|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ANALIZA IMPACTULUI  **la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea modificărilor ce se operează**  **în unele hotărâri ale Guvernului**  *(eficientizarea activității Agenției Naționale Transport Auto)* | | | | | |
| **Titlul analizei impactului** (poate conține titlul propunerii de act normativ): | Analiza impactului la proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea aprobarea modificărilor ce se operează în unele hotărâri ale Guvernului *(eficientizarea activității Agenției Naționale Transport Auto)* | | | | |
| **Data:** | 22.09.2023 | | | | |
| **Autoritatea administrației publice (autor):** | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale | | | | |
| **Subdiviziunea:** | Direcția Politici în domeniul transportului rutier | | | | |
| **Persoana responsabilă și datele de contact:** | Andrei Slanina, Șef Direcția Politici în domeniul transportului rutier, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale  Tel. (022) 250-619;  e-mail: [*andrei.slanina@midr.gov.md*](mailto:andrei.slanina@midr.gov.md)  Veaceslav Balteanco, Șef Direcția înregistrare, evidență și analiză, Agenția Națională Transport Auto  Tel. (022) 44-10-11  e-mail: [balteanco.veaceslav@anta.gov.md](mailto:balteanco.veaceslav@anta.gov.md) | | | | |
| **Compartimentele analizei impactului** | | | | | |
| **1. Definirea problemei** | | | | | |
| ***a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate*** | | | | |  |
| Problema fundamentală care se propune a fi soluționată prin prezentul proiect de hotărâre de Guvern constă în crearea tuturor premiselor pentru asigurarea funcționării eficiente și eficace a Agenției Naționale Transport Auto (în continuare – ANTA), reieșind din misiunea și rolul acestei autorități administrative în sistemul administrației publice centrale de specialitate și implicit în contextul misiunii și rolului acesteia în calitate de organ cu funcții de supraveghere și control în domeniul transportului rutier și activităților conexe transportului rutier.  În acest sens, se propun intervenții la structura și organigrama ANTA. 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 crea condițiile necesare pentru eficientizarea activităților cu funcții de supraveghere și control, pentru a răspunde prompt tuturor provocărilor, întru realizarea priorităților și sarcinilor stabilite de cadrul normativ.  Suplimentar, deși potrivit Regulamentului privind uniforma inspectorilor abilitați cu drept de control ai Agenției Naționale Transport Auto, 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 Agenției Naționale Transport Auto, evidențiem necesitatea stabilirii exprese a obligativității utilizării sistemelor de supraveghere video portabile în cadrul activităților de control, de către inspectori. | | | | | |
| ***b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate*** | | | | |  |
| 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 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 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.  Or, structura organizatorică și organigrama unei autorități publice sunt elemente organizaționale indispensabile care au un rol major de a reda configurația internă a autorității, constituită din subdiviziuni structurale interne, relațiile ierarhice, astfel determinate încât să asigure realizarea adecvată a obiectivelor stabilite autorității, în corelare cu domeniile de activitate și funcțiile de bază atribuite.  Structura și Organigrama ANTA, aprobate conform anexelor nr.2 și nr.3 la Hotărârea Guvernului nr.151/2022, necesită a fi ajustate, urmare a carențelor de activitate care au fost identificate din momentul adoptării actului normativ în cauză și realizării sarcinilor și competențelor atribuite acestei Agenții, în special a funcțiilor de supraveghere și control.  Astfel, la determinarea intervențiilor la structura organizațională, propuse 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, inclusiv recomandările formulate ca urmare a misiunii de audit efectuată în perioada 09.08-29.08.2023, în baza Ordinului ANTA cu nr. 128/2023.  