprobarea normelor privind autorizarea și controlul centrelor de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere

- OMT nr. 1213/2015 pentru aprobarea Normelor privind atestarea profesională a lectorilor necesari procesului de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transportului rutier
- Ordinul nr. 1214/2015 pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere

7. Valoarea însumată a veniturilor nete plătite de ARR în perioada ianuarie 2016 - martie 2020 către persoanele care au participat la activitatea de examinare în perioada menționată (în total 107 persoane), este de 21.117.944 lei reprezentând aproximativ 4.375.000 euro la cursul BNR de la data prezentului raport.

În urma analizei declarațiilor de avere ale persoanelor care au fost plătite pentru activitatea de examinare, disponibile pe pagina proprie de internet a ARR și pe cea a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, au fost identificate situații în care anumiți angajați au obținut în decurs de un an venituri nete din examinări, chiar și de peste 3 ori mai mari decât veniturile obținute din salarii (exemple: Nitu Mirela - 165.232 lei venit declarat pentru anul 2018 din examinări față de 50.806 lei venit din salariu, Anton Cristian - 200.907 lei din examinări în 2016 față de 55.213 lei salariu, ș.a.).

Atrag atenția în mod deosebit veniturile obținute de d-na Balla Roza Eniko în perioada 01.01.2016 - 12.03.2020, în sumă de 738.988 lei net, având cea mai mare valoare în cadrul situației prezentate în tabelul de mai sus.

Din analiza declarațiilor de avere depuse în anii 2017, 2018 și 2019, rezultă că d-na Balla Roza Eniko a obținut venituri după cum urmează:

- în anul 2016: 48.548 lei din salariul de la ARR și 238.198 lei din examinări;
- în anul 2017: 48.088 lei din salariul de la ARR și 150.947 lei din examinări;
- în anul 2018: 48.978 lei din salariul de la ARR și 157.339 lei din examinări.

La data controlului nu erau publicate pe pagina de internet a ARR declarațiile de avere depuse în anul 2020 însă ținând cont de datele menționate, rezultă că în perioada 01.01.2019 - 12.03.2020, d-na Balla Roza Eniko a mai obținut încă 192.504 lei din activitatea de examinare.

Veniturile consistente realizate anual de d-na Balla Roza Eniko din activitatea de examinare, coroborat cu faptul că în declarațiile de avere nu se regăsesc mențiuni referitoare la mișcări ale elementelor patrimoniale, achiziții, depuneri în conturi bancare și altele asemenea, crează suspiciuni cu privire la destinația reală a veniturilor obținute, în condițiile în care desemnarea membrilor în comisiile de examinare a fost realizată în mod preferențial și discreționar.

De asemenea, în urma analizei declarațiilor de avere disponibile a rezultat că persoanele care ocupă în prezent sau au ocupat anterior funcții publice în cadrul Direcției Transport Rutier au obținut în decursul anilor venituri substanțiale din examinări, venituri care în cele mai multe cazuri depășesc cu mult nivelul salariului primit în calitate de angajat al ministerului.

Având în vedere toate constatările de mai sus efectuate cu privire la veniturile încasate de angajați ai ARR și DTR și cu privire la modul în care s-a acționat pentru elaborarea și promovarea actelor normative de reglementare a activității de examinare, apreciem că afirmațiile petentului potrivit cărora „*Tandemul Surulescu*”

- ARR și Kalapis la DTR, preocuparea lor este să facă bani din examenele la care participă ele și acoliți lor [...] Legea 109/2014 au aplicat-o în 2016, veniturile din examinare le-au intrat în buzunare în loc să intre la stat, este vorba de peste 3 milioane de euro”, se confirmă.

Conform datelor cuprinse în declarațiile de avere disponibile în mod public pe paginile proprii de internet ale ARR și MTIC, atât d-na Surulescu Aurelia cât și d-na Kalapis Adriana au obținut venituri din activitatea de examinare a personalului de specialitate din domeniul transportului rutier.

8. Cu susținerea și participarea d-nei Surulescu Aurelia și a d-nei Kalapis Adriana în calitate de director general al ARR și respectiv de director al Direcției Transport Rutier din cadrul ministerului dar și cu susținerea altor persoane care au ocupat anterior funcții de conducere la nivelul celor două structuri și la nivelul Ministerului Transporturilor, reprezentanții ARR și DTR au acționat constant pentru prezervarea în continuare a avantajelor financiare de care au beneficiat și înainte de adoptarea Legii nr.109/2014 și de finalizarea demersurilor efectuate în vederea reglementării modului de plată pentru membrii comisiilor de examinare.

Astfel, chiar și după adoptarea Legii nr.109/2014 prin care s-a prevăzut plata examinatorilor, reprezentanții ARR și DTR au efectuat următoarele demersuri în scopul obținerii în continuare de venituri consistente din activitatea de examinare:

- au contribuit la tergiversarea adoptării pachetului de reglementări cu privire la pregătirea, examinarea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, ordinele de ministru intrând în vigoare după mai bine de 1 an și 4 luni de la adoptarea Legii nr.109/2014.
- în cadrul Normelor privind examinarea în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere din 11.11.2015 - Anexa nr.8 la OMT nr.1214/2015, nu se regăsesc prevederi prin care să se stabilească fără echivoc instituția care organizează examinările;
- prin Normele privind atestarea profesională a lectorilor necesari procesului de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transportului rutier, aprobate prin OMT nr. 1213/2015, s-a stabilit în mod nejustificat ca plata tarifului de examinare să se facă în contul ARR, în condițiile în care examinarea se organizează de către Ministerul Transporturilor prin direcția de specialitate;
- în cadrul procedurilor de transparență decizională, premergătoare emiterii ordinelor de ministru, au fost elaborate și susținute în mod constant propuneri de reglementare prin care să fie menținute avantajele personale ale examinatorilor;
- a continuat programarea examinărilor în afara programului normal de lucru al celor două instituții, în zilele de sâmbătă;
- a continuat desemnarea membrilor în comisiile de examen fără a fi întocmite documentele aferente deplasării acestora și fără a se ține evidența orelor lucrate suplimentar;
- s-a considerat că ordinul de ministru prin care a fost aprobat tariful de examinare prevăzut în anexa nr.8 la OMT nr.1214/2015 nu ar avea caracter

normativ, acesta fiind aprobat fără a fi parcurse în prealabil procedurile legale de transparență decizională și consultare publică;

- Prin OMT nr.1476/09.10.2017 s-a aprobat „structura tarifului” doar pentru tariful de examinare prevăzut în anexa nr.8 la OMT nr.1214/2015, nu și pentru tariful de examinare prevăzut în anexa la OMT nr.1213/2015;
- Ordinul prin care a fost aprobată structura tarifului a avut la bază o Notă de fundamentare prin care s-a stabilit în mod abuziv și discreționar nivelul sumei cuvenite fiecărui examinator, fără nici o justificare și fără prezentarea calculului din care au rezultat sumele respective;
- Reprezentanții ARR continuă să susțină în mod nejustificat că organizarea examenelor prevăzute în Normele anexă la OMT nr.1214/2015 nu ar reprezenta o activitate specifică a instituției.

9. Reglementarea modului de plată a membrilor comisiilor de examinare a fost efectuată în mod abuziv, în interesul unui grup de persoane dintre care unele au ajuns să încaseze lunar din examinări, sume chiar și de 3 - 4 ori mai mari decât salariul cuvenit pentru funcția ocupată, în dauna persoanelor care au participat la examinări în calitate de candidați și care au fost constrânși astfel să plătească tarife nejustificat de mari.

A fost perpetuată astfel o stare infracțională susținută prin constituirea unui grup organizat la care au aderat atât persoanele aflate succesiv la conducerea ARR și DTR cât și angajați din cadrul acestor structuri, care au acționat pe o perioadă mai mare de 10 ani, inclusiv prin impunerea unor reglementări în interes propriu, în scopul obținerii de venituri din activitatea de examinare.

Pe lângă faptul că reglementarea modalității de plată a examinatorilor prin aprobarea OMT nr.1214/2015 și OMT nr.1213/2015 a fost una deficitară, incompletă și lipsită de claritate, din modul în care au acționat reprezentanții ARR și DTR cu atribuții în elaborarea, promovarea și avizarea respectivelor acte normative rezultă în mod rezonabil indicii cu privire la săvârșirea unor posibile infracțiuni de folosire a funcției pentru favorizarea unor persoane și de abuz în serviciu (raportat la art.13² din Legea nr.78/2000 pentru prevenirea, descoperirea și sancționarea faptelor de corupție), prevăzute și sancționate astfel de legea penală:

„Art. 301 (1) Fapta funcționarului public care, în exercitarea atribuțiilor de serviciu, a îndeplinit un act prin care s-a obținut un folos patrimonial pentru sine, pentru soțul său, pentru o rudă ori un afin până la gradul II inclusiv se pedepsește cu închisoarea de la unu la 5 ani și interzicerea exercitării dreptului de a ocupa o funcție publică pe o perioadă de 3 ani”.

„Art. 297 (1) Fapta funcționarului public care, în exercitarea atribuțiilor de serviciu, nu îndeplinește un act sau îl îndeplinește în mod defectuos și prin aceasta cauzează o pagubă ori o vătămare a drepturilor sau intereselor legitime ale unei persoane fizice sau ale unei persoane juridice se pedepsește cu închisoarea de la 2 la 7 ani și interzicerea exercitării dreptului de a ocupa o funcție publică”.

