**Analiza Impactului**

**la proiectul de hotărâre de Guvern cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul rutier**

|  |  |
| --- | --- |
| **Titlul analizei impactului** | Analiza Impactului la proiectul de hotărâre de Guvern cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul auto |
| **Data:** | .09.2023 |
| **Autoritatea administrației publice (autor):** | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale |
| **Subdiviziunea:** | Direcția politici în domeniul transport rutier |
| **Persoana responsabilă şi datele de contact:** | Andrei SLANINA, tel (022) 250-539  e-mail: andrei.slanina[@midr.gov.md](mailto:mariana.trandafilov@midr.gov.md) |
| **Compartimentele analizei impactului** | |
| **1. Definirea problemei** | |
| a) Determinați clar şi concis problema şi/sau problemele care urmează să fie soluționate | |
| Cadrului normativ actual, mai exact Hotărârea Guvernului nr. 1167/2007, cuprinde un șir de noțiuni și prevederi depășite de timp și situație. În concluzie, este necesar de întreprins măsuri în scopul eliminării vidului evocat. | |
| b) Descrieți problema, persoanele/entităţile afectate şi cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situaţiei curente şi viitoare, în baza dovezilor şi datelor colectate şi examinate | |
| Transportul rutier de persoane prin servicii regulate reprezintă unul din principalele tipuri de transport utilizat de către populație pentru deplasare la nivel național. Aceste servicii sunt reglementate în conformitate cu prevederile Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014 care stabileşte cadrul legal pentru organizarea şi efectuarea transporturilor rutiere de mărfuri şi persoane, precum şi a activităţilor conexe transportului rutier pe teritoriul Republicii Moldova, în condiţii de siguranţă şi calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe şi a măsurilor de protecţie a mediului, a drepturilor şi intereselor legitime ale persoanelor fizice şi juridice.  În conformitate cu art. 145 alin(2) din Codul prenotat, tarifele la serviciile de transport rutier prin servicii regulate în trafic raional şi interraional, la serviciile de autogară și la serviciile stațiilor de inspecție tehnică, sînt stabilite de organul central de specialitate, conform metodologiei aprobate de Guvern.  La moment aceste servicii sunt stabilite conform Hotărârii Guvernului nr. 1167/2007 cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul auto. Documentul conține un model de calcul care are la baza sa determinarea tarifelor luându-se în calcul analiza detaliată a consumurilor şi cheltuielilor suportate de agenţii economici transportatori în perioada precedentă de activitate (egală cu 12 luni calendaristice) şi modificările componentelor ce influenţează formarea tarifelor. Tarifele includ cheltuielile şi consumurile indispensabile la prestarea serviciilor de transport auto pe rutele regulate respective, precum şi rentabilitatea cheltuielilor.  Mecanismul aplicat la calcularea şi reglementarea tarifelor se calculeaza în baza următoarelor principii:   * stabilirea tarifului plafonat pentru rutele regulate (suburbane, interurbane şi internaţionale); * stabilirea de către organul central de specialitate a unei rate rezonabile de profit, în limitele consumurilor şi cheltuielilor efectiv suportate permise spre includere în tarif, care ar oferi agenţilor economici transportatori posibilitatea modernizării parcului de transport antrenat la transporturile regulate de călători; * acoperirea consumurilor şi cheltuielilor necesare pentru întreţinerea unităţilor de transport în conformitate cu cerinţele tehnice ale uzinelor producătoare şi standardele naţionale de contabilitate; * deservirea călătorilor cu unităţi de transport ce corespund cerinţelor tehnice, ecologice şi standardelor de confort stabilite de legislaţia în vigoare; * respectarea intereselor şi drepturilor legitime ale transportatorilor şi călătorilor în condiţii de concurenţă loială.   Tarifele se stabilesc la nivel mediu pentru întreaga perioadă tarifară „t”. Modificarea tarifelor se va efectua anual, după prezentarea raportului financiar pe anul precedent şi a raportului statistic trimestrial 5-tp „Transport pasageri”, ce prevede veniturile şi cheltuielile întreprinderilor de la transportarea auto de pasageri care urmează a fi incluse la calcularea tarifului. – **Informaţii care nu mai sunt colectate de către BNS.**  Structura consumurilor şi cheltuielilor incluse la calcularea tarifelor este stabilită în conformitate cu prevederile Standardelor naţionale de contabilitate - „Stocuri de mărfuri şi materiale” şi „Componenţa consumurilor şi cheltuielilor întreprinderii”, aprobate prin Ordinul ministrului finanţelor nr.174 din 25 decembrie 1997, şi cu alte standarde naţionale de contabilitate. Consumurile şi cheltuielile necesare pentru prestarea serviciilor de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor se determină de către agenţii economici transportatori, care desfăşoară activităţi în domeniul dat, reieşind din caracteristicile tehnico-economice şi starea tehnică a unităţilor de transport, prevederile legislaţiei, actelor normative, normelor şi normativelor în vigoare, preţurilor şi tarifelor existente pe pieţele internă şi externă.  Metoda de repartizare a consumurilor şi cheltuielilor este determinată de politica de contabilitate pe anul tarifar respectiv. În consumurile şi cheltuielile totale pe ruta de transport de călători şi bagaje se includ consumurile directe, indirecte şi cheltuielile perioadei de gestiune.  Consumurile directe cuprind consumurile de materiale şi consumurile directe privind retribuirea muncii conducătorilor auto, contribuţiile de asigurări sociale de stat şi medicale obligatorii ale acestora. Consumurile indirecte de prestări servicii includ uzura mijloacelor de transport, cheltuielile pentru întreţinerea tehnică, pentru cauciucuri, precum şi cele legate de transportare şi păstrare. Cheltuielile perioadei de gestiune includ cheltuielile pentru investiţii, cheltuielile activităţii financiare şi pierderile excepţionale (cheltuieli ce nu depind de parcursul automobilelor).  Astfel, pornind de la faptul că Metodologia operează cu un șir de indicatori bazați pe activitatea individuală a operatorilor de transport, iar unele surse de informare care stau la baza calcului tarifului de transport deja nu mai sunt disponibile se impune necesitatea identificării unei soluții pentru stabilirea tarifelor de transport ajustate la necesitățile actuale ale domeniului.  Aplicarea cadrului normativ actual operatorii autorizați în transport public rutier întimpină dificultăți la stabilirea și aprobarea tarifelor privind serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul auto pe rutele interraionale și raionale.  Persoanele/entităţile afectate:  - Operatorii de servicii de autogară;  - Agenția Națională Transport Auto;  - Mediul de afaceri din domeniu transportului rutier;  - Călătorii.  Modul în care persoanele/entităţile sunt afectate:   * Procesul învechit de comercializare a biletelor îngreunează activitatea operatorilor de autogara. * Reglementările actualei Hotărîri de Guvern îngreunează funcția Agenției Naționale Transport Auto de supravegherea şi controlul a respectării prevederilor legislaţiei de către operatorii de transport rutier. * Mediul de afaceri din domeniu transportului rutier este afectat de reglementările Hotărîri de Guvern în vigoare prin prisma faptului ca formulele de calcul a tarifelor nu sunt raportate la situația actuală a cheltuielilor operatorilor de transport rutier. * Călătorii sunt afectați de reglementările Hotărîri de Guvern în vigoare, la fel, prin prisma faptului ca formulele de calcul a tarifelor nu sunt raportate la situația actuală a raportului calitate – preț. | |
| c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei | |
| Hotărârea de Guvern nr. 1167/2007 din 29.10.2007 cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul auto este cadrul normativ actual de reglementare. De remarcat este faptul că din 2007 până în prezent cadrul legislativ dat a fost supus unor modificări de adaptare la evoluția prețurilor, la creșterea inflației prin ordine ale Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cele mai recente fiind:   1. ORDIN Nr. 356 din 27-12-2019 cu privire la aplicarea tarifelor pentru efectuarea transporturilor rutiere de persoane prin servicii regulate raionale și interraionale; 2. ORDIN Nr. 19 din 16-02-2022 cu privire la stabilirea tarifelor pentru efectuarea transporturilor rutiere de persoane prin servicii regulate în traficul raional și interraional.   Prin urmare, în baza discuțiilor purtate cu reprezentanții operatorilor de transport rutier raional și interraional, reprezentanții autorităților publice locale, precum și în urma numeroaselor adresări din partea cetățenilor cu privire la asigurarea accesului cetățenilor la servicii de transport în zonele rurale. | |
| d) Descrieţi cum a evoluat problema şi cum va evolua fără o intervenţie | |
| Situația privind stabilirea tarifului la serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) pe rutele raionale și interraionale s-a agravat în momentul creșterii vertiginoase a prețului la motorină și la serviciile de întreținere a mijloacelor de transport utilizate în practicarea serviciilor de transportare a pasagerilor. Totodată unele noțiuni și componente la care se face referință în cadrul normativ existent nu corespunde situației de facto cu noțiunile și componentele indicate în alte acte normative și legislative adoptate ulterior.   Prin urmare, în conformitate cu pct. 6 din Dispoziția Comisiei pentru Situații Excepționale a Republicii Moldova nr. 9 din 10.03.2022. pe perioada starii de urgenta, se permite operatorilor de transport modificarea tarifelor pentru serviciile regulate in trafic raional și interraional pâna la plafonul calculat. Ulterior, potrivit pct. 7 din aceeași Dispoziție Tarifele se stabilesc în fiecare zi de vineri a săptămânii curente, pentru săptămâna următoare. Tarifele aplicate pentru săptămâna următoare, urmează a fi notificate în fiecare zi de vineri a săptămânii curente, către Agenția Naționala Transport Auto și operatorii de autogara incluși în autorizațiile de transport rutier.  Tarifele la serviciile de transport rutier în trafic interraional și raional sunt reglementate în conformitate cu prevederile Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) și bagajelor cu transportul auto (în continuare metodologie), aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1167/2007. Conform pct. 37-39 al Metodologiei tarifele se stabilesc la nivel mediu pentru întreaga perioadă tarifară „t”. Modificarea tarifelor se va efectua anual, după prezentarea raportului financiar pe anul precedent şi a raportului statistic trimestrial 5-tp „Transport pasageri”, ce prevede veniturile şi cheltuielile întreprinderilor de la transportarea auto de pasageri care urmează a fi incluse la calcularea tarifului.  Revizuirea tarifelor pe parcursul perioadei tarifare va putea fi efectuată în cazul în care, sub influența unor factori obiectivi, cum ar fi: oscilarea prețurilor la combustibil şi lubrifianți, materiale şi piese de schimb, alţi factori, valoarea însumată a parametrilor de precizare va coborî pînă la 0,5 din rentabilitatea stabilită pentru perioada tarifară.  Prin urmare, variația tarifului se va ajusta în funcţie de variația prețului factorilor nominalizați.  Tarifele pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul auto, calculate conform prezentei Metodologii, vor fi aprobate de Ministerul Transporturilor şi Gospodăriei Drumurilor şi publicate în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.  Întru executarea prevederilor prenotate, prin ordinul nr.19 din 16.02.2022 s-au stabilit următoarele tarife plafonate (aplicabile începând cu data de 1 martie 2022):  **1. La serviciile regulate în trafic interraional:**  a) pentru categoria de confort II – 0.70 lei/km pentru un pasager;  b) pentru categoria de confort I – 0.80 lei/km pentru un pasager.  **2. La serviciile regulate în trafic raional:**  a) pentru categoria de confort II – 0.80 lei/km pentru un pasager;  b) pentru categoria de confort I – 0.90 lei/km pentru un pasager.  În baza deciziei consiliilor locale din cadrul autorităților administrației publice locale de nivelul I, în scopul asigurării accesului locuitorilor la servicii de transport rutier, se pot aplica următoarele tarife:  a) la serviciile regulate în trafic interraional până la 1 leu /km pentru un pasager;  b) la serviciile regulate în trafic raional până la 1.10 leu /km pentru un pasager.  Tarifele de 1-1,1 leu /km pentru un pasager vor putea fi aplicate de către operatorii de transport numai după aprobarea deciziei consiliului local al unității administrativ-teritoriale de nivelul I cu privire la avizarea tarifului solicitat.  Ulterior, pentru a atenua consecințele fluctuației prețurilor la carburanți prin Dispoziția nr. 9 din 10.03.2022 (pct. 6-7) s-a stabilit că prin derogare de la prevederile Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) și bagajelor cu transportul auto, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1167/2007 și a punctelor 1 și 2 din Ordinul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr. 19/2022 cu privire la stabilirea tarifelor pentru efectuarea transporturilor rutiere de persoane prin servicii regulate în trafic raional şi interraional, pe perioada stării de urgență, se permite operatorilor de transport modificarea tarifelor pentru serviciile regulate în trafic raional și interraional până la plafonul calculat conform formulelor:  1. Pentru serviciile în trafic interraional:  a) Pentru categoria de confort II:  Unde:  0,29 lei - cheltuieli pentru combustibil incluse în tariful aprobat  X – prețul mediu pentru ultimele 7 zile a unui litru de combustibil (conform datelor ANRE)  18 lei – prețul unui litru de combustibil, inclus în tariful aprobat  0,41 lei - alte cheltuieli incluse în tarif  b) Pentru categoria de confort I:  Unde:  0,31 lei - cheltuieli pentru combustibil incluse în tariful aprobat  X – prețul mediu pentru ultimele 7 zile a unui litru de combustibil (conform datelor ANRE)  18 lei – prețul unui litru de combustibil, inclus în tariful aprobat  0,49 lei - alte cheltuieli incluse în tarif  2. Pentru serviciile în trafic raional:  c) Pentru categoria de confort II:  Unde:  0,29 lei - cheltuieli pentru combustibil incluse în tariful aprobat  X – prețul mediu pentru ultimele 7 zile a unui litru de combustibil (conform datelor ANRE)  18 lei – prețul unui litru de combustibil, inclus în tariful aprobat  0,51 lei - alte cheltuieli incluse în tarif  d) Pentru categoria de confort I:  Unde:  0,31 lei - cheltuieli pentru combustibil incluse în tariful aprobat  X – prețul mediu pentru ultimele 7 zile a unui litru de combustibil (conform datelor ANRE)  18 lei – prețul unui litru de combustibil, inclus în tariful aprobat  0,59 lei - alte cheltuieli incluse în tarif.  Tarifele menționate se stabilesc în fiecare zi de vineri a săptămânii curente, pentru săptămâna următoare. Tarifele aplicate pentru săptămâna următoare, urmează a fi notificate în fiecare zi de vineri a săptămânii curente, către Agenția Națională Transport Auto și operatorii de autogară incluși în autorizațiile de transport rutier. În cazul în care în localitate nu există autogară, transportatorul va plasa un anunț în stația inclusă ca punct de staționare.  Ca urmare a implementării Dispoziției nr. 9 din 10.03.2022 pe toată perioada stării de urgență tarifele, fiind corelate cu prețul la motorină, au variat de la 0,72 lei/pas\*km pînă la 1,15 lei/pas\*km. Nivelul maximal al tarifelor înregistrat a fost la prețul mediul al unui litru de motorină de 32,35 lei/l, acestea fiind de:  **1. La serviciile regulate în trafic interraional:**  a) pentru categoria de confort II – 0,93 lei/km pentru un pasager;  b) pentru categoria de confort I – 1,05 lei/km pentru un pasager.  **2. La serviciile regulate în trafic raional:**  a) pentru categoria de confort II – 1,03 lei/km pentru un pasager;  b) pentru categoria de confort I – 1,15 lei/km pentru un pasager.  Pe parcursul ultimei luni se înregistrează o descreștere treptată a prețului la motorină pentru săptămâna *30 octombrie – 5 noiembrie* prețul mediu de referință fiind 23,36 lei/l (prețul minim înregistrat pe perioada stării de urgență), tarifele fiind stabilite următoarele:  **1. La serviciile regulate în trafic interraional:**  a) pentru categoria de confort II – 0,78 lei/km pentru un pasager;  b) pentru categoria de confort I – 0,89 lei/km pentru un pasager.  **2. La serviciile regulate în trafic raional:**  a) pentru categoria de confort II – 0,88 lei/km pentru un pasager;  b) pentru categoria de confort I – 0,99 lei/km pentru un pasager.  Evoluția tarifelor stabilite de către operatorii de transport rutier pentru categoria de confort II, de la 01 ianuarie 2023 până în prezent, denotă o tendință de scădere a tarifului și o apropiere de tariful aprobat:  *ianuarie*  a) interraionale – 0,79 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,09 lei/km tariful aprobat;  b) raionale – 0,89 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,09 lei/km tariful aprobat.  *februarie*  a) interraionale – 0,80 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,10 lei/km tariful aprobat;  b) raionale – 0,90 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,7 lei/km tariful aprobat.  *martie*  a) interraionale – 0,77 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,07 lei/km tariful aprobat;  b) raionale – 0,87 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,07 lei/km tariful aprobat.  *aprilie*  a) interraionale – 0,75 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,05 lei/km tariful aprobat;  b) raionale – 0,85 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,05 lei/km tariful aprobat.  *mai*  a) interraionale – 0,73 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,03 lei/km tariful aprobat  b) raionale – 0,83 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,03 lei/km tariful aprobat.  *iunie*  a) interraionale – 0,72 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,02 lei/km tariful aprobat  b) raionale – 0,82 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,02 lei/km tariful aprobat.  *iulie*  a) interraionale – 0,73 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,03 lei/km tariful aprobat  b) raionale – 0,83 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,03 lei/km tariful aprobat.  *august*  a) interraionale – 0,77 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,07 lei/km tariful aprobat  b) raionale – 0,87 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,07 lei/km tariful aprobat.  *septembrie*  a) interraionale – 0,79 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,09 lei/km tariful aprobat  b) raionale – 0,89 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,09 lei/km tariful aprobat.  *octombrie*  a) interraionale – 0,80 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,10 lei/km tariful aprobat  b) raionale – 0,90 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,10 lei/km tariful aprobat.  *Pentru săptămâna curentă (06.11.2023-12.11.2023)*  a) interraionale – 0,79 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,09 lei/km tariful aprobat;  b) raionale – 0,89 lei/km pentru un pasager, ce depășește cu 0,09 lei/km tariful aprobat.  Menționăm că Metodologia de calcul a tarifelor aprobată stabilește: - componenţa consumurilor şi cheltuielilor care se includ la calcularea tarifelor; - modul de calculare, aprobare şi aplicare a tarifelor pentru următoarea perioadă tarifară.  Subsecvent, în urma analizei datelor furnizate de operatorii de transport s-a stabilit, că raportat la perioada anterioară la unele categorii de cheltuieli au fost înregistrate creșteri, spre exemplu: salariul conducătorilor auto, costurile de reparație și deservire tehnică a unității de transport ș.a..  Conform datelor BNS, în perioada anului 2022, întreprinderile de transport rutier de persoane au deținut cea mai mare pondere din totalul transportului de persoane, astfel au fost transportați 79,5 mil. pasageri cu autobuze și microbuze, fiind înregistrată o creștere cu 34,1% față de perioada analogică a anului 2021 și s-au înregistrat 2797,3 mil pasageri - km parcurși cu autobuze și microbuze și se atestă creștere cu 35,7 % față de perioada respectivă a anului precedent.  În acest sens au fost acumulate date privind cheltuielile pe rute, de la operatorilor de transport rutier persoane prin servicii regulate în trafic raional şi interraional și au fost elaborate noile calcule aferente procesului de stabilire a tarifelor la serviciile de transport rutier prin servicii regulate raional și interraional.  Astfel, la calcularea și stabilirea tarifului în conformitate cu prevederile metodologiei s-a ținut cont de următoarele principii:  - stabilirea de către organul central de specialitate a unei rate rezonabile de profit, în limitele consumurilor și cheltuielilor efectiv suportate permise spre includere în tarif, care ar oferi operatorilor de transport posibilitatea modernizării parcului de transport antrenat la transporturile regulate de călători în mărime de 10%;  - acoperirea consumurilor şi cheltuielilor necesare pentru întreținerea unităților de transport în conformitate cu cerințele tehnice ale uzinelor producătoare și standardele naționale de contabilitate;  -conform datelor ANRE, prețul mediu pentru 1 litru de motorină în perioada 01.02.2023 – prezent constituie 21,83 lei);  - includerea uzurii în conformitate cu catalogul mijloacelor fixe și activelor nemateriale;  - includerea în calcul a salariului diferențiat în funcție de tipul de rută după cum urmează:  - salariul mediu pe economie prognozat pentru anul 2023 (conform HG 936/2022, cuantumul salariului mediu pe economie 11700lei);  - aplicarea unui comision de autogară în mărime de 10 % din comisionul aplicabil la momentul actual;  - aplicarea unei distanțe medii diferențiate pe tipul de serviciu de transport rutier (raional - 150 km și interraional – 350 km);  - aplicarea unei rate de îmbarcare diferențiate pe tipul de serviciu de transport rutier (raional și interraional).  Ca urmare a calculelor efectuate s-a stabilit ponderea cheltuielile constituie din totalul de cheltuieli, după cum urmează:  - uzura unității de transport 4%  - cheltuieli de deservire tehnică a unității de transport 5%  - lubrifianți pentru unitatea de transport 4%  - anvelope pentru unitatea de transport 4%  - cheltuielile perioadei 8-6%  - pentru retribuirea muncii conducătorului auto 25-30%  - pentru combustibil 45-50% | |
| e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate şi identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici şi reglementările existente care condiționează intervenția statului | |
| Actele normative care reglementează metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul auto:   * HG nr. 1167/2007 cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul auto; * Ordinul nr. 19/2022 cu privire la stabilirea tarifelor pentru efectuarea transporturilor rutiere de persoane prin servicii regulate în trafic raional şi interraional; * Dispoziția nr.9/2022 a Comisiei privind Situațiile Excepționale * Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (art. 145) | |
| **2. Stabilirea obiectivelor** | |
| a) Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă şi cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp şi realist) | |
| Obiectivul de bază este stabilirea unui mecanism de stabilire a unui tariful real pentru serviciile de transport care va ține cont de situația și cerințele pieței, de asemenea va permite și asigurarea condițiilor de siguranță și confort pentru călători.  Datele utilizate pentru calcularea trebuie să fie disponibile, iar calcul urmează să fie bazat pe un model clar de transport, fără a lăsa loc de interpretare.  Modelul de calcul trebuie să țină cont de toate costurile și să permită o intervenție pe categoriile de costuri care au suferit modificări în perioada de referință.  În aceiași ordine de idei, tariful stabilit pentru prestarea serviciilor de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelortrebuie să acopere cheltuielile și consumurile directe și indirecte legate de buna prestație a serviciilor, inclusiv aspectul de implementare și modernizare a tehnologiilor digitale avansate în acest domeniu.  Obiectul de bază este elaborarea și aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul auto în conformitate cu art. 145 alin.(2) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014. | |
| **3. Identificarea opţiunilor** | |
| a) Expuneţi succint opţiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenţie | |
| I – „*a nu face nimic*”.  La încetarea Stării de Urgență din RM, transportatorii auto de călători vor fi în imposibilitatea aplicării prevederilor HG nr. 1167/2007 cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor, conform motivelor enunțate la p.2. al Compartimentului analiza impactului. | |
| b) Expuneţi principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicînd cum acestea ţintesc cauzele problemei, cu indicarea inovaţiilor şi întregului spectru de soluţii/drepturi/obligaţii ce se doresc să fie aprobate | |
| Prezentul proiect este elaborată în scopul stabilirii unor principii unice de calculare, aprobare şi aplicare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul auto. Respectiv, proiectul prevede determinarea tarifului, luându-se în calcul analiza detaliată a consumurilor şi cheltuielilor suportate de agenţii economici transportatori în perioada precedentă și curentă de activitate precum şi dezvoltarea și mentenanța sistemului informațional Automatizat E-Bilet. | |
| c) Expuneţi opţiunile alternative analizate sau explicaţi motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare | |
| II - opțiunea alternativă - „*modificare a Hotărârii actuale*”.  Aceasta opțiune nu este luată în considerare întrucât adaptarea actualei Hotărâri implică modificarea a cel puțin 60% din prevederile existente. Însă ,nici în aceste condiții, reglementările prevăzute nu ar fi îndeajuns de fezabile. Prin urmare este recomandat implementarea unui nou concept cap-coadă. | |
| **4. Analiza impacturilor opţiunilor** | |
| a) Expuneţi efectele negative şi pozitive ale stării actuale şi evoluţia acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opţiunii recomandate | |
| În cazul aplicării opțiunii „a nu face nimic” survin următoarele efecte negative:  Transportatorii auto vor avea impedimente administrative și juridice în vederea determinării tarifelor pentru transportul auto de călători (pasageri), în cazul prestării serviciilor pe rute regulate în regim interraional și raional. | |
| b1) Pentru opţiunea recomandată, identificaţi impacturile completînd tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieţi pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părţile interesate care ar putea fi afectate pozitiv şi negativ de acestea | |
| **Costurile:**  Implementarea proiectului nu implică cheltuieli pentru mediul de busines implicat. Respectiv implimentarea proiectului nu implică costuri pentru organele centrale de specialitate.  **Beneficiile:**  - Transparență în determinarea tarifelor pentru serviciile auto de călători (pasageri) în regim de rute regulate interraionale și raionale;  - Claritatea în componența cheltuielilor și consumurilor aferente prestării serviciilor de transportare a călătorilor pe rute regulate în regim interraional și raional.  - posibilitatea de a interveni pe tarife pe componenta care a suferit modificări | |
| 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 şi negativ de acestea | |
| - | |
| c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eşecul intervenţiei şi/sau schimba substanţial valoarea beneficiilor şi costurilor estimate şi prezentaţi presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizaţi în acesta | |
| Soluția propusă nu prezintă riscuri majore sau evidente de a eșua.  Riscuri:  - tarifele aprobate conform noului mecanism va avea devieri pozitive sau negative față de tarifele actuale și poate genera nemulțumiri din partea operatorilor de transport sau călătorilor. | |
| d) Dacă este cazul, pentru opţiunea recomandată expuneţi costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporţionat care poate distorsiona concurenţa şi ce impact are opţiunea asupra întreprinderilor mici şi mijlocii. Se explică dacă sînt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi | |
| Implementarea proiectului nu presupune costuri de conformare pentru operatorii de transport sau călători, deoarece nu presupune careva dotări suplimentare pentru activitate. | |
| **Concluzie**  e) Argumentaţi selectarea unei opţiunii, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor şi costurilor, precum şi a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectaţi | |
| Urmare a analizării opțiunilor prezentate, se recomandă aprobarea unei noi hotărâri a Guvernului cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul auto.  Proiectul urmează a fi pus în aplicare din data adoptării. | |
| **5. Implementarea şi monitorizarea** | |
| a) Descrieţi cum va fi organizată implementarea opţiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat şi/sau elaborat şi aprobat, ce schimbări instituţionale sînt necesare | |
| Ca urmare a aprobării documentului și intrare în vigoare autoritățile responsabile de aprobarea tarifelor urmează să revizuiască tarifele aprobate anterior prin prisma noilor reglementări. | |
| b) Indicaţi clar indicatorii de performanţă în baza cărora se va efectua monitorizarea | |
| În calitate de indicatori de performanță pot fi:  - stabilirea tarifului plafon pentru serviciile de transportare a călătorilor( pasagerilor) și bagajelor cu transportul auto.  - numărul de călători  - numărul prestatorilor de servicii de transport  - evoluția prețului raportat la inflație  - prețul la carburanți | |
| c) Identificaţi peste cît timp vor fi resimţite impacturile estimate şi este necesară evaluarea performanţei actului normativ propus. Explicaţi cum va fi monitorizată şi evaluată opţiunea | |
| Primele impacturi estimate se propun a fi evidențiate odată cu aplicarea prevederilor prezentei metodologii, iar ulterior impactul urmează a fi estimat la momentul revizuirii acestor tarife. | |
| **6. Consultarea** | |
| a) Identificaţi principalele părţi (grupuri) interesate în intervenţia propusă | |
| - Operatori de autogară  - Agenția Națională Transport Auto;  - Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto;  - Uniunea Transportatorilor și Drumarilor;  - Asociația Patronală a Transportatorilor și Serviciilor Auxiliare;  - Asociația Patronală a Profesioniștilor din Transporturi ”Transportatorul;  - Agenți economici transportatori auto pe rute regulate în regim de transport interraional și raional. | |
| b) Explicaţi succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părţilor | |
| Documentul a fost elaborat cu suportul expertului contractat de GIZ Moldova. La etapa de elaborare a Metodologiei proiectul a fost consultat cu principale parți (grupuri) interesate în intervenția propusă, prin dialog direct cu aceste părți interesate.  Ca urmare a consultărilor părțile au susținut necesitatea elaborării unei noi metodologii de calcul a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate. | |
| c) Expuneţi succint poziţia fiecărei entităţi consultate faţă de documentul de analiză a impactului şi/sau intervenţia propusă (se expune poziţia a cel puţin unui exponent din fiecare grup de interese identificat) | |
|  | |
| **Anexă**  **Tabel pentru identificarea impacturilor** | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Categoria de impact** | **Punctaj atribuit** | | | |
|  | Opțiunea propusă | Opțiunea alternativă II | | Opțiunea alternativă II |
| **Economic** | | | | |
| costurile desfăşurării afacerilor | +2 | -3 | | +1 |
| povara administrativă | 0 | -2 | | -1 |
| fluxurile comerciale şi investiţionale | +1 | -2 | | -1 |
| competitivitatea afacerilor | +1 | -1 | | +1 |
| activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici şi mijlocii | +1 | -1 | | +1 |
| concurenţa pe piaţă | +2 | -1 | | +1 |
| activitatea de inovare şi cercetare | 0 | -2 | | -1 |
| veniturile şi cheltuielile publice | +3 | -1 | | +1 |
| cadrul instituţional al autorităţilor publice | +3 | -1 | | +2 |
| alegerea, calitatea şi preţurile pentru consumatori | +2 | -2 | | +1 |
| bunăstarea gospodăriilor casnice şi a cetăţenilor | +1 | -1 | | +1 |
| situaţia social-economică în anumite regiuni | +2 | -2 | | +1 |
| situaţia macroeconomică | +1 | -2 | | -1 |
| alte aspecte economice | 0 | 0 | | 0 |
| **Social** | | | | |
| gradul de ocupare a forţei de muncă | +1 | -2 | | 0 |
| nivelul de salarizare | +1 | -2 | | 0 |
| condiţiile şi organizarea muncii | +1 | -1 | | +1 |
| sănătatea şi securitatea muncii | +1 | -1 | | -1 |
| formarea profesională | +1 | -1 | | -1 |
| inegalitatea şi distribuţia veniturilor | 0 | 0 | | 0 |
| nivelul veniturilor populaţiei | +1 | -1 | | +1 |
| nivelul sărăciei | 0 | -1 | | 0 |
| accesul la bunuri şi servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile | +1 | -1 | | -1 |
| diversitatea culturală şi lingvistică | 0 | 0 | | 0 |
| partidele politice şi organizaţiile civice | 0 | 0 | | 0 |
| sănătatea publică, inclusiv mortalitatea şi morbiditatea | 0 | 0 | | 0 |
| modul sănătos de viaţă al populaţiei | 0 | 0 | | 0 |
| nivelul criminalităţii şi securităţii publice | +1 | -1 | | -1 |
| accesul şi calitatea serviciilor de protecţie socială | 0 | 0 | | 0 |
| accesul şi calitatea serviciilor educaţionale | 0 | 0 | | 0 |
| accesul şi calitatea serviciilor medicale | 0 | 0 | | 0 |
| accesul şi calitatea serviciilor publice administrative | +1 | 0 | | 0 |
| nivelul şi calitatea educaţiei populaţiei | 0 | 0 | | 0 |
| conservarea patrimoniului cultural | 0 | 0 | | 0 |
| accesul populaţiei la resurse culturale şi participarea în manifestaţii culturale | 0 | 0 | | 0 |
| accesul şi participarea populaţiei în activităţi sportive | 0 | 0 | | 0 |
| discriminarea | 0 | 0 | | 0 |
| alte aspecte sociale | 0 | 0 | | 0 |
| **De mediu** | | | | |
| clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră şi celor care afectează stratul de ozon | +1 | -1 | 0 | |
| calitatea aerului | +1 | -1 | 0 | |
| calitatea şi cantitatea apei şi resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile şi de alt gen | 0 | 0 | 0 | |
| biodiversitatea | 0 | 0 | 0 | |
| flora | 0 | 0 | 0 | |
| fauna | 0 | 0 | 0 | |
| peisajele naturale | 0 | 0 | 0 | |
| starea şi resursele solului | 0 | 0 | 0 | |
| producerea şi reciclarea deşeurilor | 0 | 0 | 0 | |
| utilizarea eficientă a resurselor regenerabile şi neregenerabile | 0 | 0 | 0 | |
| consumul şi producţia durabilă | 0 | 0 | 0 | |
| intensitatea energetică | 0 | 0 | 0 | |
| eficienţa şi performanţa 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 | |