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, conform 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.  Reieșind din cele expuse mai sus, în scopul sporirii eficienței și randamentului muncii în cadrul ANTA, se propune următoarea structură:   |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Nr/o** | **Conducerea ANTA/subdiviziunea intern**ă | Unități de personal (u.p) | | 1 | Director | 1 | | 2 | Directori adjuncți | 2 | | 3 | Direcției supraveghere și control operațiuni de transport rutier | 40 | | 4 | Direcției supraveghere și control activități conexe și conformare | 7 | | 5 | Direcția suport și protecție consumatori | 7 | | 6 | Direcția servicii publice | 8 | | 7 | Direcția înregistrare, evidență și analiză | 9 | | 8 | Direcția programe de transport rutier | 5 | | 9 | Direcția cooperare internațională și protocol | 5 | | 10 | Direcția analiza riscurilor, planificare și raportare | 5 | | 11 | Direcția juridică | 5 | | 12 | Secția tehnologiei informației și comunicațiilor | 4 | | 13 | Secția protecție internă și integritate | 4 | | 14 | Serviciul financiar | 3 | | 15 | Serviciul resurse umane | 2 | | 16 | Serviciul audit intern | 1 | | 17 | Serviciul managementul documentelor | 2 | | 18 | Secția administrativă | 4 | | 19 | Serviciul informare și comunicare cu mass-media | 1 | | Total efectiv-limită | | 115 |   Totodată, se propune următoarea organigramă a ANTA:    În virtutea modificărilor propuse la structura și organigrama ANTA, efectivul-limită al acestei autorități 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 de demnitate publică, funcții publice de conducere de nivel superior, funcții publice de conducere, funcții cu sarcini și responsabilități de conducere, precum și funcții de conducere cu statut special) în autoritatea publică nu va depăși 30% din efectivul-limită al acestei autorități.  Structura ANTA a fost expusă considerând 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.  Subsidiar, în contextul eficientizării activităților de control al inspectorilor ANTA, se propun inclusiv modificări 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.  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. | | | | | |
| ***c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariţia problemei*** | | | | |  |
| Principalele cauze ca au dus la apariția problemei ce vizează eficiența redusă a ANTA în contextul realizării funcțiilor de control în domeniile de competență, sunt determinate de următorii factori:  - structură organizațională ce nu corespunde noilor provocări, fapt ce contribuie la ineficiența îndeplinirii sarcinilor și obiectivelor ANTA, în special a funcțiilor de monitorizare și control;  - deficiențele de organizare și coordonare identificate în activitatea ANTA;  - lipsa procedurilor interne administrative detaliate cu referire la funcțiile și atribuțiile ANTA. | | | | | |
| ***d) Descrieți cum a evoluat problema şi cum va evolua fără o intervenție*** | | | | |  |
| Regulamentul de organizare și funcționare a ANTA, inclusiv structura și organigrama acesteia, au fost aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.151/2022.  Pe parcursul activității sale, ANTA, indiferent de problemele invocate supra, tinde să realizeze toate obiectivele și sarcinile cu care a fost abilitată, având ca finalitate crearea condițiilor optime pentru furnizarea eficientă a serviciilor de transport rutier, contribuind astfel la armonizarea condițiilor de concurență dintre operatorii de transport rutier.  Totuși, structura instituțională ineficientă aferentă realizării funcției de monitorizare și control, vor avea ca impact pe termen lung, eșecul realizării sarcinilor și obiectivelor în domeniul implementării politicilor guvernamentale în domeniile de activitate ale ANTA. Astfel, întru asigurarea realizării pertinente a funcțiilor și atribuțiilor acestei autorități administrative, se impune necesitatea fortificării instituționale prin revizuirea structurii și organigramei, în special a subdiviziunilor cu atribuții de control din cadrul acesteia, precum și restructurarea proceselor interne decizionale/administrative, în contextul noii structuri organizaționale propuse.  Lipsa de intervenție, va contribui la perpetuarea stării de fapt și implicit va duce la creșterea vulnerabilității acestei autorități și la realizarea ineficientă a funcțiilor de monitorizare și control cu care a fost investită. | | | | | |
| ***e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici şi reglementările existente care condiționează intervenția statului*** | | | | |  |
| Cadrul juridic relevant este constituit din Legea nr.136/2017 cu privire la Guvern și Legea nr.98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate, în partea ce ține de aspectele de ordin organizațional și de ,,așezarea” justă a acestei autorități în sistemul administrației publice centrale de specialitate.  Cu referire la cadrul normativ ce vizează domeniile de competență, funcțiile și atribuțiile ANTA, se reliefează următoarele legi:  Codul transporturilor rutiere, nr.150/2014;  Legea privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, nr. 131/2012;  Legea privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, nr. 160/2011;  Codul contravențional al Republicii Moldova, nr. 218/2008;  Legea privind protecția consumatorilor, nr. 105/2003. | | | | | |
| **2. Stabilirea obiectivelor** | | | | | |
| ***a) Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)*** | | | | |  |
| Obiectivul de bază al intervenției îl constituie asigurarea funcționării eficiente și eficace a ANTA, reieșind din misiunea și rolul acestei autorități administrative în sistemul administrației publice centrale de specialitate și implicit în contextul misiunii și rolului acesteia în calitate de organ cu funcții de monitorizare și control. Atingerea acestui obiectiv de bază, poate fi realizat prin următoarele obiective specifice:  - instituirea unor subdiviziuni structurale necesare pentru realizarea eficientă a funcțiilor și atribuțiilor ANTA conform domeniilor de activitate atribuite, în special a funcțiilor de monitorizare și control;  - organizarea eficientă a funcțiilor de control în domeniile de competență;  - creșterea gradului de satisfacție al persoanelor ce se adresează la ANTA, prin soluționarea calitativă și în termeni optimi a solicitărilor. | | | | | |
| **3. Identificarea opțiunilor** | | | | | |
| ***a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție*** | | | | |  |
| Lipsa intervenției nu va asigura condițiile optime pentru realizarea obiectivului de bază stabilit, și anume eficientizarea activității ANTA. Astfel, neadoptarea măsurilor ce se propun prin proiectul de hotărâre, vor perpetua carențele existente în ceea ce privește asigurarea funcționalității eficiente a autorității, realizarea necorespunzătoare a funcțiilor și atribuțiilor ce îi revin, organizarea ineficientă a activităților de control și a celor de supraveghere a respectării legislației naționale și internaționale în domeniu de către operatorii de transport rutier și de către întreprinderile ce desfășoară activități conexe transportului rutier și abordarea neprofesionistă a modului de desfășurarea a controlului de stat, aplicarea măsurilor corective, remedierea neconformităților, stabilirea sancțiunilor corespunzător încălcărilor constatate și a gradului de risc pe care îl reprezintă. | | | | | |
| ***b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicînd cum acestea țintesc cauzele problemei, cu indicarea novațiilor și întregului spectru de soluţii/drepturi/obligaţii ce se doresc să fie aprobate*** | | | | |  |