Legea 78/2000 „Art. 13² - În cazul infracțiunilor de abuz în serviciu sau de uzurpare a funcției, dacă funcționarul public a obținut pentru sine ori pentru altul un folos necuvenit, limitele speciale ale pedepsei se majorează cu o treime”.

Chiar dacă în conformitate cu prevederile art.301 alin.(2) lit.a) din Codul Penal dispozițiile referitoare la infracțiunea de folosire a funcției pentru favorizarea unor persoane nu se aplică în situația emiterii, aprobării sau adoptării actelor normative, apreciem că cercetarea împrejurărilor în care au fost emise OMT nr.1214/2015 și OMT nr.1213/2015 dar mai ales OMT nr.1476/2017, considerat cu caracter individual, este de competența organelor de urmărire penală abilitate.

La baza acestei aprecieri am avut în vedere DECIZIA nr. 757 din 23 noiembrie 2017 emisă de Curtea Constituțională a României, prin care s-a statuat că „69.[...] numai actul administrativ cu caracter individual "poate fi susceptibil de a produce faloase, avantaje, ajutor, în sensul prevăzut de legea penală". De aceea, organul de urmărire penală are competența de a cerceta actele/faptele cu relevanță penală săvârșite în legătură cu emiterea actului administrativ individual”.

Având în vedere toate aspectele prezentate cu privire la modul în care au fost elaborate, promovate și avizate proiectele de acte normative pentru reglementarea activității de examinare în vederea atestării profesionale a personalului din domeniul transporturilor rutiere precum și indiciile de săvârșire a unor posibile infracțiuni, echipa de control consideră că se impune sesizarea organelor de urmărire penală pentru efectuarea verificărilor necesare și după caz, pentru dispunerea măsurilor prevăzute de lege.

10. Prin ordinele emise în aplicarea dispozițiilor ordonanței, autoritatea competentă nu a stabilit în mod explicit cuantumul remunerației convenite examinatorilor iar ulterior a emis OMT nr. 1476/09.10.2017 prin care a aprobat structura tarifului doar pentru tariful de examinare prevăzut în anexa nr.8 la OMT nr.1214/2015, nu și pentru tariful de examinare prevăzut în anexa la OMT nr.1213/2015.

Având în vedere constatările de mai sus, referitoare la nestabilirea în mod explicit a remunerației convenite membrilor comisiei de examinare de către Ministerul Transporturilor în calitate de autoritate competentă, rezultă că plățile efectuate din bugetul ARR către examinatori nu au avut autorizarea cerută de lege, astfel:

- Plățile efectuate în perioada 01.01.2016 - 09.10.2017 (data la care a fost emis OMT nr. 1476/09.10.2017 prin care s-a aprobat structura tarifului) către membrii comisiilor de examinare în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, conform Normelor aprobate prin OMT nr. 1214/2015;
- Plățile efectuate în perioada 01.01.2016 - prezent către membrii comisiilor de examinare în vederea atestării profesionale a lectorilor necesari procesului de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transportului rutier, conform Normelor aprobate prin OMT nr. 1213/2015.

Prin plata remunerației examinatorilor în condițiile în care cuantumul acestuia nu era stabilit prin norme de către Ministerul Transporturilor, au fost încălcate prevederile art.14 alin.(1) și (3) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora:

„Art. 14. - (1) Cheltuielile bugetare au destinație precisă și limitată și sunt determinate de autorizările conținute în legi specifice și în legile bugetare anuale.

(3) Nici o cheltuială din fonduri publice nu poate fi angajată, ordonanță și plătită dacă nu este aprobată potrivit legii și nu are prevederi bugetare”.

De asemenea, reprezentanții ARR nu au ținut cont de prevederile art.2 pct.9 din Legea nr.500/2002 privind finanțele publice, conform căroră:

„Art. 2 (1) În înțelesul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos se definesc după cum urmează:

9. clasificăție bugetară - gruparea veniturilor și cheltuielilor bugetare într-o ordine obligatorie și după criterii unitare. Clasificația bugetară nu reprezintă bază legală pentru efectuarea angajamentelor legale și/sau efectuarea plăților”.

Nerespectarea prevederilor art.14 alin. (3) din Legea nr.500/2002 constituie contravenție potrivit dispozițiilor art.72 alin.(1) lit. a) din lege.

Având în vedere dispozițiile art.72 alin.(3) din Legea nr.500/2002 potrivit căroră „Constatarea contravențiilor și aplicarea amenzilor se fac de către Curtea de Conturi, Ministerul Finanțelor Publice și de alte persoane împuternicite în acest scop, potrivit legii”, considerăm că se impune sesizarea organelor abilitate pentru constatarea abaterii și după caz, aplicarea sancțiunilor legale.

