**Notă Informativă**

**la proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea modificărilor ce se operează**

**în unele hotărâri ale Guvernului**

*(eficientizarea activității Agenției Naționale Transport Auto)*

|  |
| --- |
|  |
| **1.** **Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului** |
|  Proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea modificărilor ce se operează în unele hotărâri ale Guvernului (eficientizarea activității Agenției Naționale Transport Auto) a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. |
| **2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite** |
| Agenția Națională Transport Auto (în continuare-ANTA), potrivit Hotărârii Guvernului nr.151/2022, este o autoritate administrativă subordonată Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, care asigură implementarea documentelor de politici publice și a strategiilor naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere, controlează și supraveghează respectarea legislației naționale și internaționale în domeniu de către operatorii de transport rutier și de către întreprinderile ce desfășoară activități conexe transportului rutier. Conform Hotărârii Guvernului nr.151/2022, până la 07.12.2022, efectivul-limită al ANTA a constituit 120 unități de personal. Prin Hotărârea Guvernului nr.852/2022 cu privire la modificarea unor hotărâri ale Guvernului (consolidarea și eficientizarea activității Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale), a fost diminuat efectivul-limită al ANTA la 115 unități. Totodată, potrivit pct.2 din Hotărârea Guvernului nr.852/2022, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în termen de 2 luni de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, urmează să prezinte Guvernului spre aprobare, după caz, modificările corespunzătoare la structura și organigrama autorităților administrative din subordine în contextul reducerii efectivului-limită al acestora.Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, întru executarea pct.2 din Hotărârea Guvernului nr.852/2022, a realizat o analiză a situației existente cu privire la eficiența activității ANTA, conform structurii aprobate prin Hotărârii Guvernului nr.151/2022, în special a situației privind realizarea funcției de supraveghere și control cu care este abilitată această autoritate administrativă, conform cadrului normativ relevant.În context, reliefăm că un sistem eficient și modern de monitorizare și control, presupune reevaluarea și ajustarea periodică a politicilor și reglementărilor, reorganizarea instituțională, modificarea procedurilor de lucru și mecanismelor de coordonare între toate subdiviziunile structurale interne ale autorității, consolidarea și dezvoltarea capacităților funcționarilor, dar și schimbarea atitudinii față de cetățean/agent economic/consumator, plasându-i în centrul tuturor activităților.Pornind de la aceste deziderate, precum și a domeniilor de activitate atribuite în competența ANTA, problema care se propune a fi soluționată constă în crearea tuturor premiselor pentru asigurarea funcționării eficiente și eficace a ANTA și ține de *necesitatea consolidării structurii și organigramei acestei autorități administrative în partea ce vizează realizarea funcțiilor de supraveghere și control*, pentru a răspunde prompt și eficient tuturor provocărilor.Suplimentar evocă că, deși potrivit Regulamentului privind uniforma inspectorilor abilitați cu drept de control ai ANTA, aprobat prin anexa nr.4 la Hotărârea Guvernului nr.151/2022, este indicată dotarea echipelor de control cu ,,sistemul de supraveghere video portabil ,,Camere de corp”, până la moment, această cerință nu este respectată în totalitate. Acest fapt contribuie la ineficiența și lipsa responsabilizării activității inspectorilor, precum și la manifestarea factorilor de corupție din partea acestora, sau a subiecților supuși controlului.Din aceste considerente, în scopul atingerii obiectivului de eficientizare a activității ANTA la realizarea funcțiilor de supraveghere și control, evidențiem necesitatea stabilirii exprese a obligativității utilizării sistemelor de supraveghere video portabile în cadrul activităților de control, de către inspectori.De asemenea, întru implementarea recomandării formulate în Hotărârea Curții de Conturi nr. 24 din 30 mai 2022 „Cu privire la Raportul auditului financiar asupra Raportului Guvernului privind executarea bugetului de stat pe anul 2021”, Curtea de Conturi a constatat lipsa mecanismelor de conlucrare între Serviciul Fiscal de Stat, ca administrator de venituri fiscale și Agenția Națională Transport Auto, ca instituție ce realizează funcțiile de calculare și raportare a taxelor rutiere și amenzilor contravenționale.