



CEB

PR. 213/27.06.17

MD-2004, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfint 198
Tel. 24-36-41

Nr. 06/2-4044 din 13.07. 2017
Nr.213 din 27 iunie 2017

Parlamentul Republicii Moldova

Prin prezenta, Vă remitem atașat Raportul de expertiză anticorupție asupra proiectului de lege privind modificarea și completarea Codului transporturilor rutiere.

Anexă: Raportul de expertiză anticorupție – 4 (patru) file.

Director adjunct

Cristina ȚARNĂ



RAPORT DE EXPERTIZĂ ANTICORUPȚIE

Nr. ELO17/4287 din 13.07.2017

la proiectul de lege privind modificarea și completarea Codului transporturilor rutiere

Prezentul raport de expertiză anticorupție a fost întocmit de Centrul Național Anticorupție al Republicii Moldova în baza Legii nr.780/2001 privind actele legislative, a Legii nr.1104/2002 cu privire la Centrul Național Anticorupție și a Metodologiei de efectuare a expertizei anticorupție, aprobate prin Ordinul nr.179 din 17 noiembrie 2016 a directorului Centrului Național Anticorupție.

I. Analiza riscurilor de corupere a procesului de promovare a proiectului

I.1. Pertinența autorului și a categoriei propuse a actului promovat prin proiect

Autor al inițiativei legislative sunt un grup de deputați din Parlament, ceea ce corespunde art.73 din Constituția Republicii Moldova și art.47 alin.(3) din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin Legea nr.797/1996.

Categoria actului legislativ propus este lege organică, ceea ce corespunde art.72 din Constituție și art.6-11 din Legea nr.780/2001 privind actele legislative.

I.2. Respectarea rigorilor de transparență în procesul decizional la promovarea proiectului

Conform art.8 al Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional „*etapele asigurării transparenței procesului de elaborare a deciziilor sunt:*

- a) informarea publicului referitor la inițierea elaborării deciziei;*
- b) punerea la dispoziția părților interesate a proiectului de decizie și a materialelor aferente acestuia;*
- c) consultarea cetățenilor, asociațiilor constituite în corespundere cu legea, altor părți interesate;*
- d) examinarea recomandărilor cetățenilor, asociațiilor constituite în corespundere cu legea, altor părți interesate în procesul de elaborare a proiectelor de decizii;*
- e) informarea publicului referitor la deciziile adoptate”.*

Potrivit art.12 alin.(2) al legii, „*Termenul de prezentare a recomandărilor asupra proiectelor de decizii va constitui cel puțin 10 zile lucrătoare de la data mediatizării anunțului referitor la inițierea elaborării deciziei sau de la data mediatizării anunțului privind organizarea consultărilor publice*”. Mai mult ca atât, art.11 alin.(2/2) al aceleași legi prevede că „*Anunțul privind organizarea consultărilor publice și materialele aferente sunt făcute publice cu cel puțin 15 zile lucrătoare înainte de definitivarea proiectului de decizie*”.

Proiectul supus expertizei a fost plasat pe pagina web a Parlamentului Republicii Moldova la data de 27.06.2017, fiind asigurat accesul părților interesate la proiectul prenotat pentru a putea prezenta sau expedia recomandări pe marginea proiectului. Totodată, proiectul a fost remis spre efectuarea expertizei anticorupție la 29.06.2017, respectiv nu a fost asigurat termenul de 10 zile lucrătoare pentru recepționarea propunerilor și/sau obiecțiilor.

Astfel, în procesul de promovare a proiectului nu au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale prevăzute la art.11 alin.(2²) și art.12 alin.(2) al Legii 239/2008 privind transparența în procesul decizional.

I.3. Scopul anunțat și scopul real al proiectului

Potrivit notei informative „*Prezentul proiect [...] are drept scop de a asigura condițiile eficiente de organizare și efectuare a transporturilor rutiere luând act necesitatea ajustării unor norme legale la situația reală în acest sector al economiei naționale*”.

Analizând normele elaborate s-a constatat că prin proiect se propune reglementări ce vin să modifice unii termeni de examinare a dosarelor privind autorizarea transportului rutier de persoane. Totodată, proiectul are drept scop prorogarea termenului intrării în vigoare a prevederilor ce stabilesc obligativitatea dotării vehiculelor rutiere înmatriculate pentru prima dată în Republica Moldova, ce urmează a fi implicate în transportul rutier național și internațional.

