



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din 2025

Chișinău

Cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 143/2016 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul interior de mărfuri periculoase

În temeiul Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199, art. 442) și al art. 6 lit. b) și h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 252, art. 412), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune parțial Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior al mărfurilor periculoase, CELEX: 32008L0068, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L, nr. 260 din 30 septembrie 2008, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2025/149 a Comisiei din 15 noiembrie 2024.

1. Hotărârea Guvernului nr. 143/2016 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul interior de mărfuri periculoase (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2016, nr. 43, art. 170), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1.1. în hotărâre:

1.1.1. în clauza de adoptare, textul „pct. 85 din Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană pentru anii 2014-2016, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 808 din 7 octombrie 2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 297-309, art. 851)” se substituie cu textul „pct. 132 din anexa A, aferentă capitolului 14 „Politica de transport”, clusterul 4 din Programul național de

aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2025, nr. 269-288e, art. 319)”;

1.1.2. la punctele 2 și 3, cuvintele „Ministerul Economiei și Infrastructurii” se substituie cu cuvintele „Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale”;

1.2. în Regulament:

1.2.1. clauza de armonizare va avea următorul cuprins:

„Prezentul Regulament transpune parțial (transpune art. 1(1) și (4)-(5); 2-6; art. 7(1); art. 10; Anexele I-III) Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior al mărfurilor periculoase, CELEX: 32008L0068, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L, nr. 260 din 30 septembrie 2008, așa cum a fost modificat ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2025/149 a Comisiei din 15 noiembrie 2024.”;

1.2.2. punctul 8 va avea următorul cuprins:

„8. Transportul interior de mărfuri periculoase la nivel național se permite conform legislației, în măsura în care acesta respectă cerințele ADR, RID sau ADN”;

1.2.3. punctul 9 va avea următorul cuprins:

„9. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:

ADN – Acordul european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare, încheiat la Geneva la 26 mai 2000, cu modificări;

ADR – Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase, încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, cu modificări;

autoritate administrativă de siguranță în domeniul transportului feroviar – Agenția Feroviară;

autoritate administrativă de siguranță în domeniul transportului naval – Agenția Navală a Republicii Moldova;

autoritate administrativă de siguranță în domeniul transportului rutier – Agenția Națională pentru Transport Auto;

COTIF – Convenția privind transporturile internaționale feroviare;

OSJD – Organizația pentru cooperare între căile ferate;

organ central de specialitate al administrației publice – Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale;

RID – Regulamentul privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase, care figurează în anexa C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF), încheiată la Vilnius la 3 iunie 1999, astfel cum a fost modificată;

navă – conform prevederilor art. 2 din Legea nr. 176 din 12 iulie 2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova;

SMGS – Convenția privind traficul feroviar internațional de mărfuri;

vagon – orice vehicul pe șine care nu are mijloace proprii de propulsie, care circulă pe propriile roți pe șine și se folosește pentru transportul de mărfuri;

vehicul – orice autovehicul destinat circulației rutiere, având cel puțin patru roți și o viteză maximă proiectată care depășește 25 km/h și orice remorcă, cu excepția vehiculelor care circulă pe șine, a mașinilor mobile și a tractoarelor agricole și forestiere care nu circulă cu o viteză mai mare de 40 km/h în timpul transportului de mărfuri periculoase;

zonă închisă – perimetru special amenajat, securizat special pentru transportarea, staționarea sau depozitarea mărfurilor periculoase”;

1.2.4. la punctul 10, enunțul întâi se completează cu cuvintele „pe teritoriul național”;

1.2.5. la punctul 11, textul „Dacă, în caz de accident sau incident,” se substituie cu textul „Dacă în urma analizei unui accident sau incident pe teritoriul național,”;

1.2.6. se completează cu punctul 11¹ cu următorul cuprins:

„11¹. La transportul interior de mărfuri periculoase documentele vor fi redactate doar în limba română.”;

1.2.7. punctele 12, 13 și 14 vor avea următorul cuprins:

„12. Cu condiția să nu pună în pericol siguranța, autoritatea administrativă de siguranță în domeniul transportului rutier/feroviar/naval, după caz, va solicita de la organul central de specialitate al administrației publice derogări de la anexele nr. 1, nr. 2 și nr. 3 la prezentul Regulament pentru transportul de cantități mici pe teritoriul național de anumite mărfuri periculoase, cu excepția substanțelor cu un nivel mediu sau ridicat de radioactivitate, numai în cazul în care condițiile stabilite pentru un astfel de transport nu sunt mai stricte decât condițiile stabilite în anexele menționate.

13. Cu condiția să nu pună în pericol siguranța, autoritatea administrativă de siguranță în domeniul transportului rutier/feroviar/naval, după caz, va solicita de la organul central de specialitate al administrației publice derogări de la anexele nr. 1, nr. 2 și nr. 3 la prezentul Regulament, pentru transportul de mărfuri periculoase pe teritoriul național pentru: transportul local pe distanțe scurte sau transportul feroviar local pe anumite rute desemnate, care face parte dintr-un procedeu industrial specific și care este strict controlat în condiții clar definite.

14. Organul central de specialitate al administrației publice examinează în fiecare caz în parte dacă au fost întrunite prevederile pct. 12 și 13 din prezentul Regulament și decide asupra introducerii derogării în lista derogărilor naționale, cuprinsă în anexele nr. 1, nr. 2 și nr. 3.”;

1.2.8. la punctul 15, cuvintele „cel mult doi ani” se substituie cu textul „cel mult 12 luni”;

1.2.9. punctul 17 va avea următorul cuprins:

„17. În cazul în care se cere extinderea termenului unei derogări, aceasta se face pe principii generale prin emiterea unei autorizații noi de autoritatea

emitentă și pentru termenul prevăzut de legislație.”;

1.2.10. punctul 18 se abrogă.

1.3. anexele nr. 1, nr. 2 și nr. 3 vor avea următorul cuprins:

„Anexa nr. 1
la Regulamentul privind transportul
interior de mărfuri periculoase

TRANSPORTUL RUTIER

I. DISPOZIȚII TRANZITORII SUPLIMENTARE

1. La nivel național, se permite utilizarea unor cisterne și vehicule rutiere construite înainte de 1 ianuarie 1997, care nu respectă dispozițiile prezentului Regulament, dar care au fost construite în conformitate cu cerințele interne în vigoare până la 31 decembrie 1996, cu condiția ca aceste cisterne și vehicule rutiere să fie menținute la nivelurile necesare de siguranță.

2. Cisternele și vehiculele rutiere construite până la 1 ianuarie 1997 sau după această dată și care nu respectă dispozițiile prezentului Regulament, dar au fost construite în conformitate cu legislația în vigoare la data construcției acestora, pot fi utilizate în continuare pentru transportul național.

3. La nivel național, în cazul în care temperatura ambiantă este, de regulă, mai mică de - 20 °C, se permite să se impună norme mai severe referitoare la temperatura de funcționare a materialelor utilizate la ambalarea materialelor plastice, cisterne și echipamentul acestora destinat utilizării în transportul rutier național de mărfuri periculoase, până la includerea în prezenta anexă a dispozițiilor privind temperaturile de referință corespunzătoare pentru zonele climatice respective, conform cerințelor ADR.

4. La nivel național, se mențin prevederile actelor normative, altele decât cele prevăzute în prezentul Regulament, cu privire la temperatura de referință pentru transportul gazelor lichefiate sau al amestecurilor de gaze lichefiate, până la includerea temperaturilor de referință corespunzătoare pentru zonele climatice desemnate în standardele europene și menționarea lor în prezenta anexă.

5. La nivel național, pentru operațiunile de transport efectuate cu vehicule înmatriculate pe teritoriul propriu, se mențin prevederile actelor normative în vigoare la 31 decembrie 1996 cu privire la afișarea sau plasarea unui cod de acțiune de urgență sau a unui card de pericol în locul numărului de identificare a pericolului prevăzut în prezenta anexă.

6. Se mențin restricțiile naționale privind transportul de substanțe care conțin dioxină și furan, aplicabile la 31 decembrie 1996.

II. DEROGĂRI NAȚIONALE

7. Derogările menționate sunt obligatorii pentru efectuarea transportului de mărfuri periculoase doar pe teritoriul Republicii Moldova.

8. Ulterioarele derogări ale statelor semnatare ale ADR se aprobă prin ordin al conducătorului organului central de specialitate al administrației publice.

Anexa nr. 2
la Regulamentul privind transportul
interior de mărfuri periculoase

TRANSPORTUL FERROVIAR

I. DISPOZIȚII TRANZITORII SUPLIMENTARE

1. La nivel național, se permite utilizarea unor vagoane și vagoane-cisternă cu ecartamentul de 1 520 mm, construite înainte de 1 iulie 2005, care nu respectă prevederile prezentului Regulament, dar au fost construite în conformitate cu anexa nr. 2 la SMGS sau cu cerințele interne în vigoare la 30 iunie 2005, cu condiția ca aceste vagoane să fie menținute la nivelurile necesare de siguranță.

2. La nivel național, se permite utilizarea unor cisterne și vagoane construite înainte de 1 ianuarie 1997, dar care au fost construite în conformitate cu cerințele interne în vigoare până la 31 decembrie 1996, cu condiția ca aceste cisterne și vagoane să fie menținute la nivelurile necesare de siguranță.

3. Cisternele și vagoanele construite până la 1 ianuarie 1997 sau după această dată și care nu respectă prevederile prezentului Regulament, dar au fost construite în conformitate cu actele normative în vigoare la data construcției acestora, pot fi utilizate în continuare pentru transportul național.

4. La nivel național, în cazul în care temperatura ambiantă este, de regulă, mai mică de - 20° C, se permite să se impună norme mai severe referitoare la temperatura de funcționare a materialelor utilizate pentru ambalarea materialelor plastice, cisterne și echipamentul acestora destinate utilizării în transportul feroviar național de mărfuri periculoase până la includerea în prezenta anexă a dispozițiilor privind temperaturile de referință corespunzătoare pentru zonele climatice respective, conform cerințelor COTIF.

5. La nivel național, se permite menținerea prevederilor actelor normative naționale, altele decât cele prevăzute în prezentul Regulament, cu privire la temperatura de referință pentru transportul gazelor lichefiate sau al amestecurilor de gaze lichefiate, până la includerea temperaturilor de referință corespunzătoare pentru zonele climatice desemnate în standardele europene și menționarea lor în prezenta anexă.

6. Se permite pentru operațiunile de transport efectuate cu vagoane înmatriculate pe teritoriul național să se mențină prevederile actelor normative naționale în vigoare la 31 decembrie 1996 cu privire la afișarea sau plasarea unui cod de acțiune de urgență sau card de pericol în locul numărului de identificare a

pericolului prevăzut în prezenta anexă.

7. Se permite menținerea și elaborarea pentru teritoriul național prevederi normative privind transportul feroviar de mărfuri periculoase din și către părțile contractante ale OSJD. Prin măsuri și obligații corespunzătoare statele membre respective garantează menținerea unui nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut în prezenta anexă.

8. Organul central de specialitate al administrației publice va informa Comisia Economică a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa cu privire la astfel de dispoziții.

9. Se permite de menținut restricțiile naționale privind transportul de substanțe care conțin dionină și furan, aplicabile până la 31 decembrie 1996.

II. DEROGĂRI NAȚIONALE

10. Derogările menționate sunt obligatorii pentru efectuarea transportului de mărfuri periculoase doar pe teritoriul Republicii Moldova.

11. Ulterioarele derogări ale statelor semnatare ale RID se aprobă prin ordin al conducătorului organului central de specialitate al administrației publice.

Anexa nr. 3
la Regulamentul privind transportul
interior de mărfuri periculoase

TRANSPORTUL PE CĂI NAVIGABILE INTERIOARE

I. DISPOZIȚII TRANZITORII SUPLIMENTARE

La nivel național, se permite menținerea restricțiilor privind transportul de substanțe care conțin dionină și furan, aplicabile până la 30 iunie 2009.

II. DEROGĂRI NAȚIONALE

1. Derogările menționate sunt obligatorii pentru efectuarea transportului de mărfuri periculoase doar pe teritoriul Republicii Moldova.

2. Ulterioarele derogări ale statelor semnatare ale ADN se aprobă prin ordin al conducătorului organului central de specialitate al administrației publice.”

2. Autoritățile naționale de siguranță din domeniile rutier, feroviar și naval vor prezenta rapoarte semestriale organului central de specialitate al administrației publice și vor publica datele privind transportul de mărfuri periculoase pe site-ul lor web oficial.

3. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

Prim-ministru

ALEXANDRU MUNTEANU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la modificarea
Hotărârii Guvernului nr. 143/2016 pentru aprobarea
Regulamentului privind transportul interior de mărfuri
periculoase

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Condițiile ce au impus elaborarea prezentului proiect sunt: - Acordul de Asociere între RM, pe de o parte, și UE și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, ratificat prin Legea nr. 112/2014, potrivit căruia Republica Moldova urmează să întreprindă măsurile necesare pentru a asigura în mod progresiv apropierea cadrului normativ național cu actele relevante ale Uniunii Europene. Astfel, conform angajamentelor asumate prin Acordul (anexa X, la Capitolul 15 Transporturi), Directiva 2008/68/CE a fost parțial transpusă prin Hotărârea Guvernului nr 143/2016, dar însuși Directiva respectivă a fost modificată prin alte 26 de Decizii /Directive delegate (UE) a Comisiei, ultima fiind cea din 15.11.2024, fapt ce necesită efectuarea modificărilor în cadrul național; - Hotărârea Parlamentului nr.44/1998 pentru aderarea Republicii Moldova la Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR); - Legii nr.296/2007 pentru ratificarea Acordului european referitor la transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căile navigabile interne (ADN); - Legea nr.150/2020 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF); - Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025, la punctul pct.132 din Anexa A aferentă Capitolului 14 „Politica de transport”, Clusterul 4; - Planul de acțiuni al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale pentru anul 2025 (PA MIDR), aprobat prin ordinul Viceprim-ministrului, Ministrului Infrastructurii Dezvoltării Regionale, nr.2 din 14.10.2025 la poziția 64 din Obiectivul nr.4: Consolidarea și dezvoltarea cadrului normativ și instituțional în domeniul transportului naval pentru revitalizarea și dezvoltarea acestuia. Proiectul hotărârii de Guvern este elaborat în scopul asigurării cadrului

normativ național cu reglementări actualizate prevăzute de cadrul normativ european pentru transportul rutier, feroviar și fluvial (pe căi navigabile interioare) al mărfurilor periculoase prin aplicarea normelor internaționale existente în: Acordul European privind transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR), Reglementările privind transportul internațional de mărfuri periculoase pe calea ferată (RID) și Acordul european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare (ADN).

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

Republica Moldova deține două căi navigabile interne de importanță internațională și anume râurile Nistru și Prut.

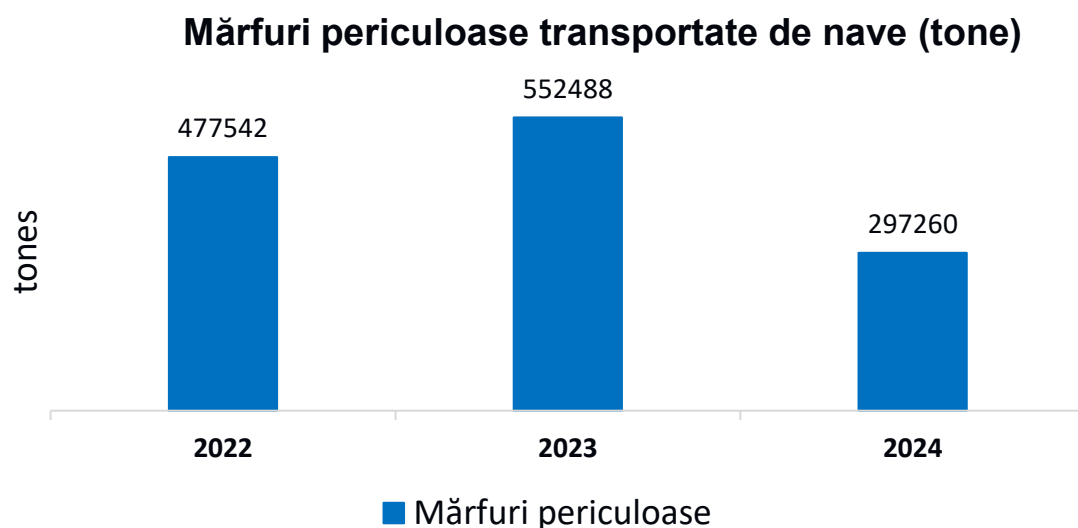
Râul Nistru este parțial navigabil, respectiv utilizarea comercială este minimă. Traficul este sporadic și limitat aproape exclusiv la transporturi locale.

Râul Prut este considerat neutilizabil pentru navigație comercială continuă, din cauza adâncimilor reduse, lipsei infrastructurii portuare și a fragmentării cursului cu baraje și obstacole naturale. Traficul comercial este practic inexistent.

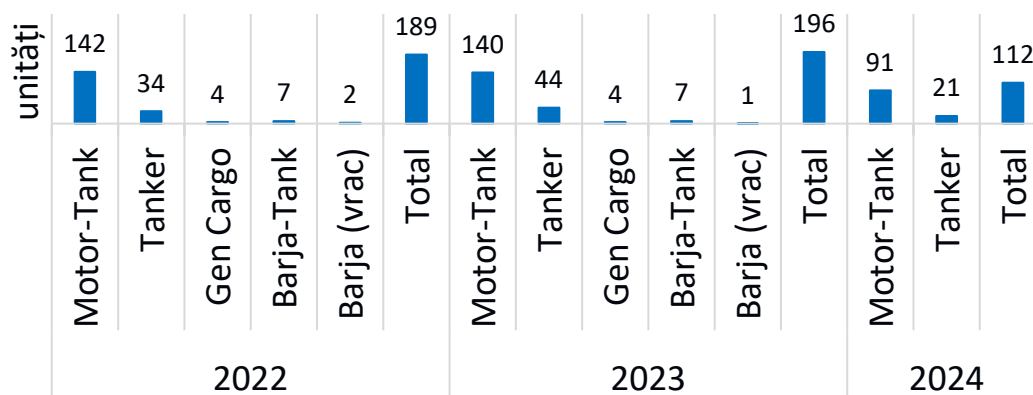
Lipsa de investiții în infrastructura fluvială și absența unui cadru economic viabil pentru transport fluvial au menținut aceste căi navigabile în afara circuitului logistic modern.