În acest context, în conformitate cu prevederile art. 65 alin.(2) al Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014, în cazul în care legislația nu prevede autoritatea responsabilă de administrarea anumitor venituri bugetare, Ministerul Finanțelor desemnează administratorii veniturilor bugetare respective. Astfel, Ministerul Finanțelor a operat modificări la Regulamentul privind administrarea Clasificației bugetare, aprobat prin Ordinul Ministerului Finanțelor nr. 40/2016, la Normele metodologice privind executarea de casă a bugetelor componente ale bugetului public național și a mijloacelor extrabugetare prin sistemul trezorerial al Ministerului Finanțelor, aprobat prin Ordinul Ministerului Finanțelor nr.215/2015, în ceea ce privește stabilirea statutului de ,,administrator de venituri” Agenției Naționale Transport Auto.În acest context, prin proiectul de hotărâre se impune necesitatea completării Regulamentului de organizare și funcționare a ANTA cu aspectele ce vizează funcția de administrare a veniturilor bugetare.Subsidiar, remarcăm că, actualmente, se constată lipsa reglementărilor aferente indicării inspectorilor ANTA abilitați cu funcții de control în categoria ,,agenților de circulație”, precum și lipsa indicării autovehiculelor utilizate de către inspectorii ANTA în cadrul activităților de control în categoria autovehiculelor cu regim prioritar de circulație și a autovehiculelor speciale. Acest fapt, contribuie implicit la îngreunarea desfășurării activităților de control de către inspectorii ANTA, fapt ce impune intervenții în cadrul normativ pentru a asigura coerența acestuia. În contextul soluționării problemelor indicate supra, a fost elaborat proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea modificărilor ce se operează în unele hotărâri ale Guvernului (eficientizarea activității Agenției Naționale Transport Auto).  |
| **3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene** |
|  Proiectul hotărârii de Guvern nu conține norme privind armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene. |
| **4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi** |
| Prezentul proiect de hotărâre a Guvernului conține reglementări ce se propun a fi operate în trei hotărâri ale Guvernului, în contextul asigurării funcționării eficiente a Agenției Naționale Transport Auto.**I)** Modificările propuse laHotărârea Guvernului nr.151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto, rezidă în următoarele:* Intervenții la structura și organigrama ANTA. Este de remarcat că, modificările propuse la structura și organigrama ANTA vizează în special subdiviziunea cu funcții de supraveghere și control din cadrul acestei autorități administrative, precum și consolidarea subdiviziunii cu funcții ce țin de identificarea, prevenirea și contracararea amenințărilor, vulnerabilităților și riscurilor susceptibile să compromită activitatea ANTA. Aceste intervenții vor permite exercitarea eficientă a atribuțiilor în domeniile de activitate și va putea răspunde tuturor provocărilor actuale.

Astfel, la determinarea intervențiilor propuse la structură și organigramă prin proiectul de hotărâre, s-au luat la bază principiile fundamentale de organizare și funcționare a administrației publice centrale de specialitate, statuate la art.4 din Legea nr.98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate, în special principiul *simplității și clarității structurii instituționale* coroborat cu *principiul atribuirii clare a responsabilităților și* evitând ambiguitatea, dublarea și suprapunerea acestora, între subdiviziunile structurale ale ANTA și ținând cont de misiunea și rolul respectivelor subdiviziuni cu funcții de supraveghere și control. Pornind de la principiul atribuirii clare a responsabilităților și competențelor, evitând ambiguitatea, dublarea și suprapunerea acestora, în cadrul subdiviziunii structurale a ANTA, și ținând cont de misiunea și rolul respectivei subdiviziuni cu funcții de supraveghere și control, precum și a regulamentului intern de organizare și funcționare a acesteia, se propune delimitarea atribuțiilor exercitate de către subdiviziunea *Direcția control transport rutier* prin delegarea