Deși potrivit notei scopul propus este eficientizarea organizării transportului rutier, în special cel de pasageri, analizând normele nemijlocit se constată că acestea vin să mărească flexibilitatea normelor/cerințelor legale vis-a-vis de agenții transportatori. Unele derogări înaintate, precum cea de la pct.6 din proiect pot pune în pericol securitatea pasagerilor în raport cu interesul operatorilor de transport rutier. Prin urmare, scopul anunțat nu corespunde întrutotul cu prevederile proiectului.

I.4. Interesul public și interesele private promovate prin proiect

Proiectul promovează interesele actualilor operatori de transport rutier de a activa în baza unor derogări de la prevederile normative stabilite în Codul transporturilor rutiere nr.150 din 17.07.2014, ceea ce poate afecta calitatea serviciilor prestate și securitatea pasagerilor (a se vedea pct.6 din proiect).

Totodată, prin diminuarea unor cerințe legale, precum și prelungirea termenilor ce impun respectarea cerințelor de către operatorii de transport rutier de pasageri (a se vedea pct.7 din proiect), prevederile propuse pot afecta calitatea serviciilor de transport și securitatea pasagerilor, ceea ce este contrar interesului public.

I.5. Justificarea soluțiilor proiectului

I.5.1. Suficiența argumentării din nota informativă. Potrivit art.20 al Legii nr.780/2001 privind actele legislative: „*Concomitent cu elaborarea proiectului de act legislativ, grupul de lucru întocmește o notă informativă care include:*

a) condițiile ce au impus elaborarea proiectului, inclusiv necesitatea armonizării actului legislativ cu reglementările legislației comunitare, finalitățile urmărite prin implementarea noilor reglementări;

b) principalele prevederi, locul actului în sistemul legislației, evidențierea elementelor noi, efectul social, economic și de altă natură al realizării lui;
c) referințele la reglementările corespondente ale legislației comunitare și nivelul compatibilității proiectului de act legislativ cu reglementările în cauză.”.

Cu referire la datele prezentate în nota informativă menționăm că argumentele prezentate respectă parțial rigorile stipulate la art.20 al Legii nr.780/2001 privind actele legislative, autorul specificând scopul propus și argumentarea succintă a principalelor prevederi din proiect.

Însă, se atestă că unele argumente invocate de către autor nu sunt viabile, în speță propunerea de derogare de la cerințe legale privind reutilizarea vehiculelor pe un termen de 3 ani (până la 01.09.2020, potrivit pct.6 din proiect), pe motiv că *„actualmente mai mult de 70% din vehiculele respective sunt reutilate, iar interzicerea utilizării acestora ar crea situații de blocaj”*. Astfel, se atenționează că aceste condiții au fost stabilite din start odată cu adoptarea Codului transporturilor rutiere nr.150/2014, ele fiind publice și accesibile tuturor părților interesate. Totodată, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor în calitate de autoritate responsabilă trebuia să prevadă un termen calculat din realitățile implementării, astfel, ca operatorii să dispună de un termen rezonabil pentru conformare.

Totodată, argumentele de excluderea din competența Guvernului de a aproba Regulamentul privind omologarea autovehiculelor și certificarea componentelor acestora, din motiv că *„principiile de bază de omologare a vehiculelor rutiere urmează a fi incluse în proiectul de lege privind omologarea vehiculelor rutiere”* și Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de spălătorii și parcări auto, din motiv că *„reglementarea activității de spălătorie auto nu cade sub incidența Codului”* sunt superficiale și neconcludente riscând să lase fără acoperire juridică următoarele domenii:

- desfășurarea activității de spălătorii auto,
- desfășurarea activității de parcări auto,
- omologarea vehiculelor rutiere.

I.5.2. Argumentarea economico-financiară. Conform art.20 lit.d) al Legii nr.780/2001 privind actele legislative, nota informativă trebuie să conțină *„d) fundamentarea economico-financiară în cazul în care realizarea noilor reglementări necesită cheltuieli financiare și de altă natură”*.

În urma analizei prevederilor proiectului, se constată că implementarea acestuia nu presupune cheltuieli financiare suplimentare din bugetul de stat.

I.5.3. Efectuarea analizei impactului de reglementare. Potrivit art.20 lit.e) al Legii nr.780/2001 privind actele legislative, nota informativă trebuie să conțină *„e) actul de analiză a impactului de reglementare, în cazul în care actul legislativ reglementează activitatea de întreprinzător [...]”*.

Proiectul nu a fost supus analizei impactului de reglementare, în conformitate cu prevederile Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător și a Hotărârii Guvernului nr.1230/2006 cu privire la aprobarea Metodologiei de analiză a impactului de reglementare și de monitorizare a eficienței actului de reglementare.