Urmare a datelor statistice colectate de la autoritatea navală – Agenția Navală a Republicii Moldova și Întreprinderea de Stat „Calea ferată din Moldova” observăm următoarea stare a transportului de mărfuri periculoase atât pe căile navigabile interioare, pe calea ferată cât și cu transportul rutier.

După cum se observă cu transportul naval în anul 2024 au fost transportate mărfuri periculoase cu 46,2% mai puțin decât în anul 2023. Totodată, în raport cu anul 2023 a scăzut și numărul navelor care au transportat mărfuri periculoase în anul 2024 - cu 42,86%.



Numărul de nave care transportă mărfuri periculoase



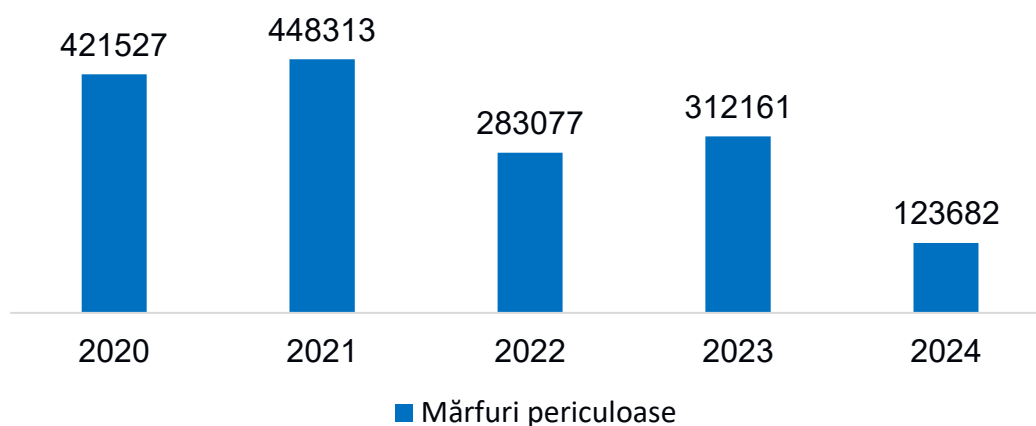
Cât privește rețeaua feroviară, care se întinde pe 1151 km și cuprinde toate regiunile țării, de asemenea se confruntă cu probleme de deteriorare și insuficiență a capacității, aceste deficiențe fiind accentuate în mod deosebit pe sectorul feroviar cu potențial înalt, situat în zona nord-centru a Republicii Moldova. Viteza medie comercială nu depășește 30 km/h, în timp ce viteza nominală maximă (conform proiectării inițiale) oscilează între 80 și 100 km/h.

Conform situației din ultimii 5 ani, sectorul feroviar realizează circa 15% din fluxul total de mărfuri transportate înregistrând o scădere continuă.

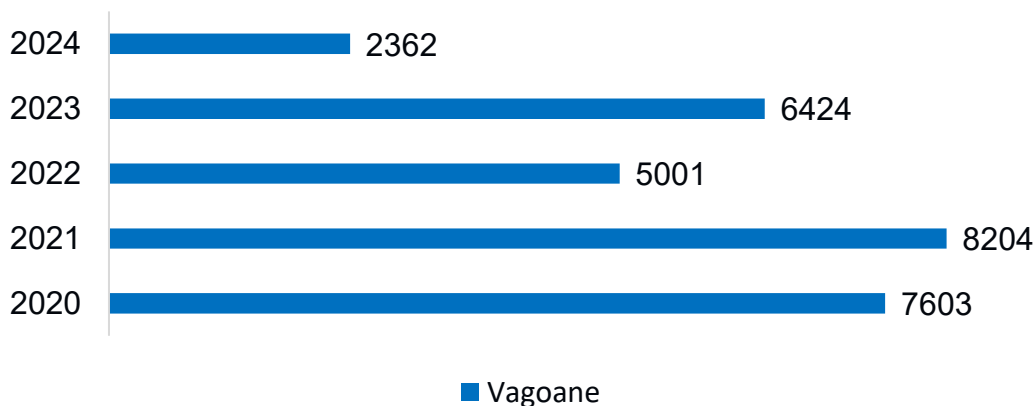
Cât privește transportul de mărfuri periculoase în anul 2024 pe calea ferată observăm că, în raport cu anul 2021, care este un an cu o cifră maximă a transportului de mărfuri periculoase volumul acestora s-a diminuat cu 72,41%.

Cu referință la capacitățile utilizate pentru transportul mărfurilor periculoase pe calea ferată observăm că, în același an 2021 au fost utilizate 8204 vagoane, iar în anul 2024 capacitatea utilizată a fost redusă cu 71,21%.

Mărfuri periculoase transportate pe calea ferată (tone)



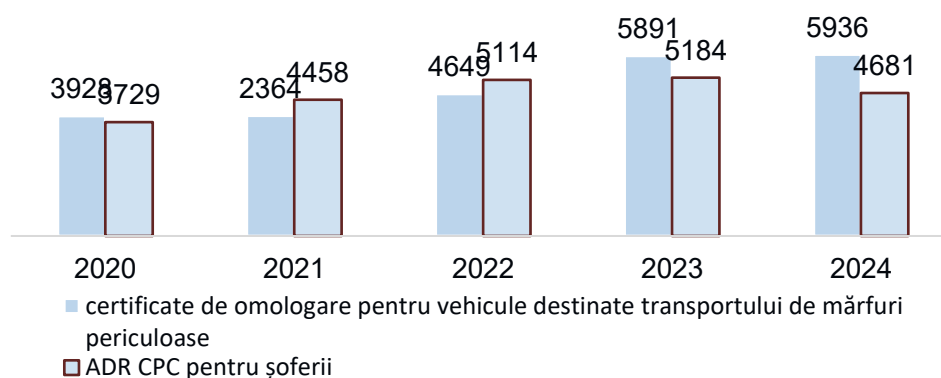
Numărul de vagoane utilizate pentru transportul mărfurilor periculoase



În conformitate cu statistica volumelor transportului de mărfuri, modul de transport cu cea mai mare pondere este transportul rutier, care a crescut în decursul anilor în detrimentul transportului feroviar până la o pondere de 91,9%.

Astfel, având în vedere reducerea utilizării capacităților feroviare și navale, se observă majorarea capacităților utilizate pe sectorul rutier. În anul 2024 s-au majorat, față de anul 2021, numărul certificatelor de omologare pentru vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase de 2,51 ori.

Vehicule și șoferi autorizați pentru transportul de mărfuri periculoase



Hotărârea Guvernului nr. 143/ 2016 privind aprobarea Regulamentului privind transportul interior al mărfurilor periculoase a constituit un pas important în reglementarea națională a acestui domeniu, asigurând aplicarea parțială a prevederilor ADR și ADN. Totodată, actul normativ actual nu transpune integral dispozițiile Directivei 2008/68/CE, având în vedere ajustările aduse directivei din

data adoptării și până în anul 2024, fapt ce generează mai multe disfuncționalități legislative și instituționale, identificate în cadrul analizei efectuate (vezi tabelul de concordanță – Anexa nr. 3).

Hotărârea Guvernului nr. 143/2016, cu toate că menționează faptul că este un act normativ de transpunere a legislației UE, în speță aceasta trebuie de ajustat la prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative (art. 44 alin. (3) și art. 31) și la prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, în lipsa acestor ajustări se face dificilă identificarea nivelului conformității actului național cu directiva europeană și creează ambiguități juridice în procesul de monitorizare și raportare către autoritățile interne și partenerii europeni.

Directiva 2008/68/CE are aplicabilitate tripartită: rutieră (ADR), feroviară (RID) și fluvială (ADN). Actuala Hotărâre a Guvernului nr. 143/2016 prevede aplicarea ADN – Acordul European privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare, deoarece:

- Republica Moldova este stat riveran fluviilor Prut și Nistru;
- Portul Giurgiulești include și transport fluvial intern, iar o parte din traseele logistice presupun tranzit intern prin căi navigabile interioare.

Totodată crește capacitatea Republicii Moldova de a garanta reglementări uniforme și sigure pentru toate modurile de transport.

Directiva 2008/68/CE prevede posibilitatea statelor membre de a:

- aplica derogări naționale pentru transportul intern de cantități mici de mărfuri periculoase;
- recunoaște echivalențe tehnice;
- notifica aceste măsuri Comisiei Europene.

Hotărârea Guvernului nr. 143/2016 nu conține niciun mecanism procedural prin care autoritățile competente (ex. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR), Agenția Națională pentru Transport Auto (ANTA), Agenția Navală, Agenția Feroviară) pot aproba astfel de măsuri sau notifica Comisia UE. Totul este concentrat la organul central de specialitate al administrației publice. Astfel:

- sunt afectate delegarea atribuțiilor și trasabilitatea proceselor;
- se compromite capacitatea de raportare a conformității în privința transpunerii cadrului normativ european în legislația națională conform prevederilor Acordului de Asociere;
- se încalcă obligația procedurală de aliniere administrativă.

Directiva 2008/68/CE prevede că statele membre trebuie să revizuiască și actualizeze reglementările interne în mod regulat, conform edițiilor actualizate ale anexelor ADR, RID și ADN (revizuite bienal de ONU/OTIF/UNECE). Hotărârea

Guvernului nr. 143/2016:

- nu instituie un mecanism procedural de actualizare periodică;
- nu stabilește termene sau responsabilități clare pentru revizuire;
- nu face trimitere la edițiile curente ale convențiilor internaționale (ex. ADR 2023).

Astfel, neajustarea actului normativ național la actul normativ european, în termeni rezonabili, conduce la existența normelor învechite față de practicile europene, afectând recunoașterea certificatelor și documentelor de transport pe piața UE.

Această lipsă de integrare legislativă afectează coerența normativă și aplicabilitatea unitară în cazuri de urgențe chimice sau accidente.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul prevede transpunerea modificărilor aduse Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, nr. 260 din 30 septembrie 2008, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2025/149 al Comisiei din 15.11.2024, nr. CELEX: 32008L0068 prin cele 26 de acte Decizii/Directive ale comisiei.

Hotărârea Guvernului nr. 143/2016 cu toate că menționează faptul că este un act normativ de transpunere a legislației UE, în speță a Directivei 2008/68/CE, totuși odată cu implementarea noilor prevederi aduse de Legea nr. 100/2017 (art. 44 alin. (3) și art. 31) și Hotărârea Guvernului 1171/2018 este necesar de actualizat clauza de armonizare.

Modificarea prevederilor Directivei 2008/68/CE pe parcursul ultimilor 9 ani impune ajustarea atât a prevederilor Regulamentului, cât și a anexelor acestuia.

De asemenea, urmare a analizei mai multor acte normative, lipsește raportarea colectării datelor privind transportul de mărfuri periculoase pe căile navigabile interioare, pe calea ferată și pe segmentul rutier. Astfel, proiectul prevede colectarea și raportare de către autoritățile de siguranță a transportului de mărfuri periculoase.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Opțiuni alternative nu au fost analizate, or asigurarea armonizării cadrului normativ național la legislația UE, constituie un obiectiv asumat de către Republica Moldova în contextul statutului de țară candidat la aderarea la UE.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Transpunerea modificărilor din Directiva 2008/68/CE va genera un impact pozitiv asupra sectorului public, în special în ceea ce privește coerența legislativă, eficiența operațională și conformitatea internațională.

În scopul eficientizării controlului și supravegherii în transporturi va fi necesară adaptarea metodologiilor de control, inclusiv în domeniul ADN (transport fluvial). Transpunerea va permite standardizarea procedurilor de inspecție și a criteriilor de sancționare, în baza anexelor ADR, RID și ADN. Se vor elabora ghiduri de inspecție comune și va crește gradul de profesionalizare a personalului din instituțiile de control.

Prin armonizarea normelor naționale cu cele ale UE, instituțiile publice vor putea recunoaște și aplica documente de transport europene fără conversii sau verificări suplimentare. Vor fi evitate blocajele birocratice la punctele de frontieră sau în zonele logistice prin acceptarea directă a certificatelor UE. Astfel va crește eficiența administrativă și a capacității de interoperabilitate.

În scopul consolidării capacităților de raportare și dialog instituțional cu UE vor fi stabilite mecanisme instituționale clare de: notificare a derogărilor și echivalențelor către Comisia Europeană, monitorizare a implementării legislației și actualizarea periodică a reglementărilor, participare activă la mecanismele UE privind siguranța transportului de mărfuri periculoase (ex. Comitetul de transport periculos al UE).

Transpunerea directivei nu presupune crearea de noi structuri instituționale, respectiv va fi o necesitate minimă de resurse financiare suplimentare. Cheltuielile asociate se vor limita la: actualizarea legislației secundare și a regulamentelor interne, organizarea cursurilor de instruire și perfecționare profesională, elaborarea unor ghiduri și metodologii de aplicare. Costurile inițiale vor fi acoperite din bugetele operaționale curente ale autorităților vizate și, eventual, prin sprijin extern.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Transpunerea modificărilor aduse Directivei 2008/68/CE prin modificarea Hotărârii Guvernului nr. 143/2016 nu presupune crearea unor structuri noi sau reorganizarea semnificativă a instituțiilor existente, dar presupune în principal armonizarea cadrului normativ și ajustarea atribuțiilor funcționale ale autorităților publice competente. Din acest motiv, impactul financiar asupra bugetului public național este limitat și gestionabil, iar implementarea poate fi realizată în mod eficient utilizând resursele administrative existente.

Pentru actualizarea procedurilor interne, metodologiilor de control, formularelor și bazelor de date ale autorităților competente (ANTA, INSP, Agenția Navală, Agenția Feroviară), elaborarea și publicarea ghidurilor pentru operatori și inspectori (format fizic și electronic), ajustarea sistemelor electronice de evidență și inspecție pentru a reflecta integrarea ADN și actualizările ADR/RID costurile vor fi

suportate din bugetele anuale a autorităților, după caz, pentru unele acțiuni poate fi necesar suport extern.

Din alocațiile bugetare anuale deja prevăzute în bugetele autorităților vor fi suportate costurile pentru organizarea de cursuri de instruire pentru funcționarii publici și inspectori implicați în supravegherea și autorizarea transportului de mărfuri periculoase (inclusiv segmentul ADN), pentru participarea la ateliere internaționale și schimburi de bune practici organizate sub egida UE sau a UNECE/OTIF. Tot aici se contabilizează și cheltuielile suportate pentru raportarea către UE și traducerea documentației tehnice, care se referă la adaptarea documentației (notificări, rapoarte anuale, liste de derogări) la cerințele UE, traducerea, după caz, în limba engleză a reglementărilor și notificărilor obligatorii.

Proiectul nu instituie taxe noi, nu generează obligații financiare pentru bugetul public în termeni de subvenții, licențe sau noi indemnizații, nu necesită investiții de capital sau cheltuieli de infrastructură, nu impune achiziții de echipamente sau dotări speciale.

Cum s-a menționat sursele de finanțare vor fi din bugetele curente ale autorităților competente implicate în aplicarea actului normativ și după caz, asistență externă nerambursabilă: Programele UE de tip TAIEX, Twinning, sau alte instrumente de sprijin pentru armonizare legislativă, proiectele derulate în cooperare cu UNECE sau OTIF pentru instruirea autorităților naționale, fonduri IPA III pentru preaderare (începând cu 2025–2027).

Astfel impactul financiar al transpunerii Directivei 2008/68/CE prin modificarea HG nr. 143/2016 este moderat și sustenabil, fără efecte negative asupra bugetului de stat.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Transpunerea modificărilor aduse Directivei 2008/68/CE va avea un impact preponderent pozitiv asupra sectorului privat, în special asupra operatorilor economici implicați în transportul, expedierea, ambalarea, încărcarea, descărcarea și depozitarea mărfurilor periculoase. Prin armonizarea legislației Republicii Moldova cu standardele Uniunii Europene, va fi creat un cadru unitar, previzibil și competitiv, esențial pentru dezvoltarea durabilă a industriei de transport și logistică.

Alinierea reglementărilor naționale la ADR, RID și ADN (versiunile în vigoare în UE) va permite recunoașterea automată a documentelor de transport, certificatelor, ambalajelor, etichetelor și procedurilor de siguranță, fără necesitatea unor verificări sau adaptări suplimentare. Transportatorii moldoveni vor putea opera liber pe piața europeană și în tranzit regional fără riscul de a fi sancționați pentru neconformitate tehnică. Astfel se va asigura creșterea accesului pe piața internațională și reducerea barierelor tehnice.

Prin reglementarea explicită a responsabilităților operatorilor economici în raport cu fiecare tip de transport (rutier, feroviar, fluvial), proiectul va reduce

interpretările contradictorii și riscurile de sancțiuni disproporționate. Se vor introduce dispoziții uniforme privind desemnarea consilierilor de siguranță, etichetarea și ambalarea, autorizarea vehiculelor și certificarea echipamentelor. Aceste acțiuni vor contribui la un nivel mai detaliat de clarificare și uniformizare a obligațiilor legale.

Modificările aduse Hotărârii Guvernului nr. 143/2016 prin transpunerea ultimelor modificări incluse în directiva nominalizată nu introduce noi taxe sau sarcini financiare directe pentru întreprinderile private. Costurile de conformare (formarea consilierilor ADR, achiziția de echipamente marcate conform normelor) sunt deja asumate de operatorii activi în domeniu și nu se modifică prin această transpunere. IMM-urile care transportă cantități mici vor beneficia de clarificări privind exceptările aplicabile, ceea ce reduce efortul administrativ. În acest context ne orientăm a costuri de conformare moderate și predictibile.