competențelor de monitorizare și control activități conexe transportului rutier, inclusiv prin realizarea controalelor de stat în baza Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, către Direcția activități conexe transportului rutier. Astfel, se propune constituirea: *Direcției supraveghere și control operațiuni de transport rutier, Direcției supraveghere și control activități conexe și conformare și Direcția suport și protecție consumatori*.Necesitatea instituirii acestor subdiviziuni distincte cu funcții de supraveghere și control transport rutier în trafic, funcții de supraveghere și control activități conexe transportului rutier și o subdiviziune de suport și protecție consumatori, rezidă din obiectivul îmbunătățirii eficienței și excluderea ambiguităților responsabilităților și competențelor, inclusiv suprapunerea realizării acestor funcții de monitorizare și control. Prin distribuția și coordonarea eficientă a responsabilităților subdiviziunilor structurale interioare, se va asigura creșterea nivelului de reacție a ANTA, precum și va contribui la eficacitatea realizării funcțiilor de monitorizare și control.Or, lipsa de claritate cu referire la sfera de competență și aria de intervenție atribuită inspectorului din cadrul ANTA, lasă loc de abuzuri din partea acestora.Din considerentele enunțate, structura propusă vine să înlăture inclusiv discrepanțele sesizate în activitatea Direcției control transport rutier, urmare a misiunii de audit realizată în baza Ordinului ANTA nr. 128/2023 efectuat în perioada 09.08-29.08.2023 prin care au fost constatate neconformități și formulate recomandări în scopul îmbunătățirii proceselor operaționale prin separarea atribuțiilor specifice activității de supraveghere și control transport rutier, activități conexe și control de stat în baza Legii nr.131/2012, precum și activități de suport și protecție consumatori (activități exercitate la moment de inspectorii abilitați cu drept de control). Urmare a misiunii de audit efectuate, echipa de audit a constatat că aceste activități micșorează activitățile operaționale de intervenție în trafic, deoarece inspectorul ca să asigure procesul operațional de înregistrare și evidență acte permisive întocmite în trafic și/sau citarea persoanei juridice și/sau examinare petiții care nu sunt subiecți ai contravențiilor în domeniul transportului rutier și activități conexe trebuie să fie prezent la sediu cel puțin 2 din 5 zile lucrătoare în săptămâna), fapt ce contribuie la ineficiența activității inspectorilor. Astfel, întru asigurarea respectării principiului *simplității și clarității structurii instituționale* coroborat cu *principiul atribuirii clare a responsabilităților și competențelor* între subdiviziunile structurale ale ANTA, se propune ca:*Direcția supraveghere și control operațiuni de transport rutier* să fie constituită din 40 unități de personal, având ca arie de intervenție:- exercitarea atribuțiilor de supraveghere și control operațiuni de transport rutier de persoane, mărfuri;- supraveghere și controlul operațiunilor de transport rutier cu greutăți și/sau gabarite ce depășesc limita maxim admisă;- controlul în trafic asupra respectării regulilor privind limita de viteză setată de limitatorul de viteză, perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto care efectuează operațiuni de transport rutier;- prevenirea și combaterea fenomenului de prestare activități de transport rutier contra cost de mărfuri și persoane în lipsa înregistrării în registrele gestionate de ANTA, cum ar fi în Registrul operatorilor de transport rutier, Registrul de stat al întreprinderilor ce desfășoară activități de transport rutier pe cont propriu și/sau în lipsa autorizației speciale de transport.*Direcția supraveghere și control activități conexe și conformare* să fie constituită din 7 unități de personal, având ca arie de intervenție:- exercitarea atribuțiilor de supraveghere și control activități conexe transportului rutier (activitatea de autogară, activitatea de autoservice, activitatea de inspecție tehnică periodică, activitatea de montare, reparare și verificare a tahografelor și limitatoarelor de viteză, activitatea de cântărire a vehiculelor rutiere în vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului rutier);- activitatea de control planificat și inopinat la sediile operatorilor de transport rutier și întreprinderi ce desfășoară activități conexe transportului rutier în baza Legii nr.131/2012;- participarea la examenele pentru atestarea profesională, desfășurate în conformitate cu art. 43 din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014;- controlul la sediu asupra respectării perioadelor de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto care efectuează operațiuni de transport rutier;- prevenirea și combaterea fenomenului de prestare activități conexe transportului rutier în lipsa înregistrării în Registrul activităților conexe.