

Formularul tipizat al documentului de analiză a impactului

Titlul analizei impactului (poate conține titlul propunerii de act normativ):	<i>PHG privind aprobarea Metodologiei de calcul a tarifelor, a Nomenclatorului și tarifelor serviciilor publice prestate de către autoritatea administrativă de specialitate în domeniul transporturilor rutiere ANTA</i>
Data:	
Autoritatea administrației publice (autor):	<i>MIDR, ANTA</i>
Subdiviziunea:	
Persoana responsabilă și datele de contact:	

Compartimentele analizei impactului

1. Definirea problemei

a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate

Diminuarea calității serviciilor publice prestate de către autoritatea administrativă, cât și desfășurarea activității agenților economici în lipsă de transparență de calcul și stabilire a tarifelor din domeniul transportului rutier.

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

*Problema iterată relevă lipsa unui **mecanism transparent de calculare și stabilire a tarifelor** la serviciile publice prestate de autoritatea din domeniul transporturilor rutiere din subordinea MIDR, ANTA , care să asigure **acoperirea costurilor aferente procesului de prestare a serviciilor** contra plată de către autoritatea vizată, conform prevederilor cadrului legal național, în baza formulei non-profit, conform rigorilor Legii 234/2021 cu privire la serviciile publice art. 24(5), dar și respectarea principiilor de bază de reglementare a activității de întreprinzător, stabilite în Legea 235/2006 – principiul de transparență decizională și principiul de previzibilitate a cheltuielilor.*

În ultimii ani atestăm o creștere lejeră a volumelor mărfurilor transportate pe cale rutieră. Astfel, conform datelor BNS, în anul 2022, întreprinderile de transport feroviar, rutier, fluvial și aerian au transportat 20,9 milioane tone de mărfuri, volum superior celui înregistrat în anul 2021 cu 5,9%. În această perioadă, volumul de mărfuri transportate cu transportul rutier este în creștere cu doar 4,1%. În anul 2022, întreprinderile de transport rutier, care dețin întâietate în structura mărfurilor transportate (80,9%), au transportat 16,9 milioane tone de mărfuri, din care 12,4 milioane tone (73,2% din total) în trafic național și 4,5 milioane tone (26,8%) – în trafic internațional.

Tab.1. Volumul de mărfuri transportate și parcursul mărfurilor realizat de întreprinderile de transport în anul 2022

Moduri de transporturi	Anul 2022	Anul 2022 în % față de anul 2021	Anul 2021 în % față de anul 2020
<i>Mărfuri transportate, mii tone:</i>	20 873,4	105,9	119,1
feroviar	3 854,9	116,2	115,1
rutier	16 881,5	104,1	120,8
fluvial	135,8	80,8	73,8
aerian	1,2	86,9	106,4

Parcursul mărfurilor, milioane tone-km:	6 071,8	114,1	114,8
feroviar	1 222,0	183,9	110,9
rutier	4 848,4	104,2	115,4
fluvial	0,27	80,8	73,8
aerian	1,2	115,3	109,0

Totodată, numărul serviciilor publice prestate către agenții economici din domeniul transportului rutier de către ANTA este în diminuare cu 25,8% în 2022 în raport cu anul 2021, unul din motivele fundamentale fiind insuficiența de resurse financiare care să acopere costurile acestora serviciilor publice prestate de către ANTA.

Tab.2. Numărul serviciilor publice prestate de către ANTA

Servicii publice prestate	2021		2022		Evoluție (%)
	Acte (unități)	Suma (mii.lei)	Acte (unități)	Suma (mii.lei)	
autorizații internaționale	103562	34 405,5	50472	20 207,1	-51,2%
autorizații CEMT , inclusiv:		10 715,5		9 587,5	
- anual	899		727		-19,1%
- lunar	234		1764		+653%
Carnet Foi de Parcurs și INTERBUS	15 609	457,2	10 1015	761,5	-33,3% +66%
Carnet de drum, inclusiv:		gratuit		gratuit	
- anual	953		737		-22,6%
- lunar	235		1764		+650%
Certificat CEMT, inclusiv:		gratuit		gratuit	
- Alb	15386		14995		-2,5%
- Galben	1240		1690		+36%
Certificat ADR	4800	gratuit	5300	gratuit	+10,4%
autorizații multilaterale BSEC	1511	gratuit	1965	1,4	+30%
autorizații multilaterale TRACECA	200	gratuit	200	gratuit	
autorizații internaționale RUSIA	18425	gratuit	12082	6,2	-34,4%
autorizații rute regulate	2309	gratuit	3270	gratuit	+41,6%
cartele tahografice	5972	9 512,3	7734	11 672,1	+29,5%
certIFICATE de competență profesională	29267	1 117,1	29799	1 305,1	-1,8%
Ecusoane și rapoarte de testare tehnică	699880	3 559,4	521330	2 929,9	-25,5%
Autorizații speciale de transport pentru efectuarea transportului pe drumurile publice cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise cu aplicarea taxelor prevăzute de legislație. (alin (1) art.351 Titlul IX, Cod Fiscal.	2531	9 609,3	2472	7 049,1	-2,3%
Total	885497	69 376,3	657326	53 519,9	- 25,8%

Iar analizând veniturile realizate din prestarea serviciilor publice prin intermediul Ghișeului unic al ANTA pentru anul 2022, care constituie **53,5 mil. lei** și veniturile pentru anului 2021, care au constituit **69,3 mil.lei**, se atestă o descreștere a veniturilor ANTA cu aproximativ **22,7%**, față de aceeași perioadă a anului precedent.

Pe de altă parte, agenții economici sunt lipsiți de tarife previzibile și echitabile la serviciile publice prestate de autoritățile vizate, formate în baza formulei non-profit, fundamentate de cheltuielile necesare prestării serviciilor publice de către autoritățile administrative de specialitate în domeniul transporturilor, fiind afectate *principiile de transparență decizională și previzibilitate a cheltuielilor pentru mediul de afaceri*:

- **Principiul de transparență decizională** este nerespectat pe motiv că până la moment tarifele pentru serviciile prestate de autoritățile vizate au fost stabilite aleatoriu, reieșind din careva factori subiectivi, în lipsa fundamentării mărimii acestora;
- **Principiul de previzibilitate a cheltuielilor** este afectat de asemenea, modificarea mărimii tarifelor fiind nereglementată, astfel mediul de afaceri fiind lipsit de cifre previzibile, care să servească drept bază pentru planificarea costurilor afacerilor.

În astfel de condiții, nu putem anticipa o dezvoltare a sectorului transporturilor rutier, fără a interveni în aspect de facilitare a posibilităților (creșterii numărului și facilitării accesului) de prestare a serviciilor publice pentru agenții economici din sectorul transporturilor rutier.

c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

Diversitatea abordărilor în calcularea și stabilirea tarifelor pentru serviciile publice (în special, discreția factorilor de decizie), aplicate anterior de către autoritățile administrative de specialitate în domeniul transporturilor rutier, s-au soldat cu mai multe efecte negative, atât pentru autoritățile prestatoare de servicii, cât și pentru beneficiarii acestora: diminuarea numărului de servicii prestate, incertitudinea privind prețurile la serviciile prestate, unele fiind stabilite în euro, iar cursul acestuia fiind flotand în raport cu valuta națională, astfel creând obstacole în proces de accesare.

Deci, problema abordată afectează :

- atât mediul de afaceri, pentru care nu sunt respectate principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător stabilite în legea 235/2006 (principiile de transparență decizională și de previzibilitate a cheltuielilor);
- cât și autoritățile administrative de specialitate ANTA, care din motiv de insuficiență de resurse financiare în proces de prestare a serviciilor publice, diminuează numărul acestora, fapt care afectează grav atractivitatea dezvoltării afacerilor în sectorul transporturilor rutiere.

În contextul celor expuse mai sus, în vederea consolidării cadrului normativ în domeniul respectiv, se face necesară elaborarea unui mecanism transparent de calculare și stabilire a tarifelor pentru serviciile publice prestate de autoritățile administrative de specialitate din domeniul transporturilor, pentru a asigura principiile de transparență decizională și previzibilitate a cheltuielilor pentru agenții economici din sectorul transporturilor, dar și suficiența financiară a autorităților prestatoare de servicii publice din acest domeniu.

d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție

În cazul în care nu se va interveni în soluționarea problemei prin aprobarea proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor la serviciile prestate de către ANTA , precum și a Nomenclatorului serviciilor prestate și tarifele acestora:

- va continua existența vidului legislativ care prevede aprobarea unei Metodologii de calculare a tarifelor la serviciile publice prestate, a Nomenclatorului și tarifele aprobate de către Guvern;
- autoritatea administrativă de specialitate din domeniul transporturilor rutier va fi în incapacitate de mentenanță și dezvoltare a activității sale, precum și de implementare a cerințelor de conformare cadrului legal național și internațional, diminuând posibilitățile agenților economici de a își desfășura activitățile în acest domeniu;
- agenții economici în continuare vor fi lipsiți de asigurarea principiilor de transparență decizională (neștiind cum sunt formate tarifele la serviciile prestate de către autorități),

dar și de previzibilitate a cheltuielilor (fiind posibile intervenții de modificare a tarifelor în orice moment de către autorități).

Toate aceste lacune se vor solda în consecință cu diminuarea numărului și calității serviciilor publice prestate de autoritățile administrative de specialitate din domeniul transporturilor rutier și naval, precum și scăderea constantă a volumelor de mărfuri transportate pe căile rutieră.

e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului

- Conform Legii 136/2017 cu privire la Guvern, HG 690/2017 cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, MIDR este *organul central de specialitate al administrației publice care asigură realizarea politicii guvernamentale în domeniile de activitate ce îi sunt încredințate*, inclusiv domeniile de transport și infrastructura de transport.

Iar conform Anexei 3 a HG 690/2017 cu privire la organizarea și funcționarea MIDR, ANTA este autoritatea administrativă din subordinea MIDR, care implementează politica MIDR în domeniul transportului auto/rutier.

- Totodată, conform Legii 98/2012 cu privire la administrația publică centrală de specialitate art.14, (1) Pentru asigurarea implementării politicii statului în anumite subdomenii sau sfere din domeniile de activitate care îi sunt încredințate unui minister, în subordinea acestuia pot fi create autorități administrative cu forma de organizare juridică de agenții, servicii de stat și de inspectorate de stat. Autoritățile administrative din subordinea ministerelor sunt persoane juridice de drept public. Iar în conformitate cu art. 15 (4) al Legii 98/2012, **Guvernul aprobă Metodologia de calculare a tarifelor, nomenclatorul serviciilor și cuantumul tarifelor pentru serviciile prestate persoanelor fizice și juridice de către autoritățile administrative, cu excepția cazurilor în care aceasta ține de competența Parlamentului, în conformitate cu Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.**
- ANTA funcționează în baza HG 151 din 09.03.2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto, în calitate de autoritate administrativă în subordinea organului central de specialitate, cu statut de persoană juridică, finanțată în conformitate cu principiile, regulile și procedurile stabilite în Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014. Iar conform pct.7, **Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în termen de 9 luni de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, va elabora și va prezenta Guvernului spre aprobare Metodologia de calculare a tarifelor la serviciile prestate de către Agenția Națională Transport Auto și Nomenclatorul serviciilor prestate și tarifele acestora.**
- Conform Legii 234/2021 cu privire la serviciile publice, servicii publice – activități administrative necomerciale cu caracter individual, realizate în regim de putere publică de prestatorul de servicii publice, cu sau fără solicitarea beneficiarilor de servicii, și care vizează realizarea drepturilor, libertăților, obligațiilor și intereselor legitime ale acestora, asigurându-le, după caz, beneficiile materiale sau nemateriale corespunzătoare; Iar conform art.24 (5), **Tarifele percepute pentru prestarea serviciilor publice cu plată în formă electronică și la ghișeu sunt stabilite distinct și au drept scop doar acoperirea cheltuielilor efective ale prestatorului în procesul de prestare a serviciilor publice.** Iar conform art.24 (6), **În procesul de prestare a serviciilor publice nu pot fi percepute tarife pentru realizarea de către prestatorul de servicii publice a unor operațiuni administrative care trebuie realizate din oficiu sau în mod obligatoriu.**
- Legea 235/2006 privind principiile de reglementare a activității de întreprinzător, art.6 de asemenea prevede că ***Cuantumul tarifelor pentru prestarea serviciilor se stabilește conform metodologiei aprobate de către Guvern. Veniturile obținute din prestarea serviciilor se**

administrează în conformitate cu principiile, regulile și procedurile stabilite de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014.*

Prin urmare deducem, că problemele enunțate anterior sunt generate de vidul legislativ în aspect de reglementare a modalității formării tarifelor la serviciile prestate de către ANTA, conform cerințelor cadrului legal național.

- De menționat, că urmare aprobării de către Guvern a Metodologiei de calcul a tarifelor pentru serviciile prestate de către ANTA, ulterior va urma recalcularea tarifelor /costurilor serviciilor reflectate în Legea 160/2011, în vederea asigurării transparenței în proces de formare a costurilor suportate de mediul de afaceri.

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)

Reieșind din problema abordată, aprobarea unui mecanism de formare a tarifelor pentru serviciile publice prestate de autoritățile din domeniul transporturilor din subordinea MIDR, ANTA, are obiectivele de a asigura:

- *principiile de transparență decizională și previzibilitate a cheltuielilor pentru mediul de afaceri;*
- *acoperirea cheltuielilor în proces de prestare a serviciilor publice de către autoritățile administrative vizate, în baza unei formule non-profit, dar și a volumului defalcărilor în fondurile obligatorii, conform prevederilor cadrului legal național și acordurile internaționale.*

Urmare a implementării prevederilor care vor reglementa și fundamenta formarea tarifelor la serviciile publice prestate de ANTA, se estimează:

- *agenții economici să își sporească activitățile, beneficiind de tarife previzibile și echitabile, formate în baza formulei non-profit, fundamentate de cheltuielile necesare prestării serviciilor publice de către autoritățile administrative de specialitate în domeniul transporturilor;*

Indicatori de performanță:

- *Volumul mărfurilor transportate pe cale rutieră va crește de la 16881 mii tone în 2022 cu 10% anual;*
- *autoritățile administrative de specialitate în domeniul transporturilor să devină autosuficiente financiar, care să asigure cantitatea și calitatea necesară a serviciilor prestate, o dezvoltare continuă a capacităților umane și tehnologice, precum și armonizarea la practicile europene de prestare a serviciilor publice.*

Indicatori de performanță:

- *numărul serviciilor prestate de către ANTA va crește de la 657326 în 2022 cu 5% anual;*

3. Identificarea opțiunilor

a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție

În cazul lipsei de intervenție, opțiune care ar veni în contradicție cu prevederile actelor normative în vigoare, având în vedere că atât Legea nr.98/2012 cu privire la administrația publică centrală de specialitate, art. 15 (4), cât și HG 151 din 09.03.2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto, pct.7, stabilesc necesitatea elaborării și prezentării Guvernului spre aprobare Metodologia de calculare a tarifelor la serviciile prestate de către Agenția Națională Transport Auto și Nomenclatorul serviciilor prestate și tarifele acestora, vom atesta următoarele consecințe:

- *va continua existența unui vid legislativ în raport cu problemele abordate, adică lipsa unor tarife fundamentate și previzibile la serviciile publice prestate de către instituțiile publice vizate pentru agenții economici;*
- *autoritatea administrativă de specialitate ANTA va fi în imposibilitate de a aplica un sistem transparent de stabilire a tarifelor la serviciile publice prestate;*
- *se va face dificilă asigurarea procesului de extindere, la necesitate, a spectrului și numărului de servicii prestate de către autoritățile vizate.*

b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea ținesc cauzele problemei, cu indicarea noutăților și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate

Prin urmare, proiectul prevede aprobarea:

1. Metodologiei de calculare a tarifelor la serviciile publice prestate de ANTA, întru asigurarea principiului de transparență decizională în proces de reglementare a activității de întreprinzător, precum și asigurarea respectării cadrului legal de prestare a serviciilor publice, conform căruia tarifele trebuie să acopere costurile de prestare, Legea 234/2021 art.24(5).

Proiectul Metodologiei este structurat în 3 capitole, după cum urmează:

Capitolul I. Dispoziții generale – conține norme/principii generale aplicabile la calcularea tarifelor pentru serviciile publice prestate de către autoritățile administrative de specialitate în domeniul transporturilor rutier.

Capitolul II. Modul de calculare a tarifelor/ costurilor la serviciile publice prestate de către autoritățile ANTA – prezintă formula de calcul a tarifului și descrie elementele componente ale tarifului:

Formula 2

$$CT_i = \frac{CDM_i + CDP \cdot \frac{Nt_i}{NT_t}}{1 - \frac{PCI}{100}}$$

CT_i – costul tarifului pentru serviciul public i (lei);

CDM_i – costul cheltuielilor directe materiale, aferente procesului de prestare a serviciului i (lei), determinate conform pct.11, (aprobate prin ordin de către administratorul autorității);

CDP – costul cheltuielilor directe de personal, antrenat în procesul de prestare a serviciilor publice (lei), determinate conform pct.13;

Nt_i - norma de timp, stabilită ca fiind necesară pentru prestarea serviciului i (min), (aprobată prin ordin al administratorului autorității) ;

NT_t – norma de timp totală (min), care se determină în conformitate cu pct. 8;

PCI - ponderea cheltuielilor indirecte, care se determină în conformitate cu pct. 14, în total cheltuieli ale Instituției (%).

Capitolul III. Structura costurilor incluse în tariful serviciului public – descrie componența costurilor/cheltuielilor în scopul determinării și includerii acestora în tariful:

- costuri directe materiale, aferente fiecărui serviciu prestat;
- costuri directe de personal;
- costuri indirecte.

2. Nomenclatorul serviciilor publice, temeiul legal și tarifele pentru acestea, calculate și stabilite de către ANTA, conform Metodologiei enunțate. Drept efect, se va asigura respectarea principiului de previzibilitate a cheltuielilor agenților economici în proces de desfășurare a activității de întreprinzător în domeniul transporturilor rutiere și navale.

Exemplu de calcul a tarifului pentru serviciu public:

1. Cartela tahografică

$$CT_i = (956,56 \text{ lei} + 2\,036\,051,86 \text{ lei} : 1500000 \text{ min} \times 64 \text{ min}) : (1 - 46\% : 100) = 1.932,28 \text{ lei}$$

1. Cheltuieli directe materiale (CDMi) necesare pentru prestarea serviciului CARTELA TAHOGRAFICA

N/o	Materiale	Nr unit, buc.	Preț un, lei	Cost, lei
1	2	3	4	5=3*4

1.	Hârtie A4	6	0,86	5,16
2.	Costul cartelei (incl chelt import)	1	951,4	951,4
	Total per serviciu i			956,56 lei

2. Norma de timp (Nti), necesară pentru prestarea serviciul CARTELA TAHOGRAFICĂ

N/o	Denumirea procedurii/etapei	Timp nec., min
1	2	3
1.	Recepționarea cererii, eliberarea notei de plată	5 min
2.	Examinarea dosarului, actelor prezentate (certificat de competență profesională, permis de conducere, buletin identitate/permis de ședere, dovada achitării costului).	10 min
3.	Înregistrarea datelor solicitantului în sistemul TachoNET.	15 min
4.	Verificarea solicitantului în sistemul TachoNET cu ulterioara aprobare/respingere	10 min
5.	Perfectarea notei de comandă din munărul solicitărilor aprobate și remiterea acesteia către CertSIGN.	2 min
6.	Expedierea/recepționarea prin E-mail a confirmării de preluare a notei de comandă	10 min
7.	Recepționarea comenzii perfectate (verificarea cardurilor/înregistrarea cardurilor în baza de date ANTA/ semnarea și expedierea actelor aferente)	2 min
8.	Eliberarea cartelei tahografice	10 min
	Total per serviciu	64 min

3. Cheltuieli directe nerepartizabile (CDN), conform situației financiare pentru anul precedent

N/o	Denumirea cheltuielilor	Valoarea conform sit. fin., lei
1	2	3
1.	Cheltuieli de salarizare a personalului antrenat în procesul de prestare a serviciilor	1 578 334,78
2.	Cheltuieli de contribuții la CNAS pentru pers antrenat în procesul de prestare a serviciilor	457 717,08
	Total cheltuieli directe de personal (CDN)	2 036 051,86

4. Norma totală de timp a angajaților Instituției (NTt), antrenați în procesul de prestare a volumului anual de servicii publice

Nr unități de person, antrenați în procesul de prest serviciilor	Durata zilei de muncă, ore	Nr zile lucrătoare per 1/2 an, zile	Balanța anuală de timp aferent prest serviciilor, min
1	2	3	4 (1*2*3*60)
25	8	250/2 125	1 500 000

5. Cheltuieli indirecte, % ponderea acestora în total cheltuieli ale ANTA

N/o	Denumirea cheltuielilor	Valoarea, conform sit financiare, lei
1	2	3
1.	Cheltuieli de salarizare a conducerii și personalului auxiliar a autorității	3 096 993,14
2.	Cheltuieli de contribuții la CNAS a cond și pers auxiliar	898 128,01
3.	Cheltuieli sisteme informaționale	512 624,48

4.	Cheltuieli de amortizare a cheltuielilor corporale și necorporale	3 039 806,64
5.	Cheltuieli de locațiune (incl gaz, electr, apă, canal)	3 293 363,10
6.	Cheltuieli de servicii de telefonie, servicii postale	185 288,00
	Total cheltuieli indirecte (C _I)	9 506 301,5
	Cheltuieli totale ale autorit (C _T)	20 541 446,72
	Pondere PC_I= C_I/C_T*100%	46 %

Note:

1. Norma totală de timp a angajaților antrenați în procesul de prestare a serviciilor publice a fost calculate în bază de 6 luni ale a.2022, dat fiind faptul că din 1 iulie 2022 a fost modificată modalitatea de calcul a salariilor angajaților instituției (conform HG 151/2022 privind organizarea și funcționarea ANTA, personalul a trecut la statutul de funcționar public, salarizat în baza Legii 270/2018 cu privire la sistemul unitar de salarizare în sectorul bugetar).
2. Personalul implicat în procesul de prestare a serviciilor publice reflectate în Nomenclator a constituit 14 persoane (Direcția servicii publice, Direcția înregistrare, evidență și analiză, Serviciul administrativ).
3. Costurile directe materiale și Norma de timp, necesare pentru prestarea serviciilor publice din Nomenclator, sunt aprobate prin Ordinul administratorului ANTA.

c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

Opțiuni alternative nu au fost luate în considerare, reieșind din prevederile actuale ale cadrului legal național, care presupun necesitatea aprobării de către Guvern a unei Metodologii de calcul a tarifelor, a Nomenclatorului și tarifelor pentru serviciile publice prestate de către autoritățile publice administrative din domeniul transporturilor (Legea nr.98/2012 cu privire la administrația publică centrală de specialitate, art. 15 (4) , cât și HG 151 din 09.03.2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto, pct.7)

O eventuală opțiune, care poate fi analizată pentru o ulterioară implementare poate fi menționată practica internațională (Franța, Italia, Estonia, Suedia, Portugalia, etc...), când toate autoritățile din domeniul transporturilor sunt comasate în una și aceasta este finanțată din % din cifra de afaceri a agentului economic. Este o practică salutară, pentru că ar favoriza dezvoltarea afacerilor în domeniu, organul de supraveghere fiind direct/financiar cointeresat în promovarea de succes a afacerilor în domeniul transporturilor.

4. Analiza impacturilor opțiunilor

a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate

Avantaje (efecte pozitive) – Nu sunt identificate.

Dezavantaje (efecte negative):

- *va continua existența unui vid legislativ în raport cu problemele abordate, adică lipsa unor tarife fundamentate și previzibile la serviciile publice prestate de către instituțiile publice vizate pentru agenții economici;*
- *autoritatea administrativă de specialitate ANTA va fi în imposibilitate de a aplica un sistem transparent de stabilire a tarifelor la serviciile publice prestate;*
- *se va face dificilă asigurarea procesului de extindere, la necesitate, a spectrului și numărului de servicii prestate de către autoritățile vizate.*

Toate aceste dezavantaje se vor sconta cu diminuarea atractivității afacerilor în domeniul transporturilor rutier și naval și scăderea constantă a volumelor de mărfuri transportate pe căile rutieră și navală.

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 desfășurării afacerilor.* Impactul pozitiv al intervenției este generat de stabilirea într-un mod transparent a tarifelor fundamentate în baza costurilor reale aferente procesului de prestare a serviciilor publice. **Totodată, Impactul negativ al intervenției ar putea fi generat de majorările tarifelor pentru unele din servicii publice, pentru care anterior tarifele au fost stabilite aleatoriu, fără a fundamentare în baza costurilor aferente procesului de prestare a acestora. Dar, trebuie de menționat tarifele la unele servicii vor fi diminuate, urmare a implementării Metodologiei de calcul a tarifelor.**
Per general, putem estima creșterea/descreșterea tarifelor cu ...% față de nivelul actual al acestora.
- *Povara administrativă.* Suplinirea bugetului autorităților urmare a prestării serviciilor publice la tarife fundamentate în baza costurilor acestora, se va sconta cu creșterea numărului și calității prestării serviciilor publice, fapt ce va diminua din povara administrativă asupra mediului de afaceri.
- *Fluxurile investiționale și comerciale.* Urmare a implementării prevederilor proiectului este anticipată creșterea numărului și calității serviciilor publice prestate în domeniul transporturilor rutier, creșterea atractivității activităților de afaceri în domeniul transporturilor, fapt care va genera sporirea fluxurilor investiționale și comerciale în economia națională.
- *Competitivitatea afacerilor.* Creșterea competitivității afacerilor în domeniul transporturilor rutier este anticipată în calitate de impact al intervenției, aceasta fiind fundamentată de tarifele la serviciile publice prestate, formate în baza principiului de acoperire a cheltuielilor efective ale prestatorului de servicii publice, stabilit în art.24 al Legii 234/2021 privind serviciile publice.
- *Veniturile și cheltuielile publice.* Este anticipată creșterea fluxului de mijloace financiare disponibile pentru autoritățile prestatoare de servicii publice prestate contra plată în domeniul transporturilor rutier, urmare a formării tarifelor în baza costurilor efective ale acestora, fapt ce va permite creșterea competențelor personalului calificat, a capacităților tehnice a autorităților, și drept efect scontat creșterea calității serviciilor prestate.
- *Accesul și calitatea serviciilor publice administrative.* Urmare a fortificării capacităților tehnice și umane a acestora , va crește nivelul de acces și calitatea serviciilor publice administrative prestate de autoritățile administrative din domeniul transporturilor rutier.

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 sunt.

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

Nu sunt identificate.

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

Costuri de conformare pentru întreprinderi ar putea fi majorările de tarife la unele din serviciile publice, pentru care anterior tarifele au fost stabilite aleatoriu, fără a fundamentare în baza costurilor aferente procesului de prestare a acestora.

Totodată, impact disproporționat care ar putea distorsiona concurența nu există, dat fiind faptul că tarifele la serviciile prestate de autoritățile vizate vor fi stabilite în baza costurilor reale care le implică procesul de prestare a acestora, și nu în mod aleatoriu cum s-a întâmplat până acum.

Concluzie

e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați

Urmare a analizei beneficiilor și costurilor, precum și a evaluării impacturilor scontate, deducem că este optimă selectarea opțiunii de adoptare a Hotărârii Guvernului privind aprobarea Metodologiei de calcul a tarifelor la serviciile publice prestate de autoritatea administrativă de specialitate în domeniul transporturilor rutier, precum și a Nomenclatorului și tarifelor acestora.

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 sînt necesare

Entitatea responsabilă pentru implementarea intervenției va fi autoritatea administrativă de specialitate ANTA, care va presta servicii publice conform Nomenclatorului la tarife, calculate în baza Metodologiei aprobate.

În acest scop ANTA va calcula și aproba prin ordin al administratorului:

- *Costul cheltuielilor directe materiale a fiecărui din serviciile publice, conform Nomenclatorului;*
- *Norma de timp necesară pentru prestarea fiecărui din serviciile publice, conform Nomenclatorului;*

b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea

Indicatori de performanță:

- *Volumul mărfurilor transportate pe cale rutieră va crește de la 16881 mii tone în 2022 cu 10% anual;*
- *numărul serviciilor prestate de către ANTA va crește de la 657326 în 2022 cu 5% anual;*

c) Identificați peste cît timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea

Se estimează că impacturile pozitive ale intervenției se vor resimți începând cu al doilea an de implementare a acesteia.

Iar monitorizarea și evaluarea performanțelor în domeniul transporturilor, urmare a implementării prevederilor propuse se vor efectua anual în baza statisticilor BNS, conform indicatorilor de performanță stabiliți la pct. 5b.

6. Consultarea

a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă

Analiza Impactului de Reglementare, precum și Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Metodologiei de calcul a tarifelor, a Nomenclatorului și tarifele la serviciile publice prestate de ANTA și ANRM, urmează a fi consultat cu:

Asociațiile patronale din domeniul transportului rutier, agenți economici etc.

b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților

Proiectul Hotărârii Guvernului va fi consultat, conform algoritmului:

1. *PHG și AIR la proiect vor fi plasate pe pagina web oficială a autorităților ANTA și ANRM – www.anta.gov.md;*
2. *PHG și AIR la proiect vor fi plasate pe www.particip.gov.md;*

3. În adresa entităților indicate în pct. 6a vor fi remise PHG și AIR la proiect cu solicitarea de emitere a opiniilor asupra acestora.

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)

Anexă

Tabel pentru identificarea impacturilor

Categoriile de impact	Punctaj atribuit		
	Opțiunea propusă	Opțiunea 1 *a nu face nimic*	Opțiunea alternativă 2
Economic			
costurile desfășurării afacerilor	1	0	-
povara administrativă	1	-1	-
fluxurile comerciale și investiționale	1	0	-
competitivitatea afacerilor	1	0	-
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	0	0	-
concurența pe piață	0	0	-
activitatea de inovare și cercetare	0	0	-
veniturile și cheltuielile publice	2	-1	-
cadru instituțional al autorităților publice	0	0	-
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	1	0	-
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	0	0	-
situația social-economică în anumite regiuni	0	0	-
situația macroeconomică	0	0	-
alte aspecte economice	0	0	-
Social			
gradul de ocupare a forței de muncă	0	0	-
nivelul de salarizare	0	0	-
condițiile și organizarea muncii	0	0	-
sănătatea și securitatea muncii	0	0	-
formarea profesională	0	0	-
inegalitatea și distribuția veniturilor	0	0	-
nivelul veniturilor populației	0	0	-
nivelul sărăciei	0	0	-
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0	0	-
diversitatea culturală și lingvistică	0	0	-
partidele politice și organizațiile civice	0	0	-
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	0	0	-
modul sănătos de viață al populației	0	0	-
nivelul criminalității și securității publice	0	0	-
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0	0	-
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0	0	-
accesul și calitatea serviciilor medicale	0	0	-
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	2	0	-
nivelul și calitatea educației populației	0	0	-

conservarea patrimoniului cultural	0	0	-
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0	0	-
accesul și participarea populației în activități sportive	0	0	-
discriminarea	0	0	-
alte aspecte sociale	0	0	-
De mediu			
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	0	0	-
calitatea aerului	0	0	-
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	0	0	-
biodiversitatea	0	0	-
flora	0	0	-
fauna	0	0	-
peisajele naturale	0	0	-
starea și resursele solului	0	0	-
producerea și reciclarea deșeurilor	0	0	-
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	0	0	-
consumul și producția durabilă	0	0	-
intensitatea energetică	0	0	-
eficiența și performanța energetică	0	0	-
bunăstarea animalelor	0	0	-
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	0	0	-
utilizarea terenurilor	0	0	-
alte aspecte de mediu	0	0	-

Tablelul 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
Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect și/sau analiza de impact
Expertiza Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (după caz)
Alte materiale informative/documente (la decizia autorilor)