O legislație armonizată cu normele UE sporește predictibilitatea juridică și reduce riscul ca operatorii moldoveni să fie excluși din lanțuri logistice europene sau să fie supuși litigiilor în statele membre. Se reduce semnificativ riscul de blocaj, returnare a mărfii sau reținere a vehiculului din cauza neconformității administrative.

Transpunerea directivei creează premise pentru inovații logistice, inclusiv utilizarea digitalizată a documentației (e-DG, coduri QR, sisteme informatice de urmărire). Încurajează investiții în tehnologii moderne de ambalare, transport și urmărire a mărfurilor periculoase, în conformitate cu cerințele din UE.

Proiectul nu instituie obligații suplimentare față de cele deja asumate prin aplicarea ADR/ADN de către transportatorii activi. IMM-urile vor beneficia de claritate normativă privind excluderile, standardizare a procedurilor, evitarea dublei reglementări (națională vs. internațională), astfel nu se preconizează un impact negativ disproporționat asupra operatorilor mici.

În cele din urmă adaptarea normelor naționale la cele europene va avea un efect pozitiv asupra sectorului privat prin facilitarea comerțului și a transportului transfrontalier, reducerea poverii administrative, sporirea predictibilității juridice și respectiv stimularea investițiilor în siguranță și inovație.

Proiectul contribuie la modernizarea relației stat–operator economic, fără impunerea de costuri noi semnificative, asigurând în același timp o protecție eficientă a interesului public.

4.4. Impactul social

Transpunerea modificărilor aduse Directivei 2008/68/CE va avea un impact semnificativ pozitiv din punct de vedere social, în principal asupra siguranței publice, sănătății populației, protecției lucrătorilor, precum și asupra comunităților aflate în proximitatea infrastructurilor de transport. Implementarea unei

reglementări armonizate, cuprinzătoare și previzibile va contribui la reducerea riscurilor sociale directe și indirecte asociate transportului de mărfuri periculoase.

Prin aplicarea integrală a normelor ADR, RID și ADN, se va institui un sistem unificat și strict de clasificare, ambalare, etichetare, manipulare și transport al substanțelor periculoase, ceea ce va reduce considerabil riscul de incidente sau accidente chimice care pot afecta populația civilă. Vor fi consolidate măsurile de prevenție și procedurile de intervenție în caz de urgență, inclusiv pentru evacuare, izolare și neutralizare a materialelor periculoase. Astfel se vor reduce riscurile pentru contaminarea populației cu substanțe periculoase și riscurile ce țin de sănătatea publică.

Personalul implicat în încărcarea, transportul, manipulare sau supravegherea mărfurilor periculoase va beneficia de instruire obligatorie și standardizată (conform ADR, RID, ADN), va beneficia de echipamente conforme cu cerințele UE, de norme clare privind protecția împotriva accidentelor sau contaminării. Se va reduce expunerea lucrătorilor la substanțe toxice, explozive sau inflamabile, contribuind la creșterea siguranței în muncă și la reducerea accidentelor de muncă. Prin aceste acțiuni se vor îmbunătăți condițiile de muncă pentru personalul angajat.

Regiunile rurale aflate pe coridoare logistice utilizate pentru transportul de mărfuri periculoase vor beneficia indirect de siguranță rutieră și feroviară sporită, reducerea riscului de poluare accidentală a apelor, solului și aerului, acces rapid la asistență în caz de incident, datorită protocoalelor europene de alertă. Astfel se va asigura reducerea impactului asupra comunităților vulnerabile și mediului rural.

Pentru asigurarea accesului la informare și responsabilizarea comunității, prin proiectul dat se va contribui la creșterea transparenței și informării publicului, prin publicarea ghidurilor de siguranță și a procedurilor de intervenție, instruirea autorităților locale și a populației în zonele de risc, colaborarea cu Inspectoratul pentru Situații de Urgență pentru instruirea în caz de evacuare sau contaminare accidentală.

Actul normativ este neutru din punct de vedere al genului și nu conține prevederi discriminatorii, astfel se asigură egalitatea de gen. Prin standardizarea cerințelor de formare și protecție a personalului, va promova egalitatea de acces la profesii reglementate (ex. consilieri ADR, inspectori, conducători auto autorizați) atât pentru bărbați, cât și pentru femei.

Impactul social al transpunerii Directivei 2008/68/CE este substanțial și pozitiv, contribuind la protejarea sănătății publice și a siguranței comunităților, îmbunătățirea condițiilor de muncă și reducerea riscurilor profesionale, creșterea responsabilității operatorilor economici și a autorităților publice, promovarea echității și a accesului nediscriminatoriu la ocupații reglementate.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul de modificare nu presupune prelucrarea de date cu caracter personal. În cazul emiterii certificatelor ADR sau al evidenței incidentelor, se vor respecta normele aplicabile din Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen Normele aplicabile operatorilor economici, funcționarilor publici sau autorităților de supraveghere se vor aplica uniform, fără discriminare de gen. Se va asigura oportunități egale de participare la instruire, acreditare, exercitarea funcțiilor publice sau private în domeniul reglementat.
4.5. Impactul asupra mediului Transpunerea în actul național a modificărilor aduse Directivei 2008/68/CE va avea un impact pozitiv și substanțial asupra protecției mediului, contribuind la prevenirea contaminării accidentale a resurselor naturale, reducerea riscurilor ecologice generate de transportul de substanțe periculoase și la întărirea sistemului național de răspuns în situații de urgență ecologică. Astfel reglementările prevăzute în ADR, RID și ADN oferă standarde stricte privind ambalarea, etanșarea, manipularea și transportul substanțelor periculoase, ceea ce va reduce riscul de vărsare accidentală, scurgerile de substanțe toxice în timpul manipulării în puncte logistice, contaminarea apelor subterane sau a râurilor în cazul incidentelor fluviale (ex. Prut, Nistru). Prin implementarea parțială a directivei permite standardizarea la nivel european a măsurilor de prevenire, procedurilor de urgență, responsabilităților privind neutralizarea scurgerilor de substanțe periculoase. Astfel se reduc riscurile de poluare accidentală și riscurile accidentelor ecologice majore. Autoritățile competente vor putea reacționa mai eficient în cazuri de accidente ecologice transfrontaliere sau care implică substanțe cu potențial major de poluare (ex. pesticide, cianuri, acizi anorganici). Transportul de mărfuri periculoase pe segmentele ce traversează arii protejate, cursuri de apă sau zone populate va fi supus unui cadru procedural mai strict, printre care vor fi stabilite cerințe privind notificarea rutelor, restricții temporare pentru substanțe deosebit de periculoase, protocoale de intervenție cu sprijinul autorităților de mediu. Prin aceste acțiuni va avea loc protejarea biodiversității și a habitatelor naturale sensibile. Deși Directiva 2008/68/CE nu vizează în mod direct reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, implementarea ei contribuie indirect la optimizarea traseelor logistice și scurtarea duratei de transport, promovarea modurilor de transport mai sigure și mai eficiente (ex. feroviar vs. rutier), evitarea producerii de deșeuri toxice în cazul accidentelor. Această măsură este aliniată cu angajamentele Republicii

Moldova asumate prin Legea nr. 74/2024 privind acțiunile climatice și Strategia Națională de Dezvoltare Durabilă, astfel are loc o contribuție la obiectivele de dezvoltare durabilă și climă.

În totalizare impactul asupra mediului este structural pozitiv, având următoarele efecte: reducerea semnificativă a riscurilor ecologice, consolidarea sistemului național de prevenire a poluării accidentale, protecția resurselor naturale și a biodiversității, alinierea Republicii Moldova la standardele internaționale privind siguranța ecologică în transporturi.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu este aplicabil

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 143/2016 urmărește transpunerea Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior al mărfurilor periculoase (J.O. L 260 din 30.09.2008, p.13).

Obligația de transpunere a Directivei, este prevăzută de Anexa X la Capitolul 15 (Transporturi) din Titlul IV din Acordul de Asociere între Uniunea Europeană și Republica Moldova.

Această directivă stabilește un cadru unitar, armonizat și obligatoriu pentru reglementarea transportului de mărfuri periculoase pe cale rutieră, feroviară și pe căi navigabile interioare în toate statele membre ale Uniunii Europene. Ea prevede, de asemenea, măsuri comune privind derogările naționale, echivalențele tehnice, sistemul de notificare și actualizarea periodică a anexelor internaționale (ADR, RID, ADN).

Obiectivul principal al Directivei 2008/68/CE este de a asigura un nivel ridicat de siguranță, protecție a sănătății și a mediului în transportul terestru de mărfuri periculoase, prin utilizarea reglementărilor tehnice internaționale standardizate (ADR, RID, ADN) în toate cele trei moduri de transport.

Prin proiectul se asigură transpunerea modificărilor aduse Directivei 2008/68/CE, inclusiv:

- Introducerea **clauzei de armonizare** în textul hotărârii (conform art. 44 alin. (3) din Legea nr. 100/2017);
- Reglementarea procedurală a **măsurilor de derogare, echivalență și notificare către Comisia Europeană**;

- Introducerea unui mecanism procedural pentru **revizuirea periodică** a prevederilor regulamentului, în funcție de actualizările edițiilor ADR/RID/ADN;
- Transpunerea dispozițiilor privind **utilizarea certificatelor, marcajelor, ambalajelor, vehiculelor și unităților de transport conforme cu standardele UE**;
- Asigurarea **respectării obligațiilor de informare, control și monitorizare** privind siguranța transportului de mărfuri periculoase.