Proiectul stabilește norme privind dreptul operatorilor la modificarea programului de transport rutier, precum și revizuirea unor cerințe înaintate vis-a-vis de activitatea agenților transportatori. Prin urmare, prevederile propuse au impact direct asupra activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri, fapt ce argumentează necesitatea supunerii proiectului elaborat analizei impactului de reglementare.

Circumstanța în cauză poate constitui o încălcare a principiilor de previzibilitate a reglementării activității de întreprinzător, de echitabilitate și proporționalitate în raporturile dintre stat și întreprinzător.

Nota informativă urmează a fi completată cu actul de analiză a impactului de reglementare cu avizul Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.

II. Analiza generală a factorilor de risc ale proiectului

II.1. Limbajul proiectului

Potrivit art.19 al Legii nr.780/2001 privind actele legislative „*textul proiectului de act legislativ se elaborează [...] cu respectarea următoarelor reguli: [...]*

c) se utilizează termeni adecvați [...] și de o largă circulație; [...]

e) terminologia utilizată în actul elaborat este constantă și uniformă ca și în celelalte acte legislative și în reglementările legislației comunitare; se va utiliza unul și același termen dacă este corect, iar folosirea lui repetată exclude confuzia; [...]

g) se evită folosirea [...] cuvintelor și expresiilor [...] neutilizabile și/sau cu sens ambiguu;

h) se evită tautologiile juridice; [...]”.

Astfel, conținutul proiectului este expus în limbă simplă, clară și concisă, cu respectarea regulilor gramaticale și de ortografie, întrunind cerințele prevăzute de art.19 din Legea nr.780/2001 privind actele legislative.

II.2. Coerența legislativă a proiectului

Adoptarea proiectului în redacția propusă poate determina un vid legislativ la capitolul reglementării activității de spălătorii auto/parcări auto, precum și omologarea vehiculelor rutiere. Aspectele date au fost analizate detaliat în conținutul compartimentul III al prezentului raport de expertiză anticorupție.

II.3. Activitatea agenților publici și a entităților publice reglementată în proiect

Proiectul conține prevederi ce se referă la activitatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, precum și Agenția Națională Transport Auto, prin stabilirea unor norme ce modifică data limită anuală de formare a Consiliilor consultative în cadrul acestor structuri publice, din 31 ianuarie în 31 martie.

Totodată, prin excluderea din competența Guvernului de a aproba: 1) Regulamentul privind omologarea autovehiculelor și certificarea componentelor acestora; 2) Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de spălătorii și parcări auto va exista riscul ca domeniile în cauză (în speță, spălătoriile și parcările auto) să rămână în afara cadrului legal, pe un termen nedeterminat, iar de această circumstanță ar putea profita subiecți implicați pe piața dată, pentru a obține avantaje/interese private.

II.4. Atingeri ale drepturilor omului care pot fi cauzate la aplicarea proiectului

Prevederile proiectului nu aduc atingere drepturilor fundamentale ale omului consacrate de Constituția Republicii Moldova, Declarația Universală a Drepturilor Omului și Convenția Europeană a Drepturilor Omului.

III. Analiza detaliată a factorilor de risc și a riscurilor de corupție ale proiectului

1.	<p>Art.I pct.1</p> <p>Art.I Codul transporturilor rutiere nr.150 din 17 iulie 2014, cu modificările anterioare, se modifică și se completează după cum urmează:</p> <p>1. La articolul 3 literele l) și m) se exclud.</p> <p>Obiecții:</p> <p>Art.3 lit.l) și m) din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 stabilește că „Prezentul cod constituie cadrul juridic pentru elaborarea de către organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor rutiere și aprobarea de către Guvern a următoarelor acte normative privind activitățile de transport rutier: [...]”</p> <p><i>l) Regulamentul privind omologarea autovehiculelor și certificarea componentelor acestora;</i></p> <p><i>m) Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de spălătorii și parcări auto”.</i></p> <p>Astfel, excluderea acestor două litere fără a oferi o soluție legală ce ar asigura continuitatea reglementării domeniilor date, riscă să creeze un vid legislativ și să stabilească proceduri preferențiale de activitate pentru operatori.</p> <p>Argumentele invocate în nota informativă sunt superficiale și neconcludente (a se vedea pct.I.5.1 din prezentul raport), iar în lipsa unor date și informații obiective ce ar justifica soluția legală prin prisma interesului public, apreciem această propunere nefondată.</p> <p>Totodată, lipsa reglementări coerente a sectoarelor, precum: desfășurarea activității de spălătorii auto, desfășurarea activității de parcări auto și omologarea vehiculelor rutiere, va acorda discreții excesive agenților economici de pe piața serviciilor de parcări și spălătorii auto (de altfel, domenii profitabile), de a stabili unilateral condiții abuzive în cadrul prestării serviciilor în raport cu consumatorii finali.</p> <p>Prin urmare, ambiguitatea expunerii și reglementării domeniilor sus-enunțate va genera imposibilitatea tragerii la răspundere a persoanelor vinovate pentru activitatea frauduloasă/defectuoasă de pe piața serviciilor auto.</p> <p>Recomandarea: Excluderea art.I pct.1 din proiect.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concurența normelor de drept • Lacună de drept • Promovarea intereselor contrar interesului public • Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generale • Încurajarea sau facilitarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - corupere activă - corupere pasivă • Legalizarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - abuz de serviciu </td> </tr> </table>	<p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concurența normelor de drept • Lacună de drept • Promovarea intereselor contrar interesului public • Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative 	<p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generale • Încurajarea sau facilitarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - corupere activă - corupere pasivă • Legalizarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - abuz de serviciu
<p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concurența normelor de drept • Lacună de drept • Promovarea intereselor contrar interesului public • Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative 	<p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generale • Încurajarea sau facilitarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - corupere activă - corupere pasivă • Legalizarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - abuz de serviciu 		
2.	<p>Art.I pct.2 și pct.3</p> <p>2. La articolul 6 aliniatul (5) sintagma „31 ianuarie” se modifică cu sintagma „31 martie”.</p>		

	<p>3. La articolul 11 aliniatul (10) sintagma „31 ianuarie” se modifică cu sintagma „31 martie”.</p> <p>Obiecții: La pct.2 se propune modificarea termenului limită de formare a Consiliului consultativ în domeniul transportului rutier care va avea misiunea de a consulta organul central de specialitate (Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor) în adoptarea sau emiterea oricăror acte ce țin de politica în domeniul transportului rutier, conform art.6 alin.(6) din cod.</p> <p>Prevederi similare se propune și în cazul formării Consiliului consultativ al Agenției Naționale Transport Auto.</p> <p>Potrivit notei informative, necesitatea modificării termenului de formare a Consiliilor consultative constă în faptul că „dările de seamă sunt prezentate anual organelor competente până la finele lunii martie”, ceea ce nu poate servi un argument viabil și concludent a celor propuse. Tergiversarea formării Consiliilor menționate va avea un impact direct asupra coordonării și transparenței actelor emise sau adoptate în primele 3 luni ale anului (până la 31 martie). Propunerea în cauză va diminua rolul Consiliilor consultative, ceea ce este contrar interesului public.</p> <p>Recomandarea: Revederea oportunității noilor termeni propuși, prin prisma obiecției.</p> <table border="1" data-bbox="248 789 1482 1016"> <tr> <td data-bbox="248 789 833 1016"> <p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promovarea intereselor contrar interesului public • Lipsa unor termene concrete/termene nejustificate/prelungirea nejustificată a termenilor </td> <td data-bbox="841 789 1482 1016"> <p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generale • Încurajarea sau facilitarea actelor de: - conflict de interese și/sau favoritism </td> </tr> </table>	<p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promovarea intereselor contrar interesului public • Lipsa unor termene concrete/termene nejustificate/prelungirea nejustificată a termenilor 	<p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generale • Încurajarea sau facilitarea actelor de: - conflict de interese și/sau favoritism
<p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promovarea intereselor contrar interesului public • Lipsa unor termene concrete/termene nejustificate/prelungirea nejustificată a termenilor 	<p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generale • Încurajarea sau facilitarea actelor de: - conflict de interese și/sau favoritism 		
<p>3.</p>	<p>Art.I pct.4</p> <p>4. Articolul 37 [...] aliniatul (9) se exclude.</p> <p>Obiecții: Excluderea normei care stabilește expres că „La modificarea programelor de transport rutier se va ține cont de analiza fluxului de călători și se va stabili impactul modificărilor propuse asupra rutelor deja existente”, pe motiv că „este imposibilă cercetarea de lungă durată pentru fiecare caz în parte” riscă să creeze circumstanțe în care se vor produce modificări în programele de transport rutier, fără a se ține cont de necesitățile reale ale pasagerilor din zonă. În acest caz, ar trebui îmbunătățit mecanismul de monitorizare continuă a transportului rutier interraional pentru a se evita „cercetările de lungă durată”.</p> <p>Astfel, norma propusă va elimina orice limită legală ce ar asigura repartizarea rutelor conform necesităților de pe piață, iar modificările în programele de transport vor putea fi efectuate în mod preferențial pentru fiecare operator în parte, favorizând unele solicitări în raport cu altele.</p> <p>Recomandarea: Excluderea normei sus-analizate din textul proiectului.</p> <table border="1" data-bbox="248 1594 1482 1968"> <tr> <td data-bbox="248 1594 833 1968"> <p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promovarea intereselor contrar interesului public • Lacună de drept • Lipsa/ambiguitatea procedurii administrative • Lipsa /insuficiența mecanismelor de supraveghere și control (ierarhic, intern, public) • Prevederi discriminatorii </td> <td data-bbox="841 1594 1482 1968"> <p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generale • Încurajarea sau facilitarea actelor de: - coruperea activă - coruperea pasivă - conflict de interese și/sau favoritism </td> </tr> </table>	<p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promovarea intereselor contrar interesului public • Lacună de drept • Lipsa/ambiguitatea procedurii administrative • Lipsa /insuficiența mecanismelor de supraveghere și control (ierarhic, intern, public) • Prevederi discriminatorii 	<p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generale • Încurajarea sau facilitarea actelor de: - coruperea activă - coruperea pasivă - conflict de interese și/sau favoritism
<p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promovarea intereselor contrar interesului public • Lacună de drept • Lipsa/ambiguitatea procedurii administrative • Lipsa /insuficiența mecanismelor de supraveghere și control (ierarhic, intern, public) • Prevederi discriminatorii 	<p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generale • Încurajarea sau facilitarea actelor de: - coruperea activă - coruperea pasivă - conflict de interese și/sau favoritism 		
<p>4.</p>	<p>Art.I pct.7</p> <p>7. La articolul 153 aliniatul (1)</p> <p>La lit.a) sintagma „după 2 ani” se înlocuiește cu sintagma „după 4 ani” iar sintagma „după un</p>		

<p><i>an</i> se înlocuiește cu sintagma „după 3 ani”.</p> <p>La lit.i) sintagma „1 ianuarie 2017” se înlocuiește cu sintagma „1 iunie 2018”.</p> <p>Lit.k) se expune în următoarea redacție „k) prevederile art.97 lit.b) se pun în aplicare de la 1 ianuarie 2019”.</p>	
<p>Obiecții:</p> <p>Potrivit notei informative „La pct.7 se propune ajustarea termenului de intrare în vigoare a clasificării pe categorii de confort a autobuselor conform termenului planificat de intrare în vigoare a reglementărilor tehnice privind implementarea acestora”. Considerăm acest argument ca fiind unul superficial, fără a aduce careva date exacte asupra reglementărilor tehnice invocate de autor.</p> <p>În contextul dat, stabilim că tergiversarea implementării măsurilor ce au drept scop creșterea securității și calității serviciilor rutiere la nivel național, precum:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obligativitatea clasificării pe categorii de confort a autobuselor/autocarelor, - obligativitatea dotării cu limitatoare de viteză a vehiculelor înmatriculate pentru prima oară în Republica Moldova, va avea un impact direct asupra realizării obiectivelor și a politicii strategice promovate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor. <p>La fel, amânarea termenilor de implementare va afecta interesele pasagerilor de a beneficia de servicii calitative și securizate în ceea ce privește transportul rutier. Totodată, tendința în cauză poate crea precedente, ceea ce nu este în interesul societății.</p>	
<p>Recomandarea:</p> <p>Revederea oportunității noilor termeni propuși, prin prisma obiecției.</p>	
<p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promovarea intereselor contrar interesului public • Lipsa unor termene concrete/termene nejustificate/prelungirea nejustificată a termenilor 	<p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generale • Încurajarea sau facilitarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - conflict de interese și/sau favoritism

IV. Concluzia expertizei

Proiectul a fost elaborat de către un grup de deputați. Proiectul are drept scop mărirea flexibilității normelor/cerințelor legale vis-a-vis de agenții transportator naționali.

Autorul nu a respectat cerințele legale privind asigurarea transparenței în procesul decizional.

În normele propuse au fost identificați mai mulți factori de risc printre care:

- prelungirea nejustificată a termenilor (prorogarea termenului intrării în vigoare a prevederilor ce stabilesc anumite cerințe pentru operatorii de transport, privind calitatea și securitatea pasagerului),
- promovarea intereselor contrar interesului public etc.

Acești factori de risc pot favoriza riscuri de corupție, printre care: corupere activă/pasivă, abuz în serviciu și favoritism.

Prin urmare, este necesară o evaluare amplă a prevederilor proiectului prin prisma obiecțiilor și recomandărilor înaintate în prezentul raport de expertiză anticorupție.

13 iulie 2017

Expertți ai Direcției legislație și expertiză anticorupție:
Cristina Diacenco, inspector superior