11. Curtea de Conturi a emis DECIZIA NR. III/10/16.08.2017 prin care a dispus în sarcina ministerului măsura nr.20, respectiv „Amendarea Ordinului ministrului transporturilor nr.1214/2015 pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere cu prevederi referitoare la cuantumul remunerației cuvenite membrilor comisiilor de examinare, în condițiile legii”, cu termen de realizare 31 octombrie 2017.

În loc să ducă la îndeplinire întocmai măsura dispusă de Curtea de Conturi, respectiv să procedeze la amendarea (modificarea/completarea) prevederilor Ordinului ministrului transporturilor nr.1214/2015 pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, astfel încât acesta să prevadă remunerația cuvenită membrilor comisiilor de examinare, reprezentanții ARR și DTR au efectuat demersuri pentru elaborarea și emiterea unui nou ordin de ministru, prin care să fie aprobată structura tarifului prevăzut de OMT nr.1214/2015 în anexa nr.8 - Norme privind examinarea în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere din 11.11.2015.

Având în vedere aceste aspecte, apreciem că emiterea unui ordin de ministru pentru aprobarea structurii tarifului și nu pentru modificarea normelor privind examinarea, anexă la OMT 1214/2015, a avut ca scop evitarea parcurgerii procedurilor de consultare publică.

Considerăm că în mod eronat (sau deliberat), la nivelul ministerului s-a considerat că OMT nr. 1476/09.10.2017 nu ar avea caracter normativ, dovadă fiind faptul că elaborarea și aprobarea acestuia nu a urmat procedurile de transparență și consultare publică iar ordinul nu a fost publicat în Monitorul Oficial al României.

Întrucât obligația de a plăti tariful de examinare se adresează unui număr nedefinit de persoane, posibili candidați, este evident că nivelul tarifului este de interes general iar structura acestuia trebuia să fie supusă consultării publice în cadrul procedurilor de transparență decizională a unui act administrativ cu caracter normativ și nu cu caracter individual cum s-a considerat în cazul OMT nr.1476/2017.

12. Nota de fundamentare privind estimarea tarifului de examinare nu a fost prezentată partenerilor de dialog social pe parcursul desfășurării procedurilor de transparență decizională, premergătoare aprobării OMT nr.1214/2015, reprezentanții DTR susținând constant că *„a fost prezentată fundamentarea acesteia de către reprezentanții Autorității Rutiere Române ARR, fundamentare întemeiată pe cadrul legal aplicabil. Remunerarea examinatorilor în funcție de volumul de lucru este corectă și nu încalcă nicio prevedere legală”*.

În fapt, prin Nota de fundamentare menționată a fost stabilit în mod abuziv și discreționar nivelul sumei cuvenite fiecărui examinator, fără nici o justificare și fără prezentarea calculului din care au rezultat sumele respective.

Astfel, nu a fost prezentată nici o justificare a faptului că examinatorii vor fi plătiți cu sume stabilite ca procent din tariful de examinare și nu, de exemplu, cu sume reprezentând drepturile salariale aferente orelor lucrate.

13. Din analiza modului în care reprezentanții Direcției Transport Rutier au acționat în cadrul procesului de elaborare, promovare, avizare și aprobare a actelor normative în vederea aplicării prevederilor OG nr.27/2011 privind transporturile rutiere, s-a observat mai degrabă preocuparea evidentă a acestora pentru crearea/menținerea de avantaje în interes personal, în detrimentul asigurării unor măsuri pentru creșterea calității în activitatea de pregătire a personalului, ridicarea nivelului de pregătire a cursanților și asigurarea calității/obiectivității în activitatea de examinare.

Având în vedere obiectivul primordial al direcției de specialitate din minister, respectiv rolul de reglementare în domeniul transporturilor rutiere, apreciem că modul în care a fost abordată atât activitatea de examinare în sine cât și reglementarea ulterioară a modului de plată a examinatorilor au fost de natură să creeze o imagine negativă asupra activității ministerului, reflectată ca atare în spațiul public de-a lungul anilor, dar și să pună sub semnul întrebării calitatea actului de pregătire, perfecționare și examinare a personalului de specialitate din domeniu.

14. Din verificările efectuate s-a evidențiat existența unei posibile situații de conflict de interese la nivelul personalului DTR având în vedere că, pe de o parte direcția de specialitate din cadrul ministerului avea printre atribuții atât autorizarea centrelor de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transportului rutier cât și verificarea menținerii condițiilor de autorizare iar pe de altă parte, personalul direcției a obținut venituri în baza unor convenții civile încheiate cu centrele de pregătire.