Proiectul nu conține prevederi care depășesc cerințele minime ale Directivei 2008/68/CE. Reglementările sunt limitate la cadrul necesar pentru transpunerea completă și funcțională a directivei, fără impunerea de cerințe suplimentare sau condiții restrictive pentru operatorii economici sau autoritățile naționale.

Pentru justificarea transpunerii și armonizării integrale, au fost analizate modele din mai multe state membre UE care au implementat cu succes Directiva 2008/68/CE, precum:

- **România** – prin Hotărârea Guvernului nr. 1326/2009 privind transportul mărfurilor periculoase în România;
- **Germania** – prin Ordonanța din 26.03.2021 privind transportul rutier, feroviar și pe căi navigabile interioare al mărfurilor periculoase, care reglementează toate cele trei moduri de transport și notificările;
- **Letonia și Grecia** – care au transpus directiva prin legi, hotărâri guvernamentale și decizii ministeriale comune.

A fost elaborat și anexat tabelul de concordanță care reflectă corespondența articol cu articol între Directiva 2008/68/CE și prevederile proiectului de act normativ. Tabelul va fi actualizat la fiecare revizuire a actului normativ.

Actul prenotat a fost transpus anterior în cadrul normativ național, în acest sens în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, a fost elaborat tabelul de concordanță pentru actul Uniunii Europene transpus. Prevederile nepreluate din Directiva UE nu sunt aplicabile pentru Republica Moldova.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Proiectul hotărârii creează un cadru juridic național coerent și complet pentru aplicarea normelor internaționale privind transportul mărfurilor periculoase.

Astfel, proiectul permite intervenția rapidă și coordonată a autorităților competente în situații de urgență, instituie obligații de actualizare continuă și aliniere la edițiile internaționale ADR/RID/ADN, facilitează participarea Republicii Moldova la platformele UE de notificare și raportare privind transportul de substanțe periculoase.

Proiectul de modificare a HG nr. 143/2016 este parțial compatibil cu legislația UE, fiind conceput special pentru a asigura: transpunerea prevederilor Directivei 2008/68/CE, respectarea angajamentelor asumate prin Acordul de Asociere și funcționarea eficientă a unui sistem național de reglementare, monitorizare și control al transportului terestru al mărfurilor periculoase.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii a fost supus consultărilor publice și avizării/expertizării de către entitățile publice interesate, inclusiv cele implicate în implementarea prevederilor proiectului, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, următoarele autorități/instituții/entități au fost vizate, care au prezentat avizul/expertiza asupra proiectului:

Avizare:

- Cancelaria de Stat, inclusiv:
 - Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, scr. Nr. 38-78-7219 din 03.07.2025;
 - Centrul de Armonizare a Legislației, scr. Nr. 31/02-126-7041 din 30.06.2025;
 - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi, scr. Nr. 51 din 04.07.2025);
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, scr. Nr. 03-2067 din 15.07.2025;
- Ministerul Afacerilor Externe, scr. Nr. DI/3/041.1-6446 din 24.06.2025;
- Ministerul Finanțelor, scr. Nr. 09/2-03/307/1019 din 07.07.2025;
- Ministerul Mediului, scr. Nr. 13-05/1928 din 09.07.2025, Inspectoratul pentru Protecția Mediului, scr. Nr. 1053 din 26.06.2025 ;
- Ministerul Sănătății, scr. Nr. 09/2063 din 03.07.2025;
- Ministerul Educației și Cercetării, , scr. Nr. 03/2-09/4754 din 01.07.2025, Agenția Națională pentru Asigurarea Calității în Educație și Cercetare, scr. Nr.677-01 din 07.07.2025;
- Ministerul Afacerilor Interne, scr. Nr. 22/2372 din 07.07.2025;
- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare, scr. Nr. 21-03/1918 din 08.07.2025;

- Agenția Națională pentru Transport Auto, scr. Nr. 02/1-1-3822 din 07.07.2025;
- Agenția Navală a Republicii Moldova, scr. Nr. 03-282 din 03.07.2025;
- Agenția Feroviară, scr. Nr. 01-183 din 04.07.2025;
- Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnică, scr. Nr. 3425/25 din 01.07.2025;
- Portul Fluvial Ungheni - lipsă;
- Î.S. „Bacul Molovata” - lipsă.

În cadrul procesului de expertizare au parvenit avize de la unele autorități, inclusiv:

- Inspectoratul pentru Protecția Mediului, scr. Nr. 1641 din 09.10.2025;
- Agenția Națională Transport Auto. Scr. Nr. 02/1-1-5660 din 17.10.2025;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, scr. Nr. 03-2999 din 17.10.2025.

Obiecțiile și recomandările prezentate de autoritățile și entitățile interesate au fost incluse în sinteza care însoțește proiectul.

Urmare a ajustărilor aduse proiectului și documentelor care-l însoțește în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ a fost remis spre expertizare, după cum urmează:

Expertizare:

- Ministerul Justiției;
- Centrul Național Anticorupție.

Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, au fost plasat anunțurile privind inițierea procesului de elaborare a proiectului de act normativ, anunțul de consultare și avizare a proiectului și publicarea proiectului definitivat care poate fi accesat la adresa:

https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14211

7. Concluziile expertizelor

Proiectul de hotărâre a fost supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Urmare a expertizei juridice asupra proiectului, MIDR a recepționat scrisoarea Ministerului Justiției nr.04/2-10306 din 22.10.2025, iar rezultatele examinării acesteia sunt reflectate în Sinteza.

Ministerul Justiției în expertiza sa a menționat că, sub aspectul intenției de reglementare, potrivit notei de fundamentare, proiectul de act normativ a fost elaborat pentru transpunerea parțială a Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior al mărfurilor periculoase (în continuare - Directiva 2008/68/CE), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2025/149 al Comisiei din 15

noiembrie 2024. Proiectul este elaborat în scopul asigurării cadrului normativ național cu reglementări actualizate prevăzute de legislația europeană pentru transportul rutier, feroviar și fluvial (pe căi navigabile interioare) al mărfurilor periculoase prin aplicarea normelor internaționale existente în Acordul European privind transportul rutier internațional de mărfuri periculoase, Reglementările privind transportul internațional de mărfuri periculoase pe calea ferată și Acordul european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare.

În context, raționamentele expuse de inițiator în notă reflectă motivul elaborării actului normativ.

Totodată, cu referință la textul propriu-zis al proiectului, au fost înaintate recomandări și propuneri, care au fost acceptate și revizuite în textul proiectului.

Urmare a expertizei efectuate de către Centrul Național Anticorupție asupra proiectului, MIDR a recepționat Raportul de expertiză anticorupție la proiectul de hotărâre menționat prin scrisoarea nr. 06/2/18590 din 20.10.2025 cu nr. EHG25/10919 din 20.10.2025.

Concluzia expertizei anticorupție și analiza detaliată a factorilor de risc și a riscurilor de corupție ale proiectului au fost incluse în Sinteza.

Totodată, prin Raportul de Expertiză Anticorupție EHG25/10919 din 20.10.2025 s-a menționat că, implementarea prevederilor propuse, poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este în detrimentul interesului public general (în sensul prevăzut de prevederile Legii integrității nr.82 din 25 mai 2017), în condiția respectării recomandărilor prescrise.

La definitivarea proiectului de hotărâre au fost acceptate recomandările expuse în concluzia expertizei Centrului Național Anticorupție.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Proiectul nu contravine legislației naționale.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Urmare a aprobării proiectului de hotărâre nu sunt prevăzute modificări suplimentare a actelor normative naționale.

**Viceprim-ministru,
Ministrul Infrastructurii și
Dezvoltării Regionale**

Bladimir BOLEA

SINTEZA

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 143/2016 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul interior de mărfuri periculoase
(număr unic 502/MIDR/2025)

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare			
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, scr. Nr. 03-2067 din 15.07.2025		La pct.1 (la Hotărârea Guvernului nr. 143/2016 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul interior de mărfuri periculoase): - La subpct. 1.2.12 - urmare propunerii de completare, norma de la pct. 18 va avea următorul cuprins „<i>Se permite, în mod excepțional și cu condiția de a nu periclita siguranța, ca organul central de specialitate al administrației publice să aprobe derogări individuale pentru efectuarea operațiunilor de transport de mărfuri periculoase la nivel național, care sunt interzise de prezentul Regulament sau să se efectueze astfel de operațiuni în alte condiții decât cele specificate în prezentul Regulament, cu condiția ca aceste operațiuni de transport să fie clar definite și să se desfășoare pe o perioadă limitată.</i>” astfel, menționăm că autorizarea individuală de operațiuni de transport se califică ca un act permisiv care în prezent nu este reglementat la nivel de lege și nu este inclus în Nomenclatorul actelor permissive, anexa la Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. Potrivit art. 4 alin. (2) din Legea nr. 160/2011 se prevede că, „<i>Autoritățile emitente sunt în drept, în limita atribuțiilor prevăzute de lege, să solicite/să elibereze și să invoce persoanelor care desfășoară activitate de întreprinzător și/sau angajaților acestora doar actele permissive stabilite în Nomenclatorul actelor permissive, expus în anexa nr.1.</i>”. Totodată, la art. 4 alin. (3) este stabilit că, „<i>Un act permisiv poate fi invocat și/sau aplicat doar după</i>	Se acceptă. Urmare recomandărilor Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării, și având în vedere prevederile Legii nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător subpunctul 1.2.11 se expune în următoarea redacție: ”punctul 17 va avea următorul cuprins: „17. În cazul în care se cere extinderea termenului unei autorizații de derogare, aceasta se face pe principii generale prin emiterea unei autorizații noi de autoritatea emitentă și pentru termenul prevăzut de legislația în vigoare.”; Subpunctul 1.2.12 se expune în următoarea redacție: „Punctul 18 se abrogă.”. Punctul 1.2.9. se expune în următoarea redacție: „1.2.9. la punctul 14, textul „pct.13” se substituie cu textul „pct. 12 și 13”, iar textul „și decide să aprobe derogarea sau să fie introdusă în lista derogărilor naționale” se substituie cu textul „și decide asupra introducerii derogării în lista derogărilor naționale, cuprinsă în anexele nr.1, nr.2

		<i>inclusiunea sa în Nomenclatorul actelor permissive și în portalul guvernamental unic al serviciilor publice”.</i> Subsidiar, menționăm că ministerul este autoritate publică de specialitate, care elaborează politici în domeniul transporturilor, iar funcția de eliberare a actelor permissive este atribuită Agenției Naționale pentru Transport Auto. Prin urmare, norma de la pct. 18 se consideră oportun a fi revizuită. Obiecția este valabilă și la subpct. 1.2.9. (pct. 14) și subpct. 1.2.11. (pct.17). La subpct. 1.3 (cu referire la expunerea în redacție nouă a anexelor nr. 1-3 la Regulamentul privind transportul interior de mărfuri periculoase): Pe parcursul întregului text de la anexele nr.1 și 2, sintagmele „<i>La nivel național se permite să se autorizeze</i>”; „<i>în conformitate cu legislația în vigoare</i>”; „<i>la nivel național se permite autorizarea conform actelor normative în vigoare</i>” poartă un caracter netransparent și incert. Astfel, pentru asigurarea respectării principiului transparenței actului normativ și predictibilității normelor juridice, consacrat de art.3 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, precum și întru evitarea unor eventuale aplicări eronate a normei propuse, este necesar de a face trimitere la actul normativ potrivit căruia se efectuează autorizările în cauză.	și nr.3.” . Se acceptă: În textul final al proiectului au fost excluse sintagmele „să se autorizeze, conform legislației în vigoare”, „autorizarea conform actelor normative în vigoare” respective, deoarece nu sunt relevante.
Ministerul Afacerilor Externe, scr. Nr. DI/3/041.1-6446 din 24.06.2025		Potrivit pct. 33 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018, tabelul de concordanță dintre actul Uniunii Europene și proiectul actului normativ național se întocmește în conformitate cu modelul 1 din anexa nr. 3 la prezentul Regulament. Astfel, conform instrucțiunilor de completare din anexa nr. 3, la compartimentul 1 din tabelul de concordanță se va indica doar cea mai recentă modificare a actului care constituie obiect al transpunerii, prin precizarea tipului, numărului și a datei de adoptare a actului Uniunii Europene de modificare.	Se acceptă. În tabelul de concordanță sa indicat doar cea mai recentă modificare a actului care constituie obiect al transpunerii, prin precizarea tipului, numărului și a datei de adoptare a actului Uniunii Europene de modificare.
Ministerul		Comunică susținerea acestuia.	Se ia act.

Finanțelor, scr. Nr. 09/2-03/307/1019 din 07.07.2025		Totodată, menționăm că, în cazul survenirii unor cheltuieli neprevăzute/suplimentare, acestea vor fi acoperite din contul și limita disponibilității alocațiilor aprobate în bugetul instituțiilor implicate în implementarea proiectului.	
Ministerul Mediului, scr. Nr. 13-05/1928 din 09.07.2025		Se consideră imperativ includerea în cadrul procesului legislativ a prevederii privind notificarea Agenției de Mediu în toate etapele transportului de deșeuri periculoase pe teritoriul Republicii Moldova, indiferent de tipul și modalitatea de transport utilizată. Astfel, obligația este prevăzută și reglementată de Hotărârea Guvernului nr. 411/2022 pentru aprobarea Regulamentului privind transferurile de deșeuri, pct. 2. Monitorizarea și implementarea prezentei hotărâri se pune în sarcina Agenției de Mediu, totodată Capitolul III. Transporturi de deșeuri efectuate exclusiv în Republica Moldova a prezentului Regulament prevede normele de procedură. Prin urmare este esențială asigurarea trasabilității deșeurilor, prevenirea ilegalităților în domeniul gestionării necorespunzătoare a deșeurilor și reducerea riscurilor de poluare necontrolată a mediului. Urmare celor expuse, Ministerul consideră necesar includerea acestei obligații în cadrul actului normativ aflat în curs de modificare.	Nu se acceptă. Autoritatea în avizul său a pus accentul pe <i>deșeuri periculoase</i> care este reglementat de Legea nr. 209/2016 privind deșeurile și Hotărârea Guvernului nr. 411/2022 pentru aprobarea Regulamentului privind transferurile de deșeuri. Astfel conform art.2 din Legea nr. 209/2016, <i>deșeu</i> semnifică orice substanță sau obiect pe care deținătorul îl aruncă sau are intenția ori obligația să îl arunce; Iar <i>deșeuri periculoase</i> sunt orice deșeuri care prezintă una sau mai multe din proprietățile periculoase specificate în anexa nr. 3 la lege și care se încadrează în categoria deșeurilor periculoase din Lista deșeurilor, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.99/2018. Totodată, art. 45 alin. (3) litera a) din Legea prenotată prevede notificarea Agenției de Mediu cu privire la fiecare destinație separat, în conformitate cu procedura de transport prevăzută în Regulamentul privind transferurile de deșeuri, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 411/2022. Astfel în cazul transporturilor de deșeuri periculoase cadrul normativ național are deja reglementat acest domeniu.
Inspectoratul pentru Protecția Mediului,		Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.

scr. Nr. 1053 din 26.06.2025			
Ministerul Sănătății, scr. Nr. 09/2063 din 03.07.2025		Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Ministerul Educației și Cercetării, scr. Nr. 03/2-09/4754 din 01.07.2025		În Regulament: La pct. 1.2.3 la punctul 9 sugerăm a analiza noțiunea „vehicul rutier” în acord cu clauza de armonizare, textul din Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior al mărfurilor periculoase, întrucât Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 definește noțiunea de „vehicul comercial”. Pentru ajustare redacțională a proiectului propunem uniformizarea unor sintagme: 1.2.2 punctul 8 transportul de mărfuri periculoase la nivel național; 1.2.6 punctul 11¹ transportul intern al mărfurilor periculoase, iar denumirea actului normativ Regulamentul privind transportul interior de mărfuri periculoase.	Se acceptă: Urmare a mai multor recomandări ale autorităților a fost revăzută noțiunea de „vehicul rutier” care s-a modificat în noțiunea de „vehicul” și s-a expus în redacția prevăzută de Directiva 2008/68/CE: „<i>vehicul</i>” înseamnă orice autovehicul destinat circulației rutiere, având cel puțin patru roți și o viteză maximă proiectată care depășește 25 km/h și orice remorcă, cu excepția vehiculelor care circulă pe șine, a mașinilor mobile și a tractoarelor agricole și forestiere care nu circulă cu o viteză mai mare de 40 km/h în timpul transportului de mărfuri periculoase;”. Se acceptă. În punctele 1.2.2. și 1.2.6. au fost efectuate modificările de rigoare.
Agencia Națională pentru Asigurarea Calității în Educație și Cercetare, scr. Nr.677-01 din 07.07.2025		Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Ministerul Afacerilor Interne, scr. Nr. 22/2372 din 07.07.2025		1. Se consideră impropriu temeiul juridic propus pentru aprobarea proiectului menționat, având în vedere că actul normativ identificat are caracter general, care nu constituie de jure, un temei juridic opozabil conceptului proiectului în cauză. Așadar, se insistă asupra revizuirii clauzei de emitere, în vederea identificării unui temei juridic exact și întemeiat.	Nu se acceptă Obiecția nu respectă prevederile articolului 32, alin. (5¹) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, care prevede că, în avizele la proiectul actului normativ autoritățile publice își expun opinia în privința

		2. Cu referire la modificările propuse la pct. 1.2.3. (pct. 9) din proiectul Regulamentului privind transportul interior de mărfuri periculoase se relevă necesitatea revizuirii normelor cu luarea în considerare a recomandărilor ce succed: 2.1. potrivit noțiunii „vehicul rutier” expusă la art. 5 alin. (1) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, din categoria vehiculelor rutiere fac parte inclusiv vehiculele (care circulă pe șine, echipamentele mobile, tractoare agricole și forestiere) propuse ca excepție de la noțiunea de „vehicul rutier” din proiect. De asemenea conform art. 3 alin. (4) lit. a) din Legea nr. 100/1017 cu privire la actele normative, proiectul actului normativ trebuie corelat cu prevederile actelor normative de nivel superior. Prin urmare, rigorile pct. 1.2.3. (liniuța 5) sunt contrare normei de drept indicate supra, motiv pentru care se recomandă excluderea acesteia; 2.2. se va examina oportunitatea	soluțiilor juridice din domeniile care intră în sfera lor de competență sau care le vizează direct. Avizele și recomandările conțin obiecții și propuneri motivate, cu anexarea, după caz, a versiunii redactate a proiectului sau a unor prevederi. Totodată, punctul 226 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, reglementează strict formatul emiterii avizului de către autorități/instituții publice. În cazul în care nu se respectă formatul stabilit acestea se consideră propuneri și se tratează în mod corespunzător. Se acceptă parțial: Urmare a mai multor recomandări ale autorităților a fost revăzută noțiunea de „vehicul rutier”, care este expusă în sensul Regulamentului respectiv și care s-a modificat în noțiunea de „vehicul” și s-a expus în redacția prevăzută de Directiva 2008/68/CE: „„vehicul” înseamnă orice autovehicul destinat circulației rutiere, având cel puțin patru roți și o viteză maximă proiectată care depășește 25 km/h și orice remorcă, cu excepția vehiculelor care circulă pe șine, a mașinilor mobile și a tractoarelor agricole și forestiere care nu circulă cu o viteză mai mare de 40 km/h în timpul transportului de mărfuri periculoase;”. Se consideră inoportun
--	--	---	---

		includerii excepției „vehiculele care circulă pe șine, a echipamentelor mobile și a tractoarelor agricole și forestiere, care nu se deplasează cu o viteză mai mare de 40 km/h atunci când transportă mărfuri periculoase” propusă la pct. 1.2.3. (pct. 9) din proiect în pct. 2 din Regulamentul privind transportul interior de mărfuri periculoase, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 143/2016, întrucât acest punct indică exhaustiv asupra căror categorii de vehicule nu se aplică rigorile Regulamentului prenotat; 2.3. cu privire la textul „se exceptă vehiculul rutier care nu se deplasează cu o viteză mai mare de 40 km/h atunci când transportă mărfuri periculoase”, se subliniază că conform pct. 48 subpct. 4) din Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009, viteza maximă admisă pentru autovehicule destinate transportului de încărcături periculoase, cu masa și/sau gabaritul depășite, este de 40 km/h în localități și 70 km/h în afara localităților. În acest context, se recomandă revizuirea textului nominalizat prin prisma normei de drept indicate supra. 3. Subsecvent, cu privire la pct. 1.2.11. (pct. 17), prin care se acordă posibilitatea de prelungire a valabilității termenului de derogare pe o perioadă de cel mult șase ani de la data autorizării, se notează că acest termen se consideră excesiv. În această ordine de idei, se sugerează revizuirea termenului de 6 ani, precum și argumentarea temeiniciei extinderii acestuia de la 6 luni la 6 ani în nota de fundamentare a proiectului de hotărâre.	dublarea normei care deja este prevăzută de noțiunea „vehicul” transpusă în proiectul național din Directiva 2008/68/CE. Noțiunea trebuie examinată integral și este expusă în sensul Regulamentului privind transportul interior de mărfuri periculoase. Cât privește excepția „vehiculele care circulă pe șine, a echipamentelor mobile și a tractoarelor agricole și forestiere, care nu se deplasează cu o viteză mai mare de 40 km/h atunci când transportă mărfuri periculoase” acestea nu cad sub incidența noțiunii de „vehicul” prevăzut de prima parte a noțiunii, respectiv nu are atribuții la prevederile Regulamentul circulației rutiere menționate în aviz. Se acceptă. A se vedea argumentarea autorului la acest punct expusă la avizul Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării.
Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare, scr. Nr. 21-03/1918 din 08.07.2025		Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Biroul de Investigare a Accidentelor și		Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.

Incidentelor în Transporturi, scr. Nr. 51 din 04.07.2025			
Agencia Navală, scr. Nr. 03-282 din 03.07.2025		În urma examinării proiectului Hotărârii Guvernului <i>privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 143/2016 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul interior de mărfuri periculoase (număr unic 502/MIDR/2025)</i>, ANRM formulează următoarele observații de ordin juridic și sistemic, cu accent asupra aplicării Acordului ADN și raportării la Directiva 2008/68/CE, în contextul statutului Republicii Moldova de stat candidat la aderare la UE. Directiva 2008/68/CE privind transportul interior al mărfurilor periculoase este un instrument legislativ al UE care reglementează transportul acestor mărfuri în trafic intern pe cele trei moduri: rutier (ADR), feroviar (RID) și pe căi navigabile interioare (ADN). Această directivă nu conține norme tehnice proprii, ci face trimitere expresă la aplicarea standardelor prevăzute în cele trei acorduri internaționale, astfel cum sunt acestea actualizate periodic sub egida ONU (pentru ADR și ADN) și OTIF (pentru RID). Prin urmare, Directiva 2008/68/CE nu înlocuiește conținutul acordurilor respective, ci obligă statele membre să le aplice în legislația internă. Aplicarea efectivă a ADN nu rezultă automat din transpunerea directivei, ci presupune existența unui cadru normativ național dedicat, în conformitate cu cerințele Acordului ADN ratificat de statul respectiv. În cazul Republicii Moldova: - Acordul ADN a fost ratificat prin Legea nr. 296/2007, iar în temeiul art. 2 din această lege, Guvernul avea obligația expresă de a întreprinde măsurile necesare pentru aplicarea acordului; - Cu toate acestea, nu a fost adoptat până în prezent un act normativ intern care să reglementeze aplicarea ADN, spre deosebire de ADR, care a fost implementat prin HG nr. 589/2017;	Se acceptă parțial

		- În anul 2016, prin HG nr. 143/2016 a fost aprobat un Regulament general privind transportul interior de mărfuri periculoase, având drept scop transpunerea parțială a Directivei 2008/68/CE; însă acest regulament nu conține prevederi operaționale și instituționale suficiente privind ADN, și nu echivalează cu realizarea obligațiilor ce decurg din Acordul ADN ratificat. Astfel, în ceea ce privește aplicarea ADN, cadrul normativ național se află într-o stare incompletă. Acordul este ratificat, dar lipsesc măsurile de realizare efectivă (proceduri, autoritate competentă, regim de control, sancțiuni, etc.). Modificările propuse prin PHG aflat în consultare nu acoperă acest gol normativ. Având în vedere statutul Republicii Moldova de stat candidat la aderarea la UE, transpunerea actualizată a Directivei 2008/68/CE este, fără îndoială, o obligație asumată. Cu toate acestea, este important ca această transpunere să nu fie tratată doar ca o intervenție de formă. În mod logic și juridic, realizarea ADN presupune, în prealabil sau cel puțin concomitent, adoptarea unui act normativ distinct, dedicat aplicării Acordului ADN, care să stabilească: - autoritățile competente și responsabilitățile acestora; - procedura de autorizare și control; - regimul de responsabilitate și sancționare; - condițiile tehnice și documentare aferente transportului naval de mărfuri periculoase; - mecanismele de notificare și cooperare internațională (în special cu CE și Comitetul ADN). Prin urmare, modificarea HG nr. 143/2016 poate contribui la actualizarea cadrului general privind transportul intern de mărfuri periculoase, însă nu poate fi considerată o soluție suficientă pentru punerea în aplicare a ADN în Republica Moldova. Din perspectiva ANRM, este necesară inițierea unui demers legislativ separat, similar modelului utilizat pentru ADR, care să asigure realizarea efectivă a	
--	--	---	--

		Acordului ADN ratificat prin lege. În paralel cu aceste considerații juridice privind aplicabilitatea Acordului ADN și transpunerea Directivei 2008/68/CE, au fost identificate și o serie de aspecte metodologice și de conținut în cadrul Notei de argumentare aferente proiectului, a căror formulare trebuie revizuită pentru a întări fundamentarea intervenției legislative propuse. În acest sens, prezentăm mai jos principalele observații formulate în urma examinării acesteia. Un prim aspect de natură conceptuală ține de justificarea utilizată în secțiunea 2.2, unde se afirmă că lipsa de investiții și absența unui cadru economic viabil „<i>au menținut aceste căi navigabile în afara circuitului logistic modern</i>”. Deși această constatare apare în contextul infrastructurii fluviale, rămâne neclar modul în care ea susține necesitatea adoptării PHG. Având în vedere că PHG urmărește modificarea cadrului normativ privind transportul intern de mărfuri periculoase, era de așteptat ca nota de argumentare să conțină un raționament clar privind necesitatea alinierii la ADN - indiferent de gradul actual de utilizare a căilor navigabile. În forma lor actuală, aceste teze rămân a fi irelevante. În aceeași secțiune, sunt incluse detalii despre rețeaua feroviară - lungimea acesteia, viteza medie comercială, viteza proiectată etc. Totuși, legătura acestor informații cu tematica PHG nu este clară. