

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la instituirea Sistemului informațional „Atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și al activităților conexe” (SI e-CCP)

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la instituirea Sistemului informațional „Atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și al activităților conexe” (SI „e-CCP”) este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării regionale (MIDR), cu suportul Agenției de Cooperare Internațională a Germaniei (GIZ) și al Autorității administrative „Agenția Națională Transport Auto” (ANTA).
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ. În calitate de temei legal pentru aprobarea proiectului hotărârii Guvernului, servesc două acte normative importante pentru domeniul transportului rutier: <i>Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014</i> și <i>Hotărârea Guvernului nr.326/2025 cu privire la aprobarea Programului național de siguranță rutieră pentru anii 2025-2030</i>. Suplimentar, instituirea acestui sistem este prevăzută de: - acțiunea 67 din Planul național de dezvoltare pentru perioada 2025-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 361/2024; - acțiunea 60 din Planul național de dezvoltare pentru perioada 2025-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 238/2025; - pct. 9 al Anexei B din Cluster 4. Agenda verde și conectivitate sustenabilă, Capitolul 14. Politica de transport, din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025; - măsurii de reformă 2-1-2-MIDR), din cadrul Agendei de reforme aferente Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobată prin aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.260/2025. Art. 9 alin. (2) lit. q) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 prevede că una dintre funcțiile de bază ale Agenției Naționale Transport Auto este asigurarea examinării personalului din domeniul transporturilor rutiere și al activităților conexe transportului rutier prin intermediul platformei digitale de atestare. Prevederea a fost una dintre intervențiile efectuate într-un șir de acte normative, inclusiv Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, în rezultatul analizei situației post-pandemice și declanșării războiului din Ucraina, și introdusă, ca amendament la Cod, prin Legea nr. 423/2023 pentru modificarea unor acte legislative, în urma unor consultări organizate cu domeniul privat, autoritățile administrative de specialitate, administrația publică locală, asociațiile patronale din domeniul transportului rutier. Raționamentele acelor modificări țineau în principal de simplificarea activității pentru mediul de afaceri prin reducerea poverii administrative, precum și stimularea unei concurențe sănătoase. Programul național de siguranță rutieră, pe de altă parte, adaugă subiectului valențe noi, recunoscând modernizarea calificării în transportul rutier și adoptarea tehnologiilor digitale în procesul de examinare a personalului care activează în domeniul transportului rutier și conex drept o chestiune de siguranță rutieră, propunându-și reducerea cu 20% a accidentelor rutiere săvârșite din culpa conducătorilor de vehicule de transport de pasageri și mărfuri, de la 150 de cazuri în anul 2024 până la 120 de cazuri până în anul 2028.

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative.

Practica în Uniunea Europeană privind Certificatul de Competență Profesională (CPC), reglementată prin [Directiva \(UE\) 2022/2561](#) privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane (transpusă parțial în legislația Republicii Moldova), pune un accent major pe standardizarea evaluărilor, apreciind și integrarea tehnologiilor digitale, cu menținerea în același timp, a unui control riguros asupra calității.

Componenta de Examinare (Calificare Inițială)

Statele membre pot alege între două sisteme principale pentru obținerea calificării inițiale obligatorii:

Sistemul mixt (Curs + Test): Presupune participarea la un curs de 280 de ore (sau 140 de ore pentru varianta accelerată), finalizat cu un test scris sau oral organizat de autoritățile competente. Acesta include obligatoriu cel puțin o întrebare pentru fiecare obiectiv de învățare.

Sistemul bazat exclusiv pe teste: Nu impune frecventarea unui curs, dar solicită promovarea unor examene complexe:

Examen teoretic: Durată minimă de 4 ore, compus din întrebări cu răspunsuri multiple, întrebări cu răspuns direct și studii de caz.

Examen practic: Include un test de conducere de cel puțin 90 de minute în diverse condiții de trafic și un test suplimentar de minim 30 de minute axat pe siguranță, încărcare și situații de urgență.

Componenta de E-Learning (Formare Periodică)

E-learning-ul este considerat viitorul educației continue, studiile indicând o tendință de adoptare digitală de peste 80% la nivel global. Practica europeană actuală impune următoarele reguli:

Limitarea duratei: În cadrul celor 35 de ore de formare periodică obligatorie (efectuată o dată la 5 ani), instruirea de tip e-learning nu poate depăși 12 ore.

Învățarea mixtă (Blended Learning): Se recomandă un model hibrid; de exemplu, asociația elvețiană ASTAG utilizează o strategie cu 35% e-learning (pregătire individuală, teste) și 65% instruire în clasă pentru aplicații practice și exerciții de grup.

Restricții tematice: Instrumentele TIC nu sunt considerate adecvate pentru subiecte unde practica este esențială, precum asigurarea încărcăturii sau montarea lanțurilor de zăpadă.

Securitatea și Monitorizarea Calității în mediul Digital

Pentru a garanta integritatea procesului de instruire la distanță, furnizorii de formare din UE implementează mecanisme stricte de control:

Verificarea Identității: Înainte de începere, este obligatorie verificarea documentelor fizice (permis, pașaport, card tahografic). Accesul în platformele de e-learning se face adesea prin autentificare multifactorială (2FA), trimițând un cod unic pe e-mailul personal al șoferului.

Prevenirea parcurgerii rapide: Materialele de curs rămân blocate până când cursantul finalizează verificările intermediare de cunoștințe, exercițiile interactive sau vizionează integral clipurile video obligatorii.

Monitorizarea timpului: Platformele digitale (precum eFront¹) înregistrează automat timpul exact petrecut pe fiecare modul, oferind un audit complet al participării pentru autorități.

O analiză² amplă realizată în rândul statelor membre CEMT (Conferința Europeană a Miniștrilor de Transport din 17 octombrie 1953) privind implementarea sistemelor de instruire și certificare a competenței profesionale (CPC) pentru șoferi și manageri de transport rutier, destinată să monitorizeze conformitatea sistemelor naționale cu cerințele Cartei Calității CEMT,

¹ <https://www.rtib.com/wp-content/uploads/2025/04/Step-by-Step-E-Learning-V1.0525.pdf>

² <https://www.itf-oecd.org/professional-training>

și care colectează date din peste 30 de țări (printre care Albania, Belarus, Bulgaria, Moldova, România, Polonia, Turcia și Regatul Unit), ne oferă o imagine de ansamblu asupra modului în care este gestionată calificarea profesională în transportul internațional.

Documentul evidențiază efortul de armonizare legislativă a țărilor membre cu reglementările internaționale și europene:

Majoritatea statelor își aliniază legislația la Directiva (UE) 2022/2561 (privind calificarea șoferilor) și la Regulamentul (CE) 1071/2009 (privind accesul la profesia de operator de transport). Certificatele eliberate trebuie să respecte modele standardizate, adesea marcate cu codul armonizat „95” pe permisul de conducere sau pe cardul de calificare al șoferului (DQC).

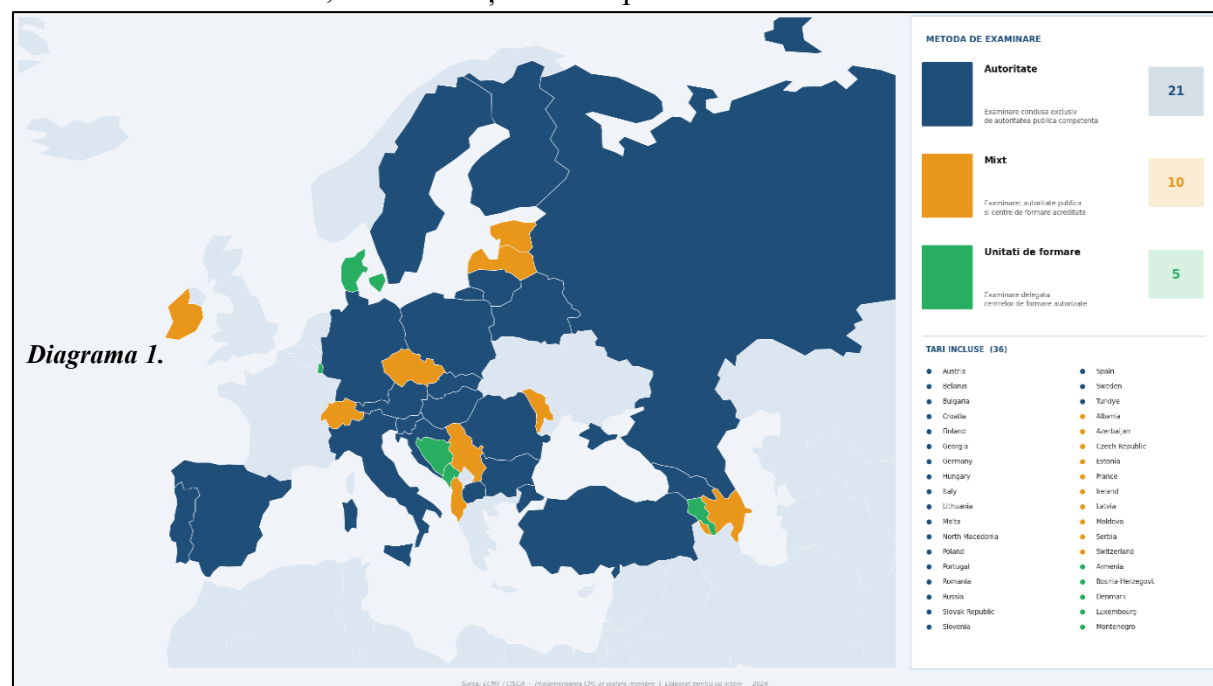
Studiul arată și modul în care statele membre CEMT preferă să abordeze testarea teoretică oficială pentru obținerea CCP. Mai mult de jumătate dintre ele optează pentru a controla procesul prin intermediul autorităților competente, celelalte preferând fie o variantă mixtă, fie delegarea în unele cazuri a acestei funcții unităților de formare (Diagrama 1).

Observații specifice

Tendențe: Anumite țări (cum ar fi Finlanda) permit utilizarea pe scară largă a e-learning-ului, deși monitorizarea acestuia rămâne o provocare tehnică. Documentul notează, de asemenea, impactul pandemiei de COVID-19 asupra numărului de certificări în anul 2020.

România: Autoritatea Rutieră Română (ARR) gestionează întregul proces, având sub supraveghere 288 de centre de instruire autorizate.

Republica Moldova: Raportul menționează că examenele se desfășoară sub supravegherea ANTA și constau în teste-grilă, certificatele fiind eliberate după absolvirea cursurilor în centre acreditate. Deși formal, Republica Moldova este inclusă în grupul statelor în care responsabilitatea examinării teoretice cade în sarcina autorităților competente, după cum vom vedea în continuare, sistemul național comportă un caracter mixt.



Tranziția sectorului de transport rutier din Republica Moldova către un ecosistem digital integrat reprezintă un pilon fundamental pentru competitivitatea economică națională și alinierea la standardele Uniunii Europene. Într-un context globalizat, viteza și trasabilitatea certificării competențelor profesionale (CCP) determină capacitatea operatorilor autohtoni de a concura eficient pe rutele internaționale.

Sistemul Informațional „Atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și al activităților conexe” (SI e-CCP) constituie instrumentul

prin care statul își propune să elimine în parte asimetria informațională dintre autorități și cea parte a sectorului privat care prestează formare profesională în domeniul transporturilor rutiere și activităților conexe. Viziunea sistemului este de a instaura un mediu de afaceri bazat pe meritocrație, unde integritatea procesului de examinare și transparența datelor devin garanții ale profesionalismului.

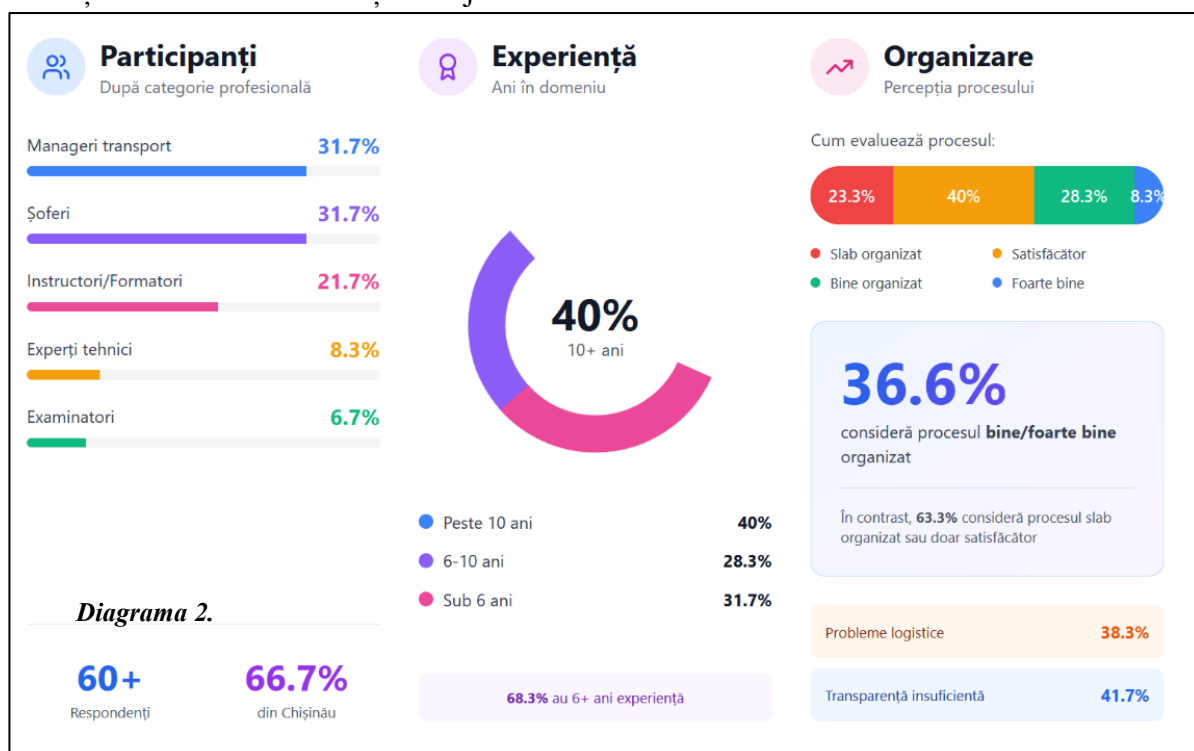
În prezent, activitatea unităților de formare profesională este caracterizată de o dependență semnificativă de metodele tradiționale, deși există o deschidere clară către tehnologie. Unitățile prestează atât cursuri de calificare inițială, cât și cursuri de formare continuă (periodică), iar instruirea se desfășoară preponderent față în față (în clasă), utilizând materiale tipărite, prezentări PC și table interactive.

Procesele de înregistrare a cursanților și urmărirea frecvenței sunt mixte sau manuale (pe suport de hârtie), fiind doar parțial gestionate prin sisteme electronice administrate de ANTA.

Evaluarea și Certificarea (CCP)

Examinarea pentru obținerea Certificatului de Competență Profesională (CCP) este subiectul care generează cele mai multe discuții privind integritatea și eficiența procesului, în mare parte datorită faptului că evaluarea finală pentru obținerea CCP se face exclusiv în scris, pe suport de hârtie, sub formă de teste-grilă, la sediul unității de formare, ceea ce induce îngrijorări majore privind obiectivitatea examinării.

Un [sondaj](#)³ realizat de Agenția Națională Transport Auto (ANTA), în perioada 6 iunie – 1 iulie 2025, în rândul experților din domeniu (manageri, șoferi, formatori – diagrama 2) evidențiază suficient deficiențele majore ale sistemului actual de certificare:

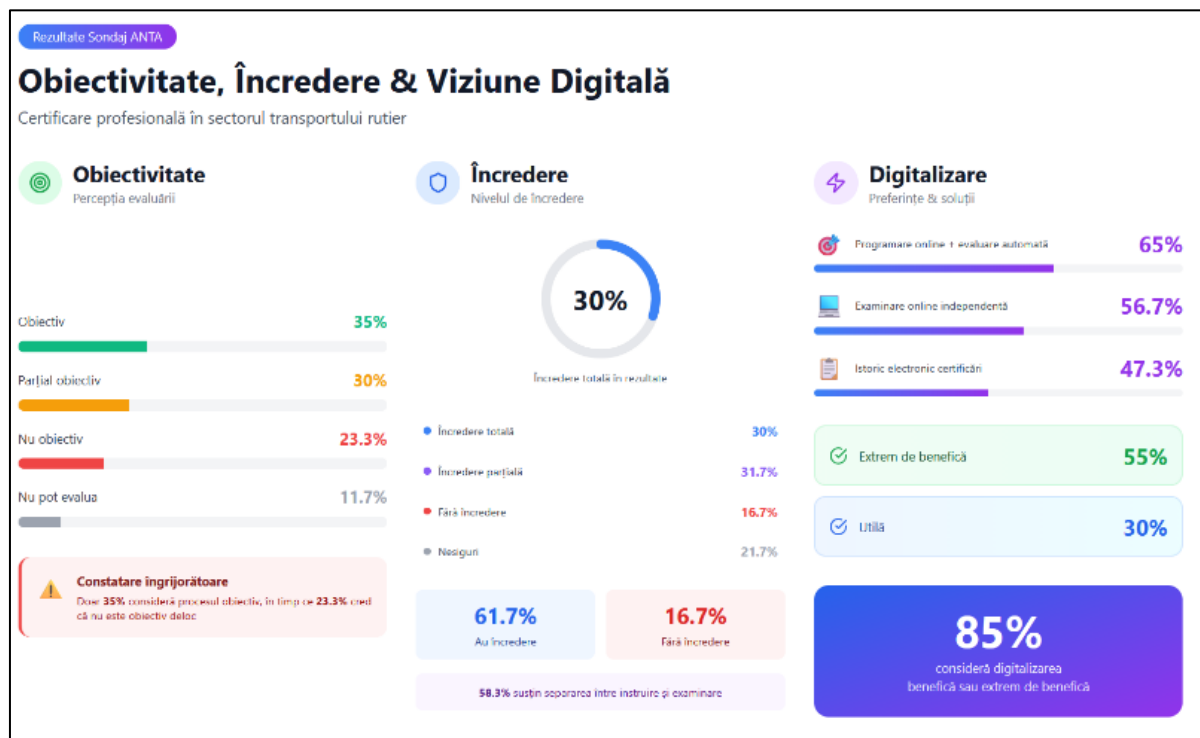


Satisfacție scăzută: doar 8,3% dintre respondenți consideră procesul actual „foarte bine organizat”, în timp ce 23,3% îl consideră slab organizat.

Probleme de integritate: doar 35% consideră procesul de examinare ca fiind obiectiv, existând o vădită neîncredere în testele pe suport de hârtie.

³ [Chestionar privind satisfacția față de procesul de atestare profesională în domeniul transportului rutier](#)

Reforme dorite: 58,3% dintre profesioniști susțin separarea instituțională între entitățile care oferă instruirea și cele care fac examinarea, pentru a garanta transparența și a elimina conflictele de interese. De asemenea, 85% consideră digitalizarea benefică (diagrama 3).



În esență, procesele aferente formării, verificării eligibilității, examinării, certificării și evidenței certificatelor de competență profesională pentru personalul de specialitate din domeniul transporturilor rutiere sunt gestionate prin fluxuri administrative separate, cu un nivel redus de integrare și cu evidențe care nu oferă întotdeauna un cadru unitar de verificare, control și audit.

În lipsa unei resurse informaționale unice, ANTA - autoritatea competentă, suportă o sarcină administrativă ridicată în ceea ce privește verificarea datelor, urmărirea stadiilor procedurale și reconstituirea istoricului operațiunilor. Totodată, lipsa unui cadru informațional integrat reduce posibilitățile de standardizare a fluxurilor, de reutilizare a datelor și de valorificare a informațiilor în scop de control, monitorizare și fundamentare a deciziilor administrative.

Și mai important, sistemul actual prezintă vulnerabilități prin prisma absenței supravegherii directe a ANTA, care, conform prevederilor art. 45, alin. (6) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, ar urma să participe (*sic*) la examinări, neparticiparea neatrăgând după sine și invalidarea rezultatelor examinărilor. Această retragere forțată a statului, cauzată de o capacitate umană limitată (doar 7 specialiști disponibili pentru participarea fizică la procesul de examinare la nivel național), a lăsat evaluarea exclusiv în sarcina centrelor de formare.

În esență, acest vid de supraveghere reprezintă un deficit de integritate structural, care riscă să transforme certificarea în ceva apropiat unei tranzacții comerciale, subminând obiectivele de siguranță rutieră. O altă vulnerabilitate sistemică în procesul de certificare este rata de promovare de peste 90%⁴. Această cifră nu reflectă neapărat competența, ci un deficit de supraveghere, care are potențialul de a valida în mod artificial conducători auto slab pregătiți pe drumurile publice.

⁴ Conform datelor ANTA. Cifrele pot varia în dependență de abordarea metodologică.

Modernizarea procesului de atestare profesională în sectorul transporturilor rutiere reprezintă un imperativ de securitate națională, vizând tranziția critică de la un model administrativ analogic, profund viciat, către un ecosistem digital bazat pe integritate.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

SI e-CCP este conceput ca un ecosistem digital interoperabil, proiectat pe principiul „neutralității tehnologice asumată”. Acesta nu funcționează ca o bază de date izolată, ci ca un nod central integrat cu infrastructura guvernamentală de stat. Din punct de vedere arhitectural, sistemul este găzduit pe platforma MCloud, beneficiind de administrarea tehnică a STISC, ceea ce garantează disponibilitatea și securitatea cibernetică la cele mai înalte standarde.

Pilonii soluției tehnice propuse de SI e-CCP sunt:

Registrul certificatelor de competență profesională (RCCP): Baza de date unică ce stochează ciclul de viață al certificatului, eliminând posibilitatea manipularii post-factum.

Sistemul de examinare cu posibilitatea de monitorizare de la distanță: Supraveghere asistată tehnologic (monitorizare video, blocare stație) care suplinește limitările umane.

Banca unică de itemi cu validare psihometrică: Administrarea întrebărilor pe baza unor indicatori precum „indicele de dificultate” (*proporția răspunsurilor corecte*) și „puterea de discriminare” (*capacitatea itemului de a diferenția candidații competenți*), asigurând un examen echilibrat și relevant.

SI e-CCP se prezintă conceptual în sinergie cu serviciile guvernamentale comune:

MPass& EVOSign / 2FA: Implementează mecanisme robuste de autentificare, asigurând controlul riguros al accesului pentru toate categoriile de utilizatori.

MSign & Mlog: Conferă valoare juridică certificatelor digitale și proceselor-verbale, asigurând autenticitatea actelor administrative, și asigură jurnalizarea tuturor evenimentelor în scop de audit.

MConnect: Automatizează schimbul de date cu Registrul de Stat al Populației (RSP), Registrul de Stat al Unităților de Drept (RSUD) și al Conducătorilor de Registrul de Stat Vehicule (SIA RSCV), eliminând erorile umane.

MDelivery: Rezolvă blocajele logistice prin eliminarea necesității deplasării fizice a beneficiarului pentru ridicarea documentului fizic, reducând costurile pentru acesta.

În arhitectura SI e-CCP, subsistemul LMS (Learning Management System) are un rol facultativ, fiind un instrument de suport pentru instruirea mixtă. Această flexibilitate permite unităților de formare să își modernizeze metodele pedagogice, în timp ce SI e-CCP rămâne autoritatea de evidență oficială. Viabilitatea abordării a fost validată anterior de instituirea platformei de instruire la distanță MLearn.

Integritatea procesului de examinare este fundamentul concurenței loiale între unitățile de formare. SI e-CCP introduce mecanisme antifraudă avansate care elimină subiectivismul uman:

Banca unică de itemi și sistemul de selectare aleator al întrebărilor: Testele sunt generate aleatoriu, asigurând un echilibru între nivelurile taxonomice (*cunoaștere, aplicare, integrare*).

Locații fizice securizate și posibilitatea de monitorizare de la distanță: examinarea are loc exclusiv în incinte agreate de ANTA dotate cu stații de lucru (kiosk-uri) restricționate, sisteme de supraveghere video arhivate și surse de alimentare neîntreruptă (UPS).

Analiză Psihometrică: Sistemul evaluează constant „indicele de dificultate” și „puterea de discriminare” a fiecărei întrebări, asigurând că testele sunt echitabile și relevante profesional.

Soluțiile propuse de intervenție au potențialul de a transforma fundamental valoarea certificatului CPC. Acesta va redeveni o garanție reală a profesionalismului, protejând operatorii

de transport care investesc în instruire corectă împotriva concurenței neloiale a centrelor care pot specula vulnerabilitățile sistemului actual pentru a fenta procesul educațional.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

În cadrul procesului de elaborare a Conceptului SI e-CCP, au fost identificate și analizate mai multe opțiuni alternative, în scopul evaluării viabilității și oportunității acestora.

Prima și cea mai firească opțiune, menținerea status quo-ului, ar fi presupus continuarea utilizării sistemelor fragmentate și a proceselor manuale. Această opțiune a fost respinsă întrucât ar fi perpetuat problemele identificate: lipsa unei evidențe centralizate, riscuri mai mari de erori și fraude, precum și o administrare inefficientă a resurselor publice.

O altă variantă luată în calcul a fost externalizarea integrală a procesului către un operator privat (sau un eventual parteneriat public-privat), care să dezvolte și să administreze platforma. Această opțiune a fost respinsă din motive de siguranță și suveranitate, întrucât transferul controlului asupra unui sistem informațional de stat către un furnizor extern comportă riscuri de compromitere a confidențialității datelor și integrității proceselor. În plus, externalizarea ar fi depins de reglementări suplimentare, care ar prelungi considerabil termenul de implementare.

O a treia opțiune alternativă a luat în considerare posibilitatea integrării proceselor în cadrul unui sistem deja existent, aflat în exploatarea unei alte instituții (testarea conducătorilor auto în cadru ASP), cu adaptările de rigoare. Această soluție s-a dovedit nefezabilă, deoarece ar fi creat dificultăți în delimitarea competențelor, ar fi îngrădit capacitatea de personalizare a fluxurilor și ar fi limitat autonomia sistemului.

În urma evaluării acestor opțiuni, instituirea unui sistem informațional automatizat distinct, conceput și administrat de către autoritatea competentă - ANTA, se prezintă ca varianta care răspunde în mod optim cerințelor legale, necesităților funcționale și principiilor de guvernare electronică promovată de Guvernul Republicii Moldova.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Implementarea SI e-CCP va avea un impact direct asupra ANTA, și a modului în care aceasta organizează, administrează și controlează procesele aferente formării, examinării, certificării și evidenței certificatelor de competență profesională. Instituția va trece neapărat prin re-ingineria proceselor, care să transforme DIEA (Direcția Înregistrare, Evidență și Analiză) dintr-o unitate de procesare quasi-manuală a documentelor într-o structură de management informațional și audit de sistem.

Prin redefinirea fluxurilor operaționale, ANTA devine un deținător de ecosistem digital, concentrându-se pe supraveghere metodologică, nu pe sarcini manuale repetitive, iar asta va necesita atât recalificarea personalului cât și suplinirea necesarului de specialiști în domeniul tehnologiilor informaționale.

Pe termen scurt, tot în sarcina ANTA vor fi puse aprobarea și punerea în aplicare a actelor departamentale prevăzute de proiect, configurarea rolurilor și a drepturilor de acces, instruirea utilizatorilor și adaptarea procedurilor interne și a fluxurilor de lucru la noul sistem, ceea ce va pune presiune pe capacitatea instituțională a ANTA. Pe termen mediu și lung însă, impactul estimat este reducerea volumului de operațiuni manuale, consolidarea controlului administrativ și îmbunătățirea capacității de monitorizare și raportare, precum și sporirea posibilității de a fundamenta deciziile de politici/administrative pe baza unor evidențe unice, actualizate și verificabile.

În același timp, proiectul își propune să pună în valoare o bună parte a serviciilor guvernamentale comune și a resurselor informaționale de stat, inclusiv prin reutilizarea datelor, standardizarea interacțiunilor și reducerea proceselor redundante. În ansamblu, impactul asupra sectorului public se anticipează a fi unul pozitiv și substanțial.

4.2. Impactul financiar si argumentarea costurilor estimative

Implementarea SI e-CCP presupune costuri inițiale de dezvoltare și punere în exploatare, precum și costuri recurente necesare găzduirii, administrării tehnice, mentenanței și operării sistemului. Estimarea a fost realizată prin separarea costurilor unice de implementare (CAPEX) de costurile recurente anuale (OPEX), precum și prin delimitarea dintre componenta software, componenta hardware și costurile variabile dependente de volumul efectiv de utilizare.

Evaluarea a fost construită pe ipoteze operaționale explicite. Pentru dimensionarea componentei hardware s-a utilizat un volum anual de bază de 18.000⁵ de persoane, un program de funcționare de 8 ore pe zi, 260 de zile pe an, un scenariu metodologic mediu al duratei examinării (65 min) și posibilitatea distribuirii capacității între 1 - 3 centre de examinare (Centru, Nord, Sud), în proporție de 60% / 20% / 20%, pentru cazul în care vor fi 3 centre. Pe această bază, necesarul operațional rezultat este de 17-18 posturi active de examinare.

Pentru fundamentarea coeficientului utilizat la estimarea componentei software s-a utilizat costul mediu lunar al forței de muncă în activitățile din sfera IT, din grupa „[Informații și comunicații](#)”, publicat de Biroul Național de Statistică pentru anul 2024, în valoare de 37.616,7 lei/lună, ajustat printr-un coeficient intern de planificare pentru un proiect externalizat (1.5 pentru varianta minimă și 2 pentru varianta probabilă). Pentru componenta hardware au fost utilizate, ca repere, cerințele tehnice minime aprobate pentru [stațiile de lucru](#) din sectorul public și prețuri orientative de piață

Buget SI e-CCP (CAPEX + OPEX)*

A. CAPEX			
Indicator	Economic / minim	Probabil	Notă
CAPEX hardware	496,000	785,000	Include nod central (ANTA) emiter fizică
CAPEX software – faza 1	1,241,351	1,956,068	Nucleu + MVP
CAPEX inițial faza 1 (HW+SW)	1,737,351	2,741,068	Cost pentru punere în exploatare
CAPEX software – extensii	225,700	451,400	Pentru configurația completă
CAPEX implementare totală (fără OPEX)	1,963,051	3,192,469	Faza 1 + extensii (HW neschimbat)
B. OPEX anual			
Indicator	Economic/minim	Probabil	Notă
OPEX fix anual	253,815	470,575	Support + mentenanță HW + securitate
OPEX variabil	180,000	375,000	Include consumabile emiter certificat
C. Cost total de deținere			
Indicator	Economic/minim	Probabil	
Total CAPEX+OPEX	2,396,866	4,038,043	

*TVA inclus

estimate distinct pe componentă fixă și pe componentă variabilă. Componenta fixă a OPEX este formată din mentenanță software, suportul operațional, mentenanță hardware și costurile periodice de conformare și securitate suportate de ANTA. În scenariul minim, OPEX fix anual este estimat la 253.815,00 lei/an.

Costul total estimat al proiectului, în configurația completă și în scenariul minim, este de 2.396.866,00 lei.

Estimările de mai sus au caracter de fundamentare și planificare, fiind construite pe baza parametrilor operaționali, a structurii funcționale a sistemului, a necesităților minime de continuitate operațională și a reperelor publice disponibile pentru costurile unitare relevante. Valorile urmează a fi recalibrate, după caz, la etapa definitivării soluției tehnice, a parametrilor de integrare și a condițiilor concrete de implementare și exploatare.

Planificare bugetară

Instituirea SI e-CCP este prevăzută la Pilonul 2, reforma 1, măsura 2 din Agenda de reforme aferente Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobată

⁵ Date oferite de ANTA. Deși în prezent numărul certificatelor emise atinge 30 000 unități, în următorii ani (2026-2028) stabilizarea ciclului de reînnoire 3/5, cumulată cu pierderea unui număr de profesioniști în favoarea altor piețe, va atrage o scădere până la 18 000 unități.

prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025, cu termen de implementare iunie, 2027, și în vederea inițierii implementării sistemului sunt alocați 1.833.333,33 lei.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

În ce privește sectorul privat, implementarea sistemului va avea impact minor, în principal asupra unităților de formare care participă la desfășurarea proceselor de instruire și care vor utiliza SI e-CCP în limitele rolurilor și drepturilor stabilite de Concept și Regulament.

În raport cu unitățile de formare, intervenția propusă vizează stabilirea unui cadru unitar de interacțiune administrativă cu autoritatea competentă, bazat pe acces reglementat la sistem, pe utilizarea unor fluxuri digitale standardizate, pe transmiterea și validarea datelor necesare și respectarea regulilor de securitate și conformitate.

Pe termen scurt, proiectul poate genera pentru unitățile de formare necesitatea adaptării fluxurilor interne de lucru, instruirea utilizatorilor desemnați, asumarea unor cerințe de organizare și securitate în raport cu datele și funcționalitățile utilizate, precum și o perioadă de acomodare administrativă și operațională.

Pe termen mediu, se estimează că utilizarea SI e-CCP va avea un efect de reducere a sarcinii administrative, prin standardizarea modului de interacțiune cu autoritatea competentă, reducerea operațiunilor manuale sau repetitive, clarificarea responsabilităților și a evidențelor, precum și facilitarea transmiterii și verificării datelor relevante pentru procesele de formare și certificare.

În măsura în care proiectul nu instituie plăți noi pentru unitățile de formare și nu impune obligații tehnice disproporționate față de scopul urmărit, impactul asupra costurilor de conformare ale unităților de formare este apreciat drept moderat și justificat prin beneficiile administrative și funcționale generate.

În ansamblul său, impactul asupra sectorului privat este unul gestionabil și proporțional, întrucât presupune un efort inițial de adaptare, dar este de natură să reducă, în timp, sarcina administrativă și incertitudinea operațională, prin instituirea unui cadru unitar, clar și verificabil de interacțiune.

4.4. Impactul social

Cu urmare a aprobării proiectului se estimează un impact social pozitiv, în principal asupra candidaților la obținerea certificatelor de competență profesională, a titularilor acestor certificate, a unităților de formare, precum și asupra autorităților și altor entități care verifică valabilitatea și autenticitatea actelor emise.

Prin instituirea SI e-CCP, procesele aferente formării, eligibilității, examinării, certificării și verificării certificatelor vor deveni mai uniforme și mai previzibile. Pentru candidați și titulari, aceasta va manifesta printr-o relație administrativă mai coerentă cu autoritatea competentă și o posibilitate mai facilă de a accesa, verifica și utiliza datele și actele care îi privesc.

Un efect social relevant estimat al proiectului constă în creșterea încrederii în procesul de examinare și certificare. Prin utilizarea unor mecanisme de trasabilitate, jurnalizare, monitorizare, control intern și audit, proiectul creează premisele necesare pentru sporirea integrității proceselor și pentru reducerea riscurilor de eroare și fraudă.

Impactul social pozitiv se extinde și asupra mediului profesional (angajatori) și asupra părților interesate (autorități de control) care se bazează pe validitatea certificatelor, inclusiv prin facilitarea verificării publice a acestora și prin asigurarea unei evidențe oficiale mai clare și mai credibile.

Pe termen scurt, implementarea poate genera un efort considerabil de adaptare pentru utilizatori și participanți, determinat de trecerea la fluxuri digitale și de aplicarea unor proceduri noi. Totuși, acest efort este apreciat ca fiind proporțional și temporar, iar pe termen mediu și

lung se estimează că proiectul va produce efecte sociale pozitive prin creșterea previzibilității, a transparenței și a încrederii în modul de organizare a proceselor aferente atestării profesionale a personalului din transporturile rutiere și activitățile conexe.

În ansamblu, impactul social estimat în urma implementării SI e-CCP este apreciat ca fiind unul pozitiv, întrucât proiectul va contribui la consolidarea unui cadru administrativ mai credibil pentru toți participanții implicați în procesul de formare, examinare și certificare.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul are un impact mediu asupra datelor cu caracter personal, întrucât SI e-CCP presupune prelucrarea datelor necesare pentru identificarea persoanelor, gestionarea dosarelor, confirmarea formării, desfășurarea examinării, emiterea și verificarea certificatelor, precum și pentru asigurarea trasabilității și a securității operațiunilor realizate prin sistem.

În cadrul sistemului pot fi prelucrate, în funcție de componenta utilizată, date de identificare, date de contact, date privind formarea și examinarea, date privind certificarea și stările certificatelor, precum și date tehnice necesare pentru jurnalizare, securitate și audit. În anumite situații, proiectul implică și prelucrarea imaginilor rezultate din supravegherea video a sesiunilor de examinare, precum și a jurnalelor de audit și a jurnalelor de acces fizic.

Pentru atenuarea impactului asupra acestui proces proiectul include o serie de măsuri care presupun limitarea prelucrării la datele strict necesare, informarea persoanelor vizate, instituirea unor canale oficiale și accesibile pentru exercitarea drepturilor, delimitarea rolurilor participanților, restricționarea accesului în funcție de rol și necesitatea de a cunoaște, trasabilitatea operațiunilor și stabilirea termenelor de păstrare prin politică de retenție și alte obligații legale aplicabile.

În ansamblu, proiectul va avea un impact asupra datelor cu caracter personal, dar care este justificat și gestionabil, cu condiția implementării efective a garanțiilor prevăzute de Concept și Regulament, a delimitării clare a rolurilor participanților și a efectuării evaluărilor de impact pentru prelucrările care prezintă risc sporit.

4.4.2. Impact asupra echității și egalității

Proiectul nu instituie criterii, condiții sau mecanisme care să determine tratament diferențiat în funcție de gen.

SI e-CCP are un caracter administrativ și funcțional, fiind destinat susținerii unor procese sectoriale standardizate. Prin urmare, intervenția propusă nu modifică regimul juridic al accesului la profesie și nu creează avantaje sau dezavantaje, asigurând un acces echitabil bazat exclusiv pe competențe, eliminând orice potențială părtinire subiectivă.

Impactul asupra echității și egalității de gen este apreciat ca fiind neutru, nefiind identificate efecte negative sau diferențiate semnificative care să necesite măsuri speciale de compensare sau ajustare.

O provocare majoră ar fi alfabetizarea digitală a cursanților din grupa de vârstă 55-65 ani. SI e-CCP va include interfețe intuitive și module de simulare pentru familiarizarea acestora cu sistemul și ghiduri de utilizare explicite.

4.5. Impactul asupra mediului

Impactul asupra mediului este limitat și nesemnificativ. Proiectul vizează digitalizarea unor procese administrative aferente formării, examinării, certificării și evidenței certificatelor, ceea ce poate contribui la reducerea utilizării suportului de hârtie, a multiplicării documentelor fizice și a unor operațiuni logistice asociate circulației și arhivării acestora.

Având în vedere faptul că soluția tehnică va fi implementată inclusiv prin utilizarea infrastructurii partajate și a resurselor informaționale de stat existente, impactul asupra mediului poate fi limitat prin evitarea duplicării nejustificate a resurselor tehnice și prin utilizarea mai eficientă a infrastructurii disponibile.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Proiectul are un impact relevant asupra procesului de digitalizare a serviciilor publice și asupra modului de administrare a proceselor sectoriale din domeniul transporturilor rutiere, prin instituirea unei resurse informaționale de stat, destinată susținerii unui ciclu administrativ unitar, bazat pe evidență oficială, trasabilitate și control.

Prin utilizarea SI e-CCP, procesele aferente formării, eligibilității, examinării, certificării și verificării certificatelor sunt organizate într-un cadru informațional unic, interoperabil cu serviciile guvernamentale comune și cu alte resurse și sisteme informaționale relevante. În acest mod, proiectul contribuie la standardizarea fluxurilor administrative, la reutilizarea datelor disponibile și la reducerea proceselor redundante, în concordanță cu direcția generală de modernizare și transformare digitală a administrației publice.

Un impact relevant vizează și consolidarea securității administrative și a mecanismelor de control, întrucât proiectul instituie delimitarea rolurilor participanților, reguli de acces diferențiat, jurnalizarea operațiunilor, mecanisme de audit și control, precum și cerințe de păstrare și reconstituire a istoricului operațiunilor.

Totodată, proiectul are relevanță și din perspectiva încrederii instituționale și a credibilității actelor emise, întrucât consolidează funcția de evidență oficială a Registrului certificatelor de competență profesională și facilitează verificarea statutului certificatelor în condiții controlate, cu respectarea limitelor legale.

În ansamblu, alte impacturi relevante ale proiectului sunt apreciate ca fiind pozitive, întrucât intervenția contribuie nu doar la digitalizarea unor operațiuni administrative, ci și la consolidarea capacității instituționale de gestionare, control și verificare a unor procese cu relevanță publică semnificativă.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

Conceptul tehnic al Sistemului informațional automatizat e-CCP nu vizează transpunerea unui act juridic european.

5.1. Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Nu au fost identificate

5.2. Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Nu au fost identificate

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În conformitate cu prevederile Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional anunțul privind inițierea elaborării a fost plasat spre informarea părților interesate pe particip.gov.md ([Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la instituirea Sistemului informațional „Atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și al activităților conexe” \(SI e-CCP\) | Particip.gov.md](http://particip.gov.md)).

Conform art. 19 din Legea nr.467/2003 cu privire la informatizare și la resursele informaționale de stat, proiectul a fost avizat în prealabil cu Agenția de Guvernare Electronică. Toate propunerile prezentate în aviz au fost incluse în proiectul definitivat.

În procesul de avizare proiectul urmează a fi transmis în adresa următoarelor autorități:

- Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerului Finanțelor;
- Ministerul Educației și Cercetării;

- Centrului Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal; - Agenției de Guvernare Electronică; - Serviciului Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică; De asemenea, proiectul va fi accesibil pentru examinare unităților de formare, societății civile și publicului larg prin intermediul mecanismelor de consultare publică prevăzute de Legea nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional. Suplimentar, proiectul urmează a fi consultat cu reprezentanții asociațiilor patronale din domeniu și prestatorii de servicii de instruire.
7. Concluziile expertizelor
În conformitate cu prevederile art.36 și art.37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, proiectul hotărârii Guvernului urmează a fi supus expertizelor anticorupție și juridice.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
Aprobarea HG cu privire la instituirea SI e-CCP va necesita cel puțin modificarea următoarelor acte normative: 1. HG nr. 395/2024 cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor la serviciile prestate de către Agenția Națională Transport Auto, a nomenclatorului serviciilor prestate de către Agenția Națională Transport Auto și cuantumul tarifelor la acestea (<i>introducerea tarifului pentru examinare teoretică</i>). 2. Ordinul MIDR nr. 152/2025 cu privire la aprobarea Programelor de formare profesională a adulților din domeniul transporturilor rutier și activităților conexe (<i>actualizarea programelor de formare profesională pentru a fi compatibile cu formatele LMS și instruirea la distanță</i>). 3. Ordinul ANTA nr. 103/2018 pentru aprobarea procedurii privind etapele de organizare a procesului de perfecționare și atestare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și eliberarea certificatelor de competență profesională (<i>necesită abrogare</i>).
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Implementarea SI e-CCP necesită un set de acțiuni coordonate pe multiple planuri, începând cu elaborarea caietului de sarcini și continuând cu dezvoltarea, testarea și lansarea în exploatare. Ca urmare a aprobării Hotărârii urmează a fi realizate următoarele acțiuni: 1. Elaborarea caietului de sarcini, care va cuprinde specificațiile funcționale și tehnice, arhitectura detaliată, planurile de testare și criteriile de acceptare. 2. Dezvoltarea și testarea sistemului, care include programarea modulelor, integrarea cu serviciile guvernamentale existente și efectuarea testelor unitare, de integrare și de acceptare. 3. Parcurgerea unei perioade de pilotare, în care sistemul va fi utilizat de un număr limitat de entități pentru a identifica eventuale disfuncționalități și a aplica corecții. 4. Instruirea personalului ANTA și din unitățile de formare profesională pentru utilizarea sistemului, precum și campanii de informare destinate beneficiarilor.

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA