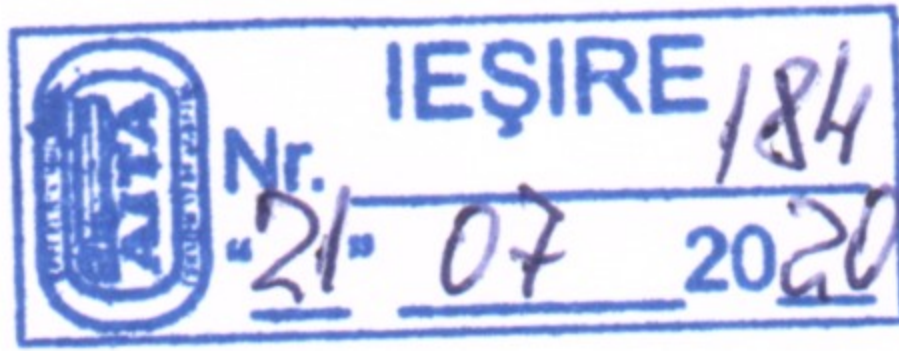




ASOCIAȚIA INTERNAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR AUTO DIN MOLDOVA

3/1 BD. D. CANTEMIR, 2001, CHIȘINĂU, MOLDOVA
Internet: www.aita.md
e-mail: info@aita.md

Tel. +373(22) 278844
Fax +373(22) 278838
WinFax +373(22) 278837



**Domnului Sergiu RAILEAN,
Ministru Economiei și Infrastructurii**

Stimate Domnule Ministru,

Urmare discuțiilor din cadrul ședinței de lucru cu membrii Consiliului Consultativ de pe lângă Ministerul Economiei și Infrastructurii din data de 13 iulie 2020 Vă remitem proiectul de modificare a Legii privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr. 160 din 22 iulie 2011, care a fost susținut integral de toți participanții la ședință.

Anexă:

- Proiectul de modificare a Legii privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr. 160 din 22 iulie 2011;
- Proiectul AIR-lui la proiectul de modificare a Legii privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr. 160 din 22 iulie 2011

Cu stimă,

Administrator AITA

Dumitru ALBULESA

LEGE
pentru modificarea și completarea unor acte legislative

nr. ___ din _____

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art. 1. La compartimentul II din anexa nr. 1 la Legea privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr. 160 din 22 iulie 2011 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2011, nr. 170–175, art. 494), cu modificările ulterioare, pozițiile 27–30 vor avea următorul cuprins:

Anexa nr. 1

27	Autorizație multilaterală CEMT anuală, cu carnet de drum		300 de euro*	Un an (pînă la 31 decembrie)
28	Autorizație multilaterală CEMT pe termen scurt, cu carnet de drum		25 de euro*	O lună
29	Autorizație pentru servicii ocazionale neliberalizate (de transport pasageri)		Gratuit	Pentru întreaga călătorie
30	Autorizație pentru transporturi rutiere internaționale de mărfuri		4 euro* – cu plata taxei rutiere pentru Ucraina, Belarus și Ungaria; pentru produse ușor alterabile pentru Ucraina; 6 euro* – de tranzit pentru Austria (într-o direcție); fără plata taxei rutiere pentru Belarus și Ucraina; 12 de euro* – fără plata taxei rutiere pentru Ungaria; universală multiplă (pentru o cursă); pentru toate statele, cu excepția Ucrainei și Belarusului (pentru o cursă); 17 de euro* – universală multiplă eliberată de o țară terță tuturor statelor (pentru transportatori autohtoni); gratuit – TRACECA; BSEC; gratuit – Federația Rusă	Un an

Anexă
la Metodologia de analiză a impactului
în procesul de fundamentare a proiectelor
de acte normative

Formularul tipizat al documentului de analiză a impactului

Titlul analizei impactului (poate conține titlul propunerii de act normativ):	Analiza impactului în procesul de fundamentare a proiectului de modificare a Legii nr.160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.
Data:	Iulie 2020
Autoritatea administrației publice (autor):	Ministerul Economiei și Infrastructurii
Subdiviziunea:	Direcția Transport
Persoana responsabilă și datele de contact:	Dari: Elena – șef Direcția transport a MEI, 022-250545, elena.darii@mei.gov.md
Compartimentele analizei impactului	
1. Definirea problemei	
a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate	
<p>În conformitate cu prevederile Anexei nr.1 „Nomenclatorul actelor permise eliberat de către autoritățile emitente persoanelor fizice și persoanelor juridice pentru practicarea activității de întreprinzător” pct. II „Actele permise care se încadrează în categoria autorizațiilor” din Legea nr.160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, Agenția Națională Transport Auto eliberează autorizații pentru transportatorii rutieri care efectuează transport internațional de marfă la următoarele prețuri:</p> <ul style="list-style-type: none">- autorizație multilaterală CEMT anuală, cu carnet de drum – 580 euro;- autorizație multilaterală CEMT pe termen scurt, cu carnet de drum – 50 euro;- autorizații cu plata taxei rutiere pentru Ucraina, Belarus și Ungaria și pentru produse ușor alterabile pentru Ucraina – 8 euro;- autorizații de tranzit pentru Austria (într-o direcție) și fără plata taxei rutiere pentru Belarus și Ucraina – 12 euro;- autorizații fără plata taxei rutiere pentru Ungaria; universală multiplă (pentru o cursă); pentru toate statele, cu excepția Ucrainei și Belarusului (pentru o cursă) – 24 euro;- autorizație universală multiplă eliberată de o țară terță tuturor statelor (pentru transportatorii autohtoni) – 35 euro. <p>Totodată, dacă să examinăm prețurile pentru eliberarea autorizațiilor în alte țări, tarifele sunt cu mult mai mici:</p> <p style="text-align: center;">Informația privind costurile autorizațiilor pentru transportul rutier internațional la unele țări din Europa (conform situației din iulie 2020)</p>	

Țara	Costul autorizație CEMT anual/lunar	Carnet de drum pentru autorizații CEMT anual/lunar	Autorizație pentru țara terță	Autorizație bilaterală	Autorizație universală	Autorizație de tranzit
UCRAINA 1€=30,48UAH	1500UAH/600UAH 49,2€/19,6€	900UAH 29,5€	46,19UAH 1,5€	46,19UAH 1,5€	46,19UAH 1,5€	46,19UAH 1,5€
ROMANIA 1€=4,84 RON	330 RON/- 68€/-	-	6,7 RON 1,4€	6,7 RON 1,4€	6,7 RON 1,4€	6,7 RON 1,4€
FEDERAȚIA RUSĂ 1€=80,23 RUB	25.200 RUB/- 314€/-	-	396 RUB 4,9€	396 RUB 4,9€	396 RUB 4,9€	396 RUB 4,9€
BULGARIA 1€=1.96 BGN	840 BGN /70 BGN 428€/35,7€	-	10 BGN 5€	10 BGN 5€	10 BGN 5€	10 BGN 5€
POLONIA 1€=4,47 PLN	1200 PLN /- 268€/-	-	50 PLN 11€	50 PLN 11€	50 PLN 11€	50 PLN 11€
REPUBLICA BELORUSĂ 1€=2,75 RUB	540 RUB /- 196€/-	-	27 RUB 9,8€	27 RUB 9,8€	27 RUB 9,8€	27 RUB 9,8€
REPUBLICA MOLDOVA	580 €/50€	-	35€	8€ pentru Ucraina, Belarus și Ungaria și pentru produse ușor alterabile pentru Ucraina	24 € pentru Ungaria; universală multiplă (pentru o cursă); pentru toate statele, cu excepția Ucrainei și Belarusului (pentru o cursă)	12 € pentru Austria (într-o direcție) și fără plata taxei rutiere pentru Belarus și Ucraina

Dacă e să facem o analiză a costurilor, putem observa o diferență de prețuri de cca 5-10 ori mai mare față de costurile din țările vecine. Aceasta la rândul său se reflectă negativ asupra competitivității transportatorilor rutieri naționali față de transportatorii străini și respectiv înrăutățește situația lor până la nivelul critic fiind într-o concurență neloială.

Astfel, în urma implementării modificărilor menționate la Legea nr.160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, transportatorii rutieri naționali vor fi puși în aceleași condiții ca și transportatorii din țările străine și vor putea concura la egal pe piața de transport de marfă din regiune.

Astfel, pentru a micșora povara transportatorilor care efectuează transportarea mărfurilor în trafic internațional, prin micșorarea costurilor la autorizații, se va da posibilitatea de a efectua transporturi rutiere internaționale de mărfuri la prețuri competitive pe piață.

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.

Necesitatea elaborării și aprobării prezentelor modificări reiese din necesitatea micșorării costurilor autorizațiilor de transport auto internaționale, în vederea păstrării unei competitivități sigure pentru transportatorii naționali în transportul internațional de mărfuri. Prezentele modificări stabilesc un cost mai mic pentru autorizațiile auto de transport auto

internațional, eliberate transportatorilor naționali de către Agenția Națională Transport Auto. Actualmente, în Republicii Moldova, autorizațiile de transport auto internațional, sunt eliberate de către Agenția Națională Transport Auto, conform prevederilor prevederile Anexei nr.1 „Nomenclatorul actelor permise eliberat de către autoritățile emitente persoanelor fizice și persoanelor juridice pentru practicarea activității de întreprinzător” pct. II ”Actele permise care se încadrează în categoria autorizațiilor” din Legea nr.160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

Actualmente, transportatorii naționali de marfă care efectuează transporturi internaționale, se confruntă cu o problemă majoră ce ține de costul transportărilor. Astfel, costul major al autorizațiilor de transport auto internaționale eliberate de Agenția ANTA este de cca 5-10 ori mai mare comparativ cu alte țări (România, Belarus, Federația Rusă, etc.). Aceasta la rândul său, duce la pierderea numărului de clienți, respectiv la micșorarea volumurilor de transportare per ansamblu și la o concurență neloială.

Mai mult ca atât, costul major al autorizațiilor de transport auto internațional, inevitabil duce la majorarea costului de transportare a mărfurilor. Astfel, transportatorii din alte țări efectuează aceleași transportări la un preț cu mult mai redus, ceea ce îi face pe transportatorii moldoveni absolut necompetitivi pe piața internațională.

Efectuând o examinare a unităților de transport rutiere, putem constata că în transportul internațional de mărfuri sunt implicate cca 5000 unități de transport moldovenești și cca 20.000 de angajați (manageri, conducători auto, personal auxiliar, deservirea tehnică, etc.).

Conform listei Stocului de autorizații publicate pe site-ul Agenției Naționale Transport Auto, pentru anul 2020 de către Agenția ANTA au fost primite fără plată, prin schimb de autorizații cu alte state 95.180 de autorizații unitare pentru transport auto internațional de mărfuri, iar pentru ele transportatorii moldoveni achită taxe. Totodată, cota autorizațiilor CEMT pentru anul 2020 este de 1390 autorizații anuale și 1680 lunare.

Dacă e să facem o analiză după numărul de autorizații primite de la alte state și eliberate operatorilor de transport autohtoni, în conformitate cu costul lor, primim următoarele date:

- 11500 autorizații la prețul de 35€ - primim suma de 402.500€
- 26.680 autorizații la prețul de 24€ - primim suma de 640.320€
- 56.000 autorizații la prețul de 12€ - primim suma de 672.000€
- 1000 autorizații la prețul de 8€ - primim suma de 8.000€

Dacă se va diminua prețul conform proiectului propus, primim următoarele date:

- 11500 autorizații la prețul de 17€ - se va diminua suma cu 207.000€
- 26.680 autorizații la prețul de 12€ - se va diminua suma cu 320.160€
- 56.000 autorizații la prețul de 6€ - se va diminua suma cu 336.000€
- 1000 autorizații la prețul de 4€ - se va diminua suma cu 4000€.

În urma acestor examinări, observăm că suma totală cu care sa diminuat costul autorizațiilor este de 867.160€.

Referitor la autorizațiile tip CEMT anuale și lunare, dacă e să efectuăm o analiză până la și după diminuarea costului obținem:

- 1390 autorizații anuale la prețul de 580€ - primim suma de 806.200€, după diminuare la 300€ - 417.000€, diferența - 389.200€;
- 1680 autorizații lunare la prețul de 50€ - primim suma de 84.000€, după diminuare la 25€ - 42.000€, diferența - 42.000€

În urma examinării observăm că suma totală cu care sa diminuat costul autorizațiilor CEMT anuale și lunare este de 431.200€.

Aceste sume neachitate de transportatorii autohtoni va fi un suport pentru transportatori în situația de pandemie și va da un imbold pentru menținerea operatorilor de transport pe piața de transport din regiune.

Chiar și după această diminuare, dacă să calculăm în comparație cu Ucraina și România, putem observa o diferență de cca 3-6 ori mai mare a costurilor la unele categorii de autorizații.

c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

Necesitatea elaborării și aprobării prezentului proiect de Lege reiese din necesitatea readucerii costurilor autorizațiilor eliberate de către Agenția Națională Transport Auto la costul lor din țările învecinate (cum ar fi România și Ucraina).

Totodată, în urma acestor modificări se va menține o competitivitate sigură pentru transportatorii naționali în transportul internațional de mărfuri, deoarece costul nemijlocit al autorizațiilor influențează costul direct al transportării. Astfel, comparativ cu alți transportatori străini, costul pentru transportate pentru transportatorii moldoveni sunt cele mai înalte pe piața internațională.

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

În conformitate cu prevederile Anexei nr.1 „Nomenclatorul actelor permissive eliberat de către autoritățile emitente persoanelor fizice și persoanelor juridice pentru practicarea activității de întreprinzător” pct. II „Actele permissive care se încadrează în categoria autorizațiilor” din Legea nr.160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, sunt stabilite costurile pentru autorizațiile auto în transport internațional.

Conferința Europeană a Miniștrilor de Transport (CEMT) – organizație interguvernamentală, creată la 17 octombrie 1953 la Bruxelles, la care Republica Moldova a aderat la 24 aprilie 1996. Transportatorii moldoveni rutieri de marfă în trafic internațional, activează de rând cu alți transportatori străini, la efectuarea transportărilor internaționale. Transporturile internaționale de marfă între diferite țări se pot efectua doar în baza unei autorizații care reprezintă un document care atestă unui operator de transport rutier dreptul de a efectua în anumite condiții una sau mai multe operațiuni de transport de tranzit sau cu destinație finală pe teritoriul unui stat pe o anumită perioadă de valabilitate a autorizației.

Implementarea modificărilor respective, vor stabili costuri mai mici pentru accesul transportatorilor moldoveni la piața internațională de mărfuri în condițiile de apropiere la cerințele pieții internaționale prin o competitivitate mai înaltă la nivel internațional.

În anul 2011 a fost aprobată și publicată Legea nr.160 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, în care au fost stipulate costurile pentru autorizațiile rutiere de transport internaționale.

În fond problema a evaluat în felul următor, operatorii de transport rutier internațional din cauza costurilor majore la autorizații, au devenit în timp necompetitivi cu alți operatori de transport din alte țări. Aceasta inevitabil duce la majorarea costurilor de transportare de către transportatorii moldoveni. Astfel, majoritatea clienților care doresc să beneficieze de servicii de transportare a mărfurilor în trafic internațional, din cauza serviciilor mai scumpe pe care le oferă transportatorii moldoveni, preferă de a recurge la transportatori rutieri străini, deoarece costul oferit de ei este mai mic.

Această situație creată, denotă o problemă majoră la efectuarea unor transportărilor internaționale de mărfuri de către transportatorii moldoveni, inclusiv și la transportarea mărfurilor autohtone și o barieră în dezvoltarea comerțului internațional și relațiilor economice internaționale.

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 prevederilor Secțiunii 2-a „Autorizații unitare și multiple de transport rutier internațional de mărfuri” și Secțiunii 3-a „Autorizații CEMT” din Codul transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014, constituie cadru juridic pentru efectuarea modificărilor respective.

Mai mult ca atât, conform art. 31³⁴ pct. (1) din Codul transporturilor rutiere, ridicarea autorizațiilor CEMT de către operatorii de transport rutier se efectuează contra unei taxe, mărimea și termenul de achitare ale acesteia fiind stabilite de Nomenclatorul actelor permissive, aprobat prin Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

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)

Scopul general al proiectului de modificare a Legii respective constă în micșorarea costurilor pentru autorizațiile de transport auto internațional prevăzute în Nomenclatorul actelor permise eliberate de către Agenția Națională Transport Auto persoanelor juridice pentru practicarea activității de întreprinzător.

Implementarea modificărilor respective va contribui la realizarea următoarelor obiective:

- diminuarea costurilor pentru autorizațiile de transport auto internațional;
- majorarea competitivității la nivel internațional al transportatorilor rutieri autohtoni;
- majorarea numărului de autorizații eliberate de către Agenția Națională Transport Auto;
- majorarea volumurilor de transportare în urma stabilirii unor costuri similare cu alte țări.

Realizarea acestor obiective va contribui la majorarea veniturilor la bugetul de stat în urma majorării volumurilor de transportare.

Aplicarea în practică a modificărilor date se va solda cu o îmbunătățire a procesului de transportare a mărfurilor la nivel internațional.

Totodată, costurile stabilite în Anexa nr.1 „Nomenclatorul actelor permise eliberat de către autoritățile emitente persoanelor fizice și persoanelor juridice pentru practicarea activității de întreprinzător” pct. II „Actele permise care se încadrează în categoria autorizațiilor” din Legea nr.160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, vor fi ajustate la actualele cerințe de transportare.

Implementarea modificărilor date nu prevăd costuri pentru implementarea lor. Statul doar ajustează legislația națională pentru a putea ajusta costurile autorizațiilor eliberate de către Agenția Națională Transport Auto la costurile autorizațiilor din alte țări.

3. Identificarea opțiunilor

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

În cazul opțiunii de a nu face nimic sau de statu quo, în care nu va fi întreprinsă nici o acțiune în sensul ajustării costurilor pentru autorizațiile în transportul auto internațional, operatorii de transport ce prestează astfel de servicii vor fi nevoiți de a închide compania și/sau de ași înregistra companii de transport în alte țări, cum ar fi România, Belarus etc. (deja peste 200 de companii de transport și-au înregistrat unitățile de transport în alte state).

Totodată, în cazul când nu va fi întreprinsă nici o acțiune, operatorii de transport în trafic internațional nu vor fi competitivi cu alți operatori străini, iar volumurile de transportare vor fi micșorate semnificativ. Astăzi deja unii exportatori din Republica Moldova preferă să solicite prestarea serviciilor de transport de marfă de la transportatori străini, fiindcă serviciilor sunt mai ieftine.

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

Proiectul se axează pe următoarele prevederi de bază:

Prevederile respective se aplică operatorilor de transport rutieri internaționali de mărfuri în conformitate cu condițiile actuale apărute pe piața internațională de transport rutier.

Modificarea costurilor propuse, vor majora considerabil competitivitatea operatorilor de transport autohtoni la nivel internațional.

Fac obiectul prezentei reglementări:

- a) în conformitate cu prevederile art.31¹⁵ pct.(1) din Codul transporturilor rutiere, vehiculele rutiere pentru care se solicită autorizații unitare trebuie să dispună de certificat CEMT pentru condițiile controlului tehnic al autovehiculelor și remorcilor, cu excepția tractoarelor rutiere de categoriile Euro 0 și Euro 1, și raport valabil de inspecție tehnică periodică a vehiculului rutier;
- b) în conformitate cu prevederile art.31²⁸ litera h) din Codul transporturilor rutiere, vehiculele rutiere trebuie să îndeplinească condițiile tehnice impuse de categoriile CEMT – ”Euro IV sigur”, ”Euro V sigur”, ”Euro VI sigur” și ”EEV”;

Pentru obținerea certificatului CEMT, vehiculele rutiere vor fi supuse inspecției tehnice periodice în conformitate cu cerințele actelor normative ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT), conform prevederilor art.129 pct.(1) litera c) din Codul transporturilor rutiere.

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

În calitate de stat care a aderat la Conferința Europeană a Miniștrilor de Transport (CEMT) – organizație interguvernamentală, creată la 17 octombrie 1953 la Bruxelles, la 24 aprilie 1996, statului nostru i-a revenit obligația implementării prevederilor date. Mai mult ca atât, în calitate de stat asociat cu Uniunea Europeană și conform Acordului de Asociere RM-UE, statul nostru și-a asumat angajamentul de a transpune treptat, legislația comunitară în cea națională. Prin urmare, opțiunea de a nu elabora aceste modificări, va genera neconformități în cadrul corespunderii autovehiculelor care efectuează astfel de transportări cu cerințele internaționale, pierderi și oportunități ratate de către companiile de transport pe motiv de cheltuieli de mijloace bănești suplimentare și organizare a curselor în trafic internațional.

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

Actualmente, nu atestăm careva efecte pozitive, deoarece costurile existente în Anexa nr.1 „Nomenclatorul actelor permissive eliberat de către autoritățile emitente persoanelor fizice și persoanelor juridice pentru practicarea activității de întreprinzător” pct. II „Actele permissive care se încadrează în categoria autorizațiilor” din Legea nr.160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, sunt mult prea mari.

În cazul diminuării costurilor pentru autorizațiile de transport auto internaționale, transportatorii moldoveni ar deveni competitivi pe piața internațională.

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

Pe urma implementării proiectului, distingem câteva părți care vor resimți impact pozitiv. Micșorarea costurilor pentru autorizațiile de transport auto internaționale vor avea un efect pozitiv asupra operatorilor de transport moldoveni care efectuează transport internațional. Implementarea costurilor mai mici pentru autorizații, va contribui la dezvoltarea ramurii transportului internațional de mărfuri.

De asemenea, autorizațiile existente în stoc la Agenția Națională Transport Auto vor fi pe deplin realizate.

Pentru stat, costuri pentru implementare nu sunt, acesta prin organul responsabil Agenția Națională Transport Auto va realiza cu funcțiile deja deținute prin prisma legislației.

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

Impactul economic: Aprobarea modificărilor date va conduce la înlăturarea impedimentelor întâmpinate de către operatorii de transport rutieri la desfășurarea activităților de transportare a mărfurilor în trafic internațional. Totodată, în urma micșorării costurilor pentru autorizațiile de transport auto internaționale, transportatorii vor deveni mai competitivi pe piața internațională și va dispărea necesitatea de a înregistra companiile de transport în alte țări, în acest fel suplind considerabil bugetul țării.

Impactul social: Modificările date vor determina operatorii de transport a mărfurilor în trafic internațional, să utilizeze la maximum autorizațiile de transport auto internaționale eliberate Republicii Moldova de către alte țări.

Impactul asupra mediului: în cazul dat nu există opțiuni care ar avea impact asupra mediului.

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

Urmarea aprobării proiectului dat de către autoritatea responsabilă Agenția Națională Transport Auto, transportatorii care efectuează transport internațional de mărfuri își vor majora volumurile de transportare, ceea ce va duce la dezvoltarea ramurii.

Cu toate acestea, există un risc care ar putea duce la eșecul intervenției, și anume nedorința de către unele organe ale statului de a susține propunerea de diminuare a costurilor autorizațiilor auto internaționale.

Nepromovarea acestor modificări, va duce inevitabil la pierderea de către operatorii de transport moldoveni a peții internaționale și respectiv transportarea mărfurilor autohtone de către transportatori străini.

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 sânt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi

Proiectul nu generează costuri suplimentare pentru companiile de transport rutier.

Totuși, în urma diminuării costurilor pentru autorizațiile auto internaționale la bugetul de stat vor reveni mai puțini bani, care vor fi compensați prin achitarea de TVA în urma majorării volumurilor de transportare a mărfurilor în trafic internațional.

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

Considerăm că în calitate de stat, onorarea obligațiilor și angajamentelor internaționale asumate și fortificarea cadrului legal, face ca Republica Moldova să fie o țară atractivă, creează premisele necesare ca Agenția Națională Transport Auto, să-și îndeplinească funcțiile corespunzător și să ridice nivelul de competitivitate a transportatorilor moldoveni pe piața internațională de mărfuri.

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

Implementarea prevederilor proiectului va fi asigurată de către autoritatea administrativă Agenția Națională Transport Auto, în calitate de organ de stat care asigură implementarea documentelor de politici publice și strategiilor naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere.

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

Unul din principalii indicatori de performanță este majorarea competitivității a transportatorilor rutieri moldoveni pe piața de transporturi internaționale.

De asemenea, transportatorii moldoveni nu vor mai avea necesitatea de ași înregistra companiile de transport în alte țări.

Obiectivul va fi atins atunci când operatorii de transport rutieri vor achita pentru autorizațiile auto internaționale taxe similare ca în alte state.

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

Urmare aprobării proiectului, considerăm că imediat de la intrarea în vigoare a proiectului, vom putea asigura ridicarea nivelului competitivitate a operatorilor de transport moldoveni, ceea ce va duce la micșorarea majorarea volumurilor de transportare.

6. Consultarea

a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă
<p>Agenția Națională Transport Auto, în calitate de instituție responsabilă pentru implementarea prevederilor date.</p> <p>Operatorii de transport rutieri</p>
b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților
<p>În procesul consultanță asupra textului proiectului legii au fost identificate următoarele grupuri de interese:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Economiei și Infrastructurii; - Ministerul Justiției; - Centrul Național Anticorupție; - Agenția Națională a Transportatorilor Auto; - reprezentanții businessului din domeniul transporturilor rutiere din Republica Moldova; - asociațiile profesionale de profil și asociațiile patronale din domeniul transport rutier internațional de marfă. <p>Consultarea și comunicarea cu aceste grupuri de interese a avut loc prin intermediul:</p> <ul style="list-style-type: none"> - internet-ului; - expunerilor verbale; - consultațiilor specializate. <p>Urmare a examinării și avizării proiectului dat, grupurile de interese nominalizate mai sus au înaintat obiecții, propuneri, completări (sinteza obiecțiilor și propunerilor se anexează), care cu certitudine au fost luate în considerație de către autorii proiectului, acestea fiind perfectate și realizate în redacția prezentată spre analiză Grupului de lucru pentru reglementarea activității de întreprinzător.</p> <p>Prin urmare, este de menționat faptul, precum că în procesul de consultare s-a ținut cont de tehnica de elaborare și aprobare a documentelor normative în Republica Moldova și la definitivarea proiectului nominalizat. Sau luat în vedere toate propunerile și obiecțiile înaintate pe marginea acestui subiect care nu contravin legislației în vigoare.</p> <p>În speranța conlucrării eficiente cu instituțiile/întreprinderile cointeresate în subiect, cât și mizând pe participarea activă a reprezentanților asociațiilor de transport rutier de marfă.</p> <p>Opinăm pe susținerea proiectului dat.</p> <p>Implementarea și monitorizarea proiectului respectiv va fi asigurată de instituțiile nemijlocit responsabile: Ministerul Economiei și Infrastructurii și Agenția Națională Transport Auto.</p>
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).
Nu au parvenit propuneri sau obiecții în procesul de consultare publică.

Anexă**Tabel pentru identificarea impacturilor**

Categoriile de impact	Punctaj atribuit		
	Opțiunea propusă	Opțiunea alternativă 1	Opțiunea alternativă 2
Economic			
costurile desfășurării afacerilor	+3	-3	0
povara administrativă	+1	0	0
fluxurile comerciale și investiționale	+2	0	0
competitivitatea afacerilor	+3	-3	0
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	+3	-3	0
concurența pe piață	+3	-3	0

activitatea de inovare și cercetare	0	0	0
veniturile și cheltuielile publice	-2	-1	0
cadrul instituțional al autorităților publice	+1	0	0
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	+3	-1	0
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	0	0	0
situația social-economică în anumite regiuni	0	0	0
situația macroeconomică	-1	0	0
alte aspecte economice	0	0	0
Social			
gradul de ocupare a forței de muncă	-1	0	0
nivelul de salarizare	-2	0	0
condițiile și organizarea muncii	-2	-1	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	-1	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	0	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 actului legislativ

Opinia Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (după caz)

Alte materiale informative/documente (la decizia autorilor)