*Direcția suport și protecție consumatori* să fie constituită din 5 unități de personal, având ca arie de intervenție:- exercitarea atribuțiilor de examinare a petițiilor parvenite de la persoane fizice, juridice și consumatori de servicii de transport rutier și care părțile implicate/sau vizate nu sunt subiecți ai unor contravenții și respectiv nu întrunesc criteriile de risc în scopul inițierii și efectuării controlului inopinat în trafic și/sau a controlului de stat inopinat în baza analizei criteriilor de risc conform prevederilor stabilite de Legea nr.131/2012;- asigurarea suportului informațional și gestionare complexă a procesului operațional de înregistrare a actelor de control întocmite în trafic, respectiv, de citare a operatorului de transport rutier și întreprinderi ce desfășoară activități conexe transportului rutier în cazul în care ultimii sunt subiecți ai contravențiilor întocmite pe persoane fizice/conducătorul auto și/sau sesizări parvenite spre examinare după competență din partea organelor abilitate de cu funcții de control.Totodată, pornind de la obiectivul creșterii încrederii cetățenilor în instituțiile statului și în guvernare, se propune consolidarea Serviciului protecție internă și integritate, prin suplimentarea efectivului acestei subdiviziuni cu 2 unități de personal. Astfel, ținând cont de Normele privind instituirea subdiviziunilor structurale ale autorității publice, subdiviziunea respectivă va avea statut de Secție. Întrucât, în cadrul activităților de control desfășurate de către inspectorii ANTA au fost identificate vulnerabilități și factori ce generează riscuri tipice de corupție, precum: riscul coruperii active/pasive, abuzului/depășirii atribuțiilor de serviciu, traficul de influență, riscul nedeclarării influențelor necorespunzătoare și a conflictului de interese, riscul neglijenței în serviciu, includerii datelor denaturate în actele de control etc., sunt imperios necesare întreprinderea măsurilor întru reducerea acestor manifestări de corupție și a circumstanțelor care favorizează corupția. În acest sens, Secția protecție internă și integritate, trebuie consolidată pentru a-și realiza în mod eficient sarcinile ce țin de identificarea, prevenirea și contracararea amenințărilor, vulnerabilităților și riscurilor susceptibile să compromită activitatea ANTA. Subsidiar, se propune schimbarea statutului Serviciului administrativ, ținând cont de Normele privind instituirea subdiviziunilor structurale ale autorității publice, precum și de faptul că la moment în cadrul acestei subdiviziuni, potrivit statului de personal al ANTA sunt 4 unități de personal, se propune ca acestei subdiviziuni să-i fie atribuit statut de ,,secție” – Secția administrativă.De asemenea, în contextul îmbunătățirii vizibilității și a imaginii ANTA, precum și asigurării comunicării eficiente cu mass-media, inclusiv prin folosirea instrumentelor digitale, se propune instituirea unei subdiviziuni noi ,,Serviciul informare și comunicare cu mass-media”. Acest fapt va contribui la facilitarea procesului schimbării atitudinii cetățenilor/agenților economici/consumatorilor față de activitatea ANTA. În cadrul subdiviziunii va fi doar o unitate de personal, care va avea ca arie de responsabilitate asigurarea și coordonarea procesului de informare și comunicare eficientă a ANTA cu publicul larg, reprezentanții societății civile și cu mijloacele de informare în masă, în vederea informării operative, veridice și complete a societății despre activitatea acestei autorități. Evocăm că, instituirea acestei subdiviziuni cu 1 unitate de personal, se va realiza în contextul reducerii efectivului Direcției cooperare internațională și protocol, de la 6 unități de personal la 5 unități de personal.În virtutea modificărilor propuse la structura și organigrama ANTA, efectivul-limită al acestei autorități administrative nu se modifică și va constitui - 115 de unități, cu un fond anual de retribuire a muncii conform cadrului normativ în vigoare. Numărul funcțiilor de conducere va fi de 20 de unități sau 17 % din efectivul-limită. Subsidiar este de relevat, că la stabilirea subdiviziunilor structurale ale ANTA s-a ținut cont de Normele privind instituirea subdiviziunilor structurale ale autorității publice, stabilite la anexa nr.12 la Hotărârea Guvernului nr.201/2009 privind punerea în aplicare a prevederilor Legii nr.158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public. De asemenea, s-a asigurat respectarea cerinței stabilite la pct.9 din anexa nr.12, potrivit căreia numărul unităților de personal de conducere (funcții publice de conducere de nivel superior, funcții publice de conducere, funcții cu sarcini și responsabilități de conducere) în autoritatea publică nu va depăși 30% din efectivul-limită al acestei autorități. Structura ANTA a fost expusă necesitatea asigurării funcționalității eficiente a acesteia, ceea va permite realizarea misiunii de a exercita și a supraveghea respectarea cadrului normativ național și internațional în domeniul transporturilor rutiere, ce creează condiții optime pentru furnizarea eficientă a serviciilor de transport rutier, contribuind astfel la armonizarea condițiilor de concurență dintre operatorii de transport rutier și la promovarea unui sistem eficient de siguranță rutieră.* stabilirea interdicției realizării activităților de control de către inspectorii ANTA, în lipsa sistemului de supraveghere video portabil. Or, una din măsurile ce ar contribui la eficientizarea și responsabilizarea activității inspectorilor, ar fi utilizarea camerelor de corp, exclusiv, în timpul desfășurării acțiunii de control (fie planificat, fie inopinat) pentru sporirea profesionalismului acestora. Totodată, măsura propusă ține să asigure transparența acțiunilor inspectorilor în cadrul controlului de stat, prevenirea și reducerea corupției, scoaterea în evidență a dificultăților/deficiențelor activităților persoanelor care exercită acțiuni de control de stat. Remarcăm că, utilizarea camerelor de corp se va efectua în mod vizibil, iar persoanelor participante în activitățile de control vor fi informate despre acest fapt, totodată asigurându-se respectarea legislației cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal.

În acest sens, se propune completarea Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea ANTA cu pct.61, care dispune că: ,,*La realizarea activităților de control, inspectorii utilizează sisteme de supraveghere video portabile. Înregistrările fixate de sistemul de supraveghere video portabil în timpul activităților de control sunt utilizate în conformitate cu legislația cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal. Se interzice realizarea activităților de control în lipsa sistemului de supraveghere video portabil*.”. Suplimentar, a fost completat și pct.11 din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea ANTA, cu dreptul Agenției să utilizeze sisteme de supraveghere video portabile în cadrul activităților de control.* completarea Regulamentului de organizare și funcționare a ANTA cu o funcție nouă, și anume ,,administrarea veniturilor fiscale atribuite”. Respectiv, se impune inclusiv completarea cu atribuții întru realizarea acestei funcții, după cum urmează: ,, asigurarea administrării veniturilor fiscale privind taxa de eliberare a autorizațiilor pentru transporturi rutiere internaționale” și ,,asigurarea administrării veniturilor fiscale pentru amenzi aplicate de către agenți constatatori din cadrul Agenției încasate în  bugetul de stat”. În context, evocăm că începând cu a 01 ianuarie 2023, ANTA este desemnată în calitate de administrator de venituri fiscale privind *taxa de eliberare a autorizațiilor pentru transporturi rutiere internaționale* și pentru *amenzi aplicate de către agenți constatatori* din cadrul ANTA încasate în  bugetul de stat. Astfel, potrivit ultimilor modificări operate de către Ministerul Finanțelor în domeniul administrării Clasificației bugetare (Ordinul MF nr.40/2016, anexa nr.51) și a modului de achitare și evidență a plăților la bugetul public național prin sistemul trezorerial al Ministerului Finanțelor în anul 2023 (Ordinul MF nr.126/2022), ANTA este abilitată să administreze plățile (**cod ECO 114525 –** Taxa de eliberare a autorizațiilor pentru transporturi rutiere internaționale și **cod ECO 143114 –** Amenzi aplicate de către agenți constatatori din cadrul Agenției Naționale Transport Auto încasate în bugetul de stat). Remarcăm că, anterior (până la 31.12.2022), funcția de administrator de venituri pe codurile menționate a fost exercitată de către Serviciul Fiscal de Stat;
* expunerea în redacție nouă a anexei nr.4 ce prevede Regulamentul privind uniforma inspectorilor abilitați cu drept de control ai ANTA. Necesitatea revizuirii acestei anexe este rezultatul analizei și optimizării resurselor financiare, precum și necesității reglementării detaliate a mai multor aspecte în partea ce ține de utilizarea uniformei de către inspectorii ANTA, dotarea cu uniformă/echipamente de serviciu precum și descrierea acestora;
* stabilirea unor măsuri administrative de dispoziție în contextul executării modificărilor propuse la structura și organigrama ANTA, și anume:
* măsuri ce vizează aprobarea/avizarea/înregistrarea statului de personal al ANTA și procedurile de personal, în contextul noilor prevederi ale structurii și organigrame aprobate. În acest sens, prin proiect sunt stabilite sarcini pentru Directorul ANTA, respectiv pentru Cancelaria de Stat;
* măsuri ce vizează dotarea până la 30 iunie 2024 a tuturor inspectorilor ANTA cu sisteme de supraveghere video portabile. Relevăm că, întrucât la moment nu toți inspectorii ANTA pot fi dotați cu sisteme de supraveghere video portabile, precum și ținând cont de prevederea propusă la pct.61 privind interdicția realizării activităților de control în lipsa sistemului de supraveghere video portabil, pentru a nu periclita acest proces de realizare a activităților de control de către ANTA, se propune completarea proiectului cu o normă care dispune că: *până la dotarea tuturor inspectorilor cu sisteme de supraveghere video portabile, inspectorii neasigurați cu sisteme de supraveghere video portabile, prin derogare de la prevederile pct.61) din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.151/2022, vor realiza activitățile de control în lipsa acestor sisteme de supraveghere.*
* alte măsuri pentru executarea eficientă a prevederilor hotărârii (aspecte ce țin de cheltuielile de punere în aplicare a prevederilor proiectului; controlul executării acesteia).

**II)** Modificările propuse la Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009 și la Regulamentul privind cerințele generale de echipare a autovehiculelor cu regim prioritar de circulație și a autovehiculelor speciale, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 500/2018 sunt determinate de lipsa reglementărilor aferente indicării inspectorilor ANTA abilitați cu funcții de control în categoria ,,agenților de circulație”, precum și lipsa indicării autovehiculelor utilizate de către inspectorii ANTA în cadrul activităților de control în categoria autovehiculelor cu regim prioritar de circulație și a autovehiculelor speciale. Or, la moment în cadrul desfășurării activităților de control în trafic în domeniul transportului rutier și activităților conexe transportului rutier, este necesară prezența colaboratorilor Inspectoratului Național de Securitate Publică și/sau altor entități care dispun de autovehicule echipate cu lumini giratorii și semnal sonor special. Astfel, lipsa acestora în cadrul activităților de control desfășurate de către inspectorii ANTA, creează deficiențe în cadrul desfășurării activităților de monitorizare și control în trafic a transportului rutier de către ANTA.. De asemenea, reliefăm că prevederile proiectului urmează să intre în vigoare la momentul publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, ținând cont de necesitatea demarării în regim de urgență a măsurilor ce derivă din prevederile acestui proiect, întru asigurarea asigurării funcționalității și eficientizării activității ANTA. |
| **5. Fundamentarea economico-financiară** |
| Aprobarea proiectului hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr.151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto, nu presupune cheltuieli bugetare suplimentare, or, deși se propune aprobarea unei noi structuri și organigrame a ANTA, prin proiect nu se majorează efectivul – limită stabilit de 115 de unități, dar se menține acest efectiv. Subsidiar, evocăm că la moment, conform statului de personal al ANTA, sunt 20 de funcții de conducere, iar în contextul proiectului hotărârii numărul funcțiilor de conducere se menține la 20 unități. Mai mult ca atât, Direcția control transport rutier are la moment 4 funcții de conducere (1 șef direcție și 3 șefi adjuncți de direcție), iar în contextul noii structuri propuse *Direcția supraveghere și control operațiuni de transport rutier* și *Direcției suport și protecție consumatori* numărul funcțiilor de conducere nu se majorează, ci se menține la nivelul de 4 unități de personal.Pentru Direcția supraveghere și control activități conexe și conformare se menține 1 funcție de conducere, existentă la moment în cadrul Direcției activități conexe transportului rutier.Din aceste considerente, propunerile formulate în contextul noii structuri propuse a ANTA nu vor necesita cheltuieli financiare suplimentare de la bugetul de stat și se vor realiza în limita alocațiilor aprobate. Or, potrivit calculelor estimative pentru salarizarea funcțiilor publice de conducere în cadrul subdiviziunilor cărora le-a fost modificat statutul (din serviciu în secție), inclusiv a funcției de ,,șef Direcție” în cadrul *Direcției suport și protecție consumatori* vor fi necesare suplimentar circa 50 mii lei anual, ceea ce reprezintă o sumă nesemnificativă, care va fi acoperită din contul alocațiilor aprobate. Cu referire la punerea în sarcina ANTA de a asigura până la 30 iunie 2024, dotarea tuturor inspectorilor cu sisteme de supraveghere video portabile, menționăm că nu vor fi necesare surse financiare bugetare suplimentare în acest sens, întrucât deja sau identificat disponibilități din partea partenerilor de dezvoltare pentru dotarea inspectorilor cu sisteme de supraveghere video portabile. Remarcăm că, prețul unui sistem de supraveghere video portabil este de circa 40 mii lei, fiind necesare 36 de sisteme, ceea ce constituie circa 1,4 mln. lei. Astfel, întrucât aceste surse financiare vor fi alocata de către partenerii de dezvoltare, nu vor fi afectate cheltuielile bugetare.În contextul enunțat, proiectul de hotărâre dispune la pct.5 că, cheltuielile de punere în aplicare a prezentei hotărâri vor fi acoperite din contul și în limita alocațiilor bugetare aprobate. |
| **6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare** |
|  Aprobarea proiectului nu atrage după sine necesitatea modificării sau abrogării altor acte normative în sensul aducerii acestora în concordanță cu reglementările acestuia.  |
| **7. Avizarea și consultarea publică a proiectului** |
| Proiectul va fi supus procedurii de examinare și avizare în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 privind actele normative.În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul va fi publicat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul *„Transparența”*, directoriul *Transparență decizională”*) și pe portalul guvernamental particip.gov.md.  |
| **8. Constatările expertizei anticorupție** |
|  Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei anticorupție, conform art. 35 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele examinării acesteia vor fi incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect. |
| **9. Constatările expertizei de compatibilitate** |
|  Proiectul hotărârii de Guvern nu conține norme privind armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene. |
| **10. Constatările expertizei juridice** |
|  Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei juridice, conform art.37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele examinării acesteia vor fi reflectate în sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect. |
| **11. Constatările altor expertize** |
|  Proiectul nu conține prevederi de reglementare a activității de întreprinzător în contextul Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, astfel decăzând necesitatea examinării acestuia de către Grupul de lucru pentru reglementarea activității de întreprinzător. Totodată, ținând cont că proiectul de hotărâre conține prevederi ce sunt atribuite în categoria ,,reforme structurale și instituționale”, în conformitate cu cerințele pct.3 subpct.3) și pct.11 subpct.21) lit.a) și b) din Metodologia de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.23/2019, a fost elaborată Analiza impactului pe aspectele menționate, anexată la setul de materiale aferent, care a fost remisă Cancelariei de Stat și Ministerului Finanțelor spre consultare. Rezultatele examinării avizelor recepționate asupra Analizei Impactului sunt reflectate în sinteza obiecțiilor și propunerilor atașată la setul de documente ce însoțesc proiectul de hotărâre.Suplimentar, evocăm că proiectul nu cade sub incidența altor expertize necesare a fi efectuate în condițiile Legii nr.100/2017. |

**Secretar general Angela ȚURCANU**