Și după emiterea OMT nr. 1212/2015 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea și controlul centrelor de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, Direcția Transport Rutier a rămas o verigă în procesul de luare a deciziei de autorizare a centrelor de pregătire, printre atribuțiile acesteia afându-se și următoarea: *„autorizează [...] centrele de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere, în condițiile prevăzute la art. 6 și 62 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare”*.

Pe de altă parte, din verificările efectuate a rezultat că declarațiile de avere ale unor angajați din cadrul Direcției Transport Rutier, nu se regăsesc pe pagina de internet a MTIC și nici pe Portalul declarațiilor de avere gestionat de Agenția Națională de Integritate.

Având în vedere aceste aspecte, considerăm că se impune sesizarea Agenției Naționale de Integritate atît cu privire la existența unui posibil conflict de interese de natură administrativă în cazul personalului desemnat de DTR ca membru în comisiile de examinare și care, totodată a fost implicat în procesul de autorizare a centrelor de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, cât și cu privire la posibila încălcare a prevederilor legale referitoare la obligația depunerii declarațiilor de avere și interese.

15. Incidența mare a cazurilor cu suspiciuni evidente de fraudă, denotă o imixtiune de interese care contravin legii, cu scopul vădit de a frauda cursul firesc al proceselor de examinare pentru proba teoretică și practică în vederea atestării profesionale a personalului din domeniul transporturilor rutiere. Indiciile de fraudă reies atît din modul de completare a lucrărilor scrise, timpii nefiresc de mici de răspuns la întrebări, duplicate la lucrări precum și din faptul că în urma verificărilor a reieșit că o parte din candidații care figurează că au participat la examen, în fapt erau în cursă la data respectivă.

Din analiza datelor puse la dispoziție de ARR și ale celor colectate ulterior de către ISCTR reiese că sistemul informatic de testare on-line este securizat și că acesta nu poate/putea fi penetrat fără complicitatea persoanelor din comisia de examinare. Astfel, fraudă s-a produs prin folosirea/introducerea codului (credențialelor) sesiunii de examinare pe calculatoare amplasate în vecinătatea locației în care s-a susținut examinarea pentru a se putea introduce candidații care nu erau prezenți la examen.

În fapt, codurile de acces nu puteau proveni decît de la unul din membrii comisiei, aceștia fiind singurii care le cunoșteau. Având în vedere că pentru fiecare sesiune de examinare, fiecărei comisii i se aloca un cod unic prin care aceștia primeau permisiunea de a deschide sesiunea de examinare de pe calculatoarele din dotare, singurele autorizate de pe care se putea efectua testul, se poate deduce că acest cod era/este cunoscut doar de către membrii comisiei, astfel încât nu se poate identifica o responsabilitate evidentă a vreunui examinator fără a plana o suspiciune a complicității întregii comisii. În susținerea acestui argument se poate preciza că fiecare membru al comisiei putea să verifice numărul de candidați din sistemul informatic comparativ cu numărul de candidați prezent în sală și care figura menționat în tabelul de prezență, mai ales a faptului că indemnizația primită pentru participarea în cadrul comisiei de examinare era direct proporțională cu numărul candidaților, fiind procent din taxa de examinare.

Astfel, Corpul de control consideră că fenomenul de fraudare a examenelor, nu se putea produce fără concursul direct al cel puțin unui membru din comisia de examinare, dar cu știința celorlalți membri din comisie, și cu sprijinul nemijlocit al personalului din centrele de perfecționare. Rolul acestora din urmă ar fi fost de intermediar al mitei primită de membrii comisiei de la candidații care au achiesat la acest sistem fraudulos.

16. Din datele furnizate de ARR rezultă că directorul general al instituției este singura persoană care întocmește calendarul examinărilor pe întreg anul. Directorul

General al ARR numește săptămânal componența fiecărei comisii de examinare și repartizează comisiile pe centre de examinare, respectiv locația în care va merge fiecare comisie. Lista cu membrii comisiilor și repartizarea lor în țară este aprobată, în final, de Secretarul de Stat responsabil de Direcția Transport Rutier din MTIC. Astfel, analizând componența comisiilor unde au fost identificate indicii de fraudare, Corpul de control a regăsit ca și nume aceleași persoane, ceea ce confirmă suspiciunea că procesul de fraudare a fost unul organizat, instrumentat de persoane din cadrul ARR, MTIC-DTR, precum și cu sprijinul responsabililor centrelor de examinare.

Prin urmare este greu de presupus că prin modul de alcătuire al comisiilor și de repartizare a lor geografic, directorul general al ARR și DTR nu ar fi avut cunoștință de „practicile” din procesul de examinare, cu atât mai mult cu cât prezența aceluiași persoane în anumite comisii indică faptul că ele se „cereau” să facă parte din aceeași comisie, în aceeași centre de examinare și în aceeași sesiune de testare. Această repetitivitate a componenței membrilor comisiilor, respectiv repetitivitatea orașelor/centrelor de examinare, denotă o înțelegere obscură și ilegală, în conivență și tolerată de la nivelul directorului general al ARR cât și al DTR, ceea ce trădează o activitate ilegală, instituționalizată, realizată de un grup de interese care își desfășoară activitatea în domeniul transporturilor rutiere, coordonată direct de factori de conducere din instituțiile statului, cu scopul vădit de a beneficia de foloase necuvenite prin facilitarea eliberării de atestate profesionale în mod ilegal.

Totodată, Corpul de control consideră că în cazurile în care s-a procedat la folosirea de echipamente de calcul amplasat în săli învecinate celor în care se desfășurau examenele, prin care în mod fraudulos s-a accesat aplicația informatică de testare de pe serverul ARR, folosind aceeași rețea de internet, și prin folosirea codurilor de acces pe care le cunoșteau doar comisiile din ziua respectivă, acest proces nu s-ar fi putut executa fără sprijinul nemișlocit a cel puțin un IT-ist din locațiile închiriate (de regulă din licee) pentru comisiile de examinare sau cel puțin a unei persoane cu cunostinte minime de IT.

Toate aceste indicii converg spre suspiciunea rezonabilă că fraudarea examenelor nu s-ar fi putut produce fără știința conducerii ARR și a DTR, în conivență cu reprezentanții centrelor de examinare, cel puțin pentru perioada analizată, ceea ce argumentează faptul că procesul de fraudare a examenelor s-a realizat de către un grup infracțional organizat instituțional, la care au aderat inclusiv funcționari publici din ARR și Direcția Transport Rutier a MTIC, în complicitate cu reprezentanții centrelor de perfecționare.

Având în vedere constatările efectuate cu privire la o posibilă fraudare a examenelor organizate în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, apreciem că modul în care s-a acționat precum și datele/informațiile evidențiate în cadrul raportului reprezintă indicii de săvârșire a unor posibile fapte de natură penală, din sfera infracțiunilor de corupție și de serviciu, infracțiunilor de fals și a infracțiunilor contra siguranței și integrității sistemelor și datelor informatice, prevăzute și sancționate de Codul Penal astfel:

Abuzul în serviciu

„Art. 297. - (1) Fapta funcționarului public care, în exercitarea atribuțiilor de serviciu, nu îndeplinește un act sau îl îndeplinește în mod defectuos și prin aceasta cauzează o pagubă ori o vătămare a drepturilor sau intereselor legitime ale unei persoane fizice sau ale unei persoane juridice se pedepsește

cu închisoarea de la 2 la 7 ani și interzicerea exercitării dreptului de a ocupa o funcție publică”.

Luarea de mită

„Art. 289. - (1) Fapta funcționarului public care, direct ori indirect, pentru sine sau pentru altul, pretinde ori primește bani sau alte foloase care nu i se cuvin ori acceptă promisiunea unor astfel de foloase, în legătură cu îndeplinirea, neîndeplinirea, urgentarea ori întârzierea îndeplinirii unui act ce intră în îndatoririle sale de serviciu sau în legătură cu îndeplinirea unui act contrar acestor îndatoriri, se pedepsește cu închisoare de la 3 la 10 ani și interzicerea exercitării dreptului de a ocupa o funcție publică ori de a exercita profesia sau activitatea în executarea căreia a săvârșit fapta.

(2) Fapta prevăzută în alin. (1), săvârșită de una dintre persoanele prevăzute în art. 175 alin. (2), constituie infracțiune numai când este comisă în legătură cu neîndeplinirea, întârzierea îndeplinirii unui act privitor la îndatoririle sale legale sau în legătură cu efectuarea unui act contrar acestor îndatoriri.

(3) Banii, valorile sau orice alte bunuri primite sunt supuse confiscării, iar când acestea nu se mai găsesc, se dispune confiscarea prin echivalent”.

Darea de mită

„Art. 290. - (1) Promisiunea, oferirea sau darea de bani ori alte foloase, în condițiile arătate în art. 289, se pedepsește cu închisoarea de la 2 la 7 ani.

(2) Fapta prevăzută în alin. (1) nu constituie infracțiune atunci când mituitorul a fost constrâns prin orice mijloace de către cel care a luat mita.

(3) Mituitorul nu se pedepsește dacă denunță fapta mai înainte ca organul de urmărire penală să fi fost sesizat cu privire la aceasta.

(4) Banii, valorile sau orice alte bunuri date se restituie persoanei care le-a dat, dacă acestea au fost date în cazul prevăzut în alin. (2) sau date după denunțul prevăzut în alin. (3).

(5) Banii, valorile sau orice alte bunuri oferite sau date sunt supuse confiscării, iar când acestea nu se mai găsesc, se dispune confiscarea prin echivalent”.

Falsul intelectual

„Art. 321. - (1) Falsificarea unui înscris oficial cu prilejul întocmirii acestuia, de către un funcționar public aflat în exercitarea atribuțiilor de serviciu, prin atestarea unor fapte sau împrejurări necorespunzătoare adevărului ori prin omisiunea cu știință de a insera unele date sau împrejurări, se pedepsește cu închisoarea de la unu la 5 ani.

(2) Tentativa se pedepsește”.

Uzul de fals

„Art. 323. - Folosirea unui înscris oficial ori sub semnătură privată, cunoscând că este fals, în vederea producerii unei consecințe juridice, se pedepsește cu închisoare de la 3 luni la 3 ani sau cu amendă, când înscrisul este oficial, și cu închisoare de la 3 luni la 2 ani sau cu amendă, când înscrisul este sub semnătură privată”.

Falsul informatic

„Art. 325. - Fapta de a introduce, modifica sau șterge, fără drept, date informatice ori de a restricționa, fără drept, accesul la aceste date, rezultând date necorespunzătoare adevărului, în scopul de a fi utilizate în vederea producerii unei consecințe juridice, constituie infracțiune și se pedepsește cu închisoarea de la unu la 5 ani”.

Accesul ilegal la un sistem informatic

„Art. 360. - (1) Accesul, fără drept, la un sistem informatic se pedepsește cu închisoare de la 3 luni la 3 ani sau cu amendă.

(2) Fapta prevăzută în alin. (1), săvârșită în scopul obținerii de date informatice, se pedepsește cu închisoarea de la 6 luni la 5 ani.

(3) Dacă fapta prevăzută în alin. (1) a fost săvârșită cu privire la un sistem informatic la care, prin intermediul unor proceduri, dispozitive sau programe specializate, accesul este restricționat sau interzis pentru anumite categorii de utilizatori, pedeapsa este închisoarea de la 2 la 7 ani”.

Operațiuni ilegale cu dispozitive sau programe informatice

„Art. 365. - (1) Fapta persoanei care, fără drept, produce, importă, distribuie sau pune la dispoziție sub orice formă:

a) dispozitive sau programe informatice concepute sau adaptate în scopul comiterii uneia dintre infracțiunile prevăzute în art. 360-364;

b) parole, coduri de acces sau alte asemenea date informatice care permit accesul total sau parțial la un sistem informatic, în scopul săvârșirii uneia dintre infracțiunile prevăzute în art. 360-364,

se pedepsește cu închisoare de la 6 luni la 3 ani sau cu amendă.

(2) Deținerea, fără drept, a unui dispozitiv, a unui program informatic, a unei parole, a unui cod de acces sau a altor date informatice dintre cele prevăzute în alin. (1), în scopul săvârșirii uneia dintre infracțiunile prevăzute în art. 360-364, se pedepsește cu închisoare de la 3 luni la 2 ani sau cu amendă”.

Având în vedere deficiențele grave constatate cu privire la modul în care a fost reglementată și s-a desfășurat activitatea de examinare, participarea unui grup de persoane la activități care au conturat o stare infracțională la nivelul Ministerului Transporturilor și al Autorității Rutiere Române precum și indiciile de săvârșire a unor posibile fapte de natură penală, care au rezultat din analiza documentelor și din verificările efectuate în cadrul acțiunii de control, considerăm că se impune sesizarea Direcției de Investigare a Infracțiunilor de Criminalitate Organizată cu privire la faptele evidențiate în cuprinsul prezentului raport, în conformitate cu prevederile art.12 alin.(1) din OUG nr.78/2016, respectiv:

„Persoanele cu atribuții de conducere sau de control sunt obligate să sesizeze Direcția de Investigare a Infracțiunilor de Criminalitate Organizată și Terorism cu privire la orice date sau informații din care rezultă că s-a săvârșit una dintre infracțiunile atribuite prin prezenta ordonanță de urgență în competența Direcției de Investigare a Infracțiunilor de Criminalitate Organizată și Terorism”.

Considerăm că pentru asigurarea continuității activităților de examinare în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și a lectorilor conform calendarului de examinare programat și totodată pentru respectarea întocmai a cadrului legal reglementat aflat în vigoare, se impune ca atât la nivelul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor cât și la nivelul Autorității Rutiere Române să fie asigurate cu celeritate următoarele demersuri:

- suspendarea participării la examinări a persoanelor asupra cărora există suspiciunea că au contribuit la fraudarea unor examene, până la finalizarea de către organele de urmărire penală a cercetărilor aflate în desfășurare;
- indiferent dacă activitățile vor fi desfășurate în afara programului normal de lucru sau vor fi reprogramate, membrii comisiilor de examinare vor fi remunerați pentru orele de muncă prestate în conformitate cu prevederile Codului muncii și ale Regulamentelor Interne ale celor două instituții (plata orelor suplimentare prin raportare la nivelul salariului individual), sumele fiind decontate de ARR din veniturile încasate din tariful de examinare. Cheltuielile suplimentare aferente participării reprezentanților Direcției Transport Rutier la activitățile de examinare vor fi suportate de angajator și vor fi decontate de ARR din veniturile încasate din tariful de examinare;
- conducerea ARR va asigura fundamentarea tarifului de examinare cu luarea în considerare a cheltuielilor necesare pentru deplasarea, cazarea și diurna membrilor comisiilor de examinare, noul tarif urmând să fie aprobat prin ordin al ministrului.

De asemenea, considerăm că se impune efectuarea demersurilor legale pentru modificarea prevederilor OG nr.27/2011 astfel încât activitatea de examinare să revină exclusiv în sarcina Autorității Rutiere Române iar aceasta să se desfășoare ca sarcina de serviciu timpul programului normal de lucru al instituției.

Având în vedere toate constatările și concluziile prezentate, propunem adoptarea următoarelor

MĂSURI

1. Emiterea unui ordin de ministru, cu respectarea procedurii de avizare de la nivelul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, care să asigure cadrul normativ specific activității de examinare în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, ținând cont de constatările, recomandările și concluziile menționate în cuprinsul prezentului raport de control.

Răspunde: Secretar de stat coordonator
Director general al Direcției
Generale Transport Terestru

Termen: 30 zile

2. Suspendarea participării la examinări a persoanelor nominalizate în cadrul raportului, asupra cărora există suspiciunea că au contribuit la fraudarea unor examene, până la finalizarea de către organele de urmărire penală a cercetărilor aflate în desfășurare.

Răspunde: Director general al Direcției
Generale Transport Terestru
Director general al ARR
Termen: imediat după primirea raportului

3. Fundamentarea tarifului de examinare cu luarea în considerare a cheltuielilor necesare pentru deplasarea, cazarea și diurna membrilor comisiilor de examinare, noul tarif urmând să fie supus aprobării prin ordin al ministrului.

Răspunde: Director general al ARR
Termen: imediat după aprobarea raportului

4. Sesizarea Curții de Conturi a României cu privire la deficiențele evidențiate în cadrul raportului în legătură cu modul de respectare a prevederilor Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, pentru constatarea abaterilor și după caz, aplicarea sancțiunilor prevăzute de lege.

Răspunde: echipa de control
Termen: imediat după aprobarea raportului

5. Sesizarea Agenției Naționale de Integritate atât cu privire la existența unui posibil conflict de interese de natură administrativă în cazul personalului desemnat de DTR ca membru în comisiile de examinare, cât și cu privire la posibila încălcare a prevederilor legale referitoare la obligația depunerii declarațiilor de avere și interese.

Răspunde: echipa de control
Termen: imediat după aprobarea raportului

6. Sesizarea Direcției de Investigare a Infracțiunilor de Criminalitate Organizată cu privire la indiciile de săvârșire a unor fapte de natură penală, evidențiate în cuprinsul prezentului raport, în conformitate cu prevederile art.12 alin.(1) din OUG nr.78/2016, respectiv „*Persoanele cu atribuții de conducere sau de control sunt obligate să sesizeze Direcția de Investigare a Infracțiunilor de Criminalitate Organizată și Terorism cu privire la orice date sau informații din care rezultă că s-a săvârșit una dintre infracțiunile atribuite prin prezenta ordonanță de urgență în competența Direcției de Investigare a Infracțiunilor de Criminalitate Organizată și Terorism*”.

Răspunde: echipa de control
Termen: imediat după aprobarea raportului

7. Formularea și transmiterea unui răspuns către petent și către Secretariatul General al Guvernului României, în sensul constatărilor rezultate în urma controlului și menționate în cadrul prezentului raport.

Răspunde: echipa de control
Termen: imediat după aprobarea raportului

Prezentul raport nu constituie un act administrativ în sensul Legii contenciosului administrativ nr.554/2004, ci reprezintă un act de informare a Ministrului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și după caz, de sesizare a organelor abilitate, ca formă de îndeplinire a obligațiilor prevăzute de lege în sarcina organelor de control.

Având în vedere constatările și concluziile prezentate, vă propunem, Domnule Ministru, aprobarea prezentului Raport, adoptarea măsurilor menționate și transmiterea raportului către:

- Direcția de Investigare a Infracțiunilor de Criminalitate Organizată
- Autoritatea Rutieră Română
- Direcția Transport Rutier.

PROPUN AVIZAREA
DIRECTOR ADJUNCT

CRISTINA MILITARU



Echipa de control:

Călcîi Victor - consilier superior



Antofie Nicolae - consilier superior

(pensionat la data de 01.07.2020)