| Opțiunea recomandată: constă în aprobarea modificărilor propuse prin proiectul hotărârii la Hotărârea Guvernului nr.151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto. Principalele prevederi ale proiectului propuse la Hotărârea Guvernului nr.151/2022 sunt:  - aprobarea modificărilor propuse la structura și organigrama ANTA, fapt ce va permite exercitarea eficientă a funcțiilor de monitorizare și control în domeniile de activitate și va putea răspunde tuturor provocărilor actuale;  - 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;  - stabilirea unor măsuri administrative de dispoziție în contextul executării prevederilor hotărârii, și anume:   * măsuri ce vizează aprobarea statului de personal al ANTA și procedurile de personal, în contextul noii structuri și organigrame aprobate; * măsuri ce vizează dotarea până la 30 iunie 2024 a tuturor inspectorilor ANTA cu sisteme de supraveghere video portabile; * alte măsuri pentru executarea eficientă a prevederilor hotărârii. | | | | | |
| ***c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare*** | | | | |  |
| Opțiuni alternative nu au fost examinate. | | | | | |
| **4. Analiza impacturilor opțiunilor** | | | | | |
| ***a) Expuneți efectele negative şi pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate*** | | | | |  |
| Lipsa de intervenție și menținerea stării actuale va duce la perpetuarea realizării ineficiente a funcțiilor de monitorizare și control de către ANTA, la coordonarea ineficientă a responsabilităților atribuite subdiviziunilor structurale interne ale Agenției. Precizăm că, menținerea stării actuale ca și în cazul opțiunii recomandate nu implică costuri financiare bugetare suplimentare, întrucât prin proiectul de hotărâre nu se majorează efectivului aprobat al ANTA, de 115 de unități (aprobate prin modificările recente operate prin Hotărârea Guvernului nr.852/2022). | | | | | |
| ***b1) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea*** | | | | |  |
| **Costurile:**  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 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.  **Beneficiile:**  Urmare aprobării proiectului hotărârii Guvernului:  - va fi aprobată o structură și organigramă nouă a ANTA, ceea ce va permite o realizarea eficientă a funcțiilor și atribuțiilor cu care a fost abilitată această autoritate administrativă, prin distribuția și coordonarea eficientă a responsabilităților subdiviziunilor structurale interioare, fapt ce va contribui la creștere nivelului de reacție a ANTA, precum și la eficacitatea funcțiilor de monitorizare și control;  - creșterea responsabilităților și sporirea profesionalismului inspectorilor ANTA în procesul realizării misiunilor de control. | | | | | |
| ***b2) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea*** | | | | |  |
| Nu este cazul. | | | | | |
| ***c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta*** | | | | |  |
| Intervenția propusă nu generează riscuri care ar putea duce la eșecul scopului urmărit.  Riscurile potențiale se raportează la modul de punere în aplicare și implementare a prevederilor proiectului propus. În cazul în care procesul de implementare nu va fi desfășurat corespunzător și nu vor fi puse în aplicare unele mecanisme sau procese, atunci prevederile corespunzătoare din hotărâre nu vor avea efectul scontat.  Sub aspect administrativ, un potențial risc ar fi plecarea masivă a angajaților din sistem, ceea ce poate conduce la reducerea capacităților ANTA și la diminuarea calității îndeplinirii misiunii și funcțiilor acesteia. | | | | | |
| ***d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sînt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi*** | | | | |  |
| Proiectul elaborat nu conține prevederi ce reglementează activitatea de întreprinzător, prin urmare nu implică costuri din partea mediului de afaceri. | | | | | |
| **Concluzie**  ***e) Argumentați selectarea unei opțiunii, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați*** | | | | |  |
| Opțiunea recomandată și anume: soluția de aprobare a unei noi structuri și organigrame a ANTA este considerată o acțiune oportună/relevantă fără implicarea unor costuri suplimentare din bugetul de stat, iar aprobarea hotărârii Guvernului, va contribui la eficientizarea activității subdiviziunilor structurale interne cu funcții de control și a ANTA în ansamblu, întru realizarea misiunii acestei autorități administrative. | | | | | |
| **5. Implementarea și monitorizarea** | | | | | |
| ***a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sânt necesare*** | | | | |  |
| Urmare a aprobării proiectului Hotărârii Guvernului, vor fi necesare de realizat mai multe acțiuni, întru implementarea acesteia, după cum urmează:  - aprobarea statului de personal al ANTA și avizarea și înregistrarea acestuia de către Cancelaria de Stat;  - aprobarea fișelor de post, aprobarea regulamentelor interne de activitate ale subdiviziunilor structurale interne ale ANTA, conform noii structuri. | | | | | |
| ***b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea*** | | | | |  |
| Indicatorii ce vizează personalul în baza cărora se va efectua monitorizarea:  - aprobarea statului de personal al ANTA și avizarea și înregistrarea acestuia de către Cancelaria de Stat;  - procedurile de personal finalizate în contextul noii structuri aprobate;  Indicatori de performanță, ce vizează eficiența structurii ANTA:  - ponderea realizării acțiunilor aferente domeniilor de activitate a ANTA planificate în Planul de activitate al acesteia;  - numărul și calitatea controalelor planificate și realizate;  - numărul controalelor inopinate efectuate și rezultatele acestora;  - numărul de petiții soluționate;  - numărul petițiilor nesoluționate. | | | | | |
| ***c) Identificați peste cât timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea*** | | | | |  |
| Impactul aprobării unei noi structuri a ANTA va avea impact din prima perioadă după implementare, prin eficientizarea activității subdiviziunilor structurale interne ale ANTA și finalizării procedurilor de personal.  Monitorizarea eficientizării activității ANTA va fi posibilă prin analiza comparativă a implementării planurilor anuale de activitate, precum și prin analizarea indicatorilor de performanță indicați supra. | | | | | |
| **6. Consultarea** | | | | | |
| ***a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă*** | | | | |  |
| Principalele părți interesate în intervenția propusă:  - Cancelaria de Stat;  - Ministerul Finanțelor;  - Ministerul Afacerilor Interne;  - Ministerul Justiției;  - Centrul Național Anticorupție;  - ANTA. | | | | | |
| ***b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților*** | | | | |  |
| În temeiul art. 9 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional și pct. 177 al Regulamentului Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, anunțul de inițiere a elaborării proiectului va fi publicat pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, www.midr.gov.md, la compartimentul ,,Transparența decizională/Anunțuri privind inițierea elaborării deciziei”, precum și a fost plasat pe portalul guvernamental ([www.particip.gov.md](http://www.particip.gov.md)).  Analiza impactului la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea modificărilor ce se operează în unele hotărâri ale Guvernului (eficientizarea activității Agenției Naționale Transport Auto), urmează a fi remisă spre consultare Cancelariei de Stat și Ministerului Finanțelor.  Proiectul urmează a fi avizat/expertizat de următoarele autorități: Cancelaria de Stat, Ministerul Finanțelor, Ministerul Justiției, Centrul Național Anticorupție. | | | | | |
| ***c) Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat)*** | | | | |  |
| Informația privind rezultatele examinării Analizei impactului la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea modificărilor ce se operează în unele hotărâri ale Guvernului (eficientizarea activității Agenției Naționale Transport Auto) va fi fost inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor, ca urmare a recepționării opiniilor în cadrul procesului consultării acesteia cu Cancelaria de Stat și Ministerul Finanțelor. | | | | | |
| **Anexă**  **Tabel pentru identificarea impacturilor** | | | | | |
| **Categorii de impact** | | **Punctaj atribuit** | | | |
|  | | *Opțiunea*  *propusă* | *Opțiunea alterativă 1* | *Opțiunea alterativă 2* | |
| **Economic** | | | | | |
| costurile desfășurării afacerilor | | 0 | 0 | 0 | |
| povara administrativă | | +1 | 0 |  | |
| fluxurile comerciale și investiționale | | 0 | 0 | 0 | |
| competitivitatea afacerilor | | 0 | 0 | 0 | |
| activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii | | 0 | 0 | 0 | |
| concurența pe piață | | 0 | 0 | 0 | |
| activitatea de inovare și cercetare | | 0 | 0 | 0 | |
| veniturile și cheltuielile publice | | 0 | 0 | 0 | |
| cadrul instituțional al autorităților publice | | +1 | 0 | 0 | |
| alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori | | 0 | 0 | 0 | |
| bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor | | 0 | 0 | 0 | |
| situația social-economică în anumite regiuni | | 0 | 0 |  | |
| situația macroeconomică | | 0 | 0 | 0 | |
| alte aspecte economice | | 0 | 0 | 0 | |
| **Social** | | | | | |
| gradul de ocupare a forței de muncă | | 0 | 0 | 0 | |
| nivelul de salarizare | | 0 | 0 | 0 | |
| condițiile și organizarea muncii | | +1 | 0 | 0 | |
| sănătatea și securitatea muncii | | 0 | 0 | 0 | |
| formarea profesională | | 0 | 0 | 0 | |
| inegalitatea și distribuția veniturilor | | 0 | 0 | 0 | |
| nivelul veniturilor populației | | 0 | 0 | 0 | |
| nivelul sărăciei | | 0 | 0 | 0 | |
| accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile | | 0 | 0 | 0 | |
| diversitatea culturală și lingvistică | | 0 | 0 | 0 | |
| partidele politice și organizațiile civice | | 0 | 0 | 0 | |
| sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea | | 0 | 0 | 0 | |
| modul sănătos de viață al populației | | 0 | 0 | 0 | |
| nivelul criminalității și securității publice | | 0 | 0 | 0 | |
| accesul și calitatea serviciilor de protecție socială | | 0 | 0 | 0 | |
| accesul și calitatea serviciilor educaționale | | 0 | 0 | 0 | |
| accesul și calitatea serviciilor medicale | | 0 | 0 | 0 | |
| accesul și calitatea serviciilor publice administrative | | +1 | 0 | 0 | |
| nivelul și calitatea educației populației | | 0 | 0 | 0 | |
| conservarea patrimoniului cultural | | 0 | 0 | 0 | |
| accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale | | 0 | 0 | 0 | |
| accesul și participarea populației în activități sportive | | 0 | 0 | 0 | |
| discriminarea | | 0 | 0 | 0 | |
| alte aspecte sociale | | 0 | 0 | 0 | |
| **De mediu** | | | | | |
| clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon | | 0 | 0 | 0 | |
| calitatea aerului | | 0 | 0 | 0 | |
| calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen | | 0 | 0 | 0 | |
| biodiversitatea | | 0 | 0 | 0 | |
| flora | | 0 | 0 | 0 | |
| fauna | | 0 | 0 | 0 | |
| peisajele naturale | | 0 | 0 | 0 | |
| starea și resursele solului | | 0 | 0 | 0 | |
| producerea și reciclarea deșeurilor | | 0 | 0 | 0 | |
| utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile | | 0 | 0 | 0 | |
| consumul și producția durabilă | | 0 | 0 | 0 | |
| intensitatea energetică | | 0 | 0 | 0 | |
| eficiența și performanța energetică | | 0 | 0 | 0 | |
| bunăstarea animalelor | | 0 | 0 | 0 | |
| riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.) | | 0 | 0 | 0 | |
| utilizarea terenurilor | | 0 | 0 | 0 | |
| alte aspecte de mediu | | 0 | 0 | 0 | |
| *Tabelul se completează cu note de la -3 la +3, în drept cu fiecare categorie de impact, pentru fiecare opțiune analizată, unde variația între -3 și -1 reprezintă impacturi negative (costuri), iar variația între 1 și 3 – impacturi pozitive (beneficii) pentru categoriile de impact analizate. Nota 0 reprezintă lipsa impacturilor. Valoarea acordată corespunde cu intensitatea impactului (1 – minor, 2 – mediu, 3 – major) față de situația din opțiunea „a nu face nimic”, în comparație cu situația din alte opțiuni și alte categorii de impact. Impacturile identificate prin acest tabel se descriu pe larg, cu argumentarea punctajului acordat, inclusiv prin date cuantificate, în compartimentul 4 din Formular, lit. b1) și, după caz, b2), privind analiza impacturilor opțiunilor.* | | | | | |
| **Anexe** | | | | | |
| Proiectul preliminar de act normativ  Nota informativă la proiect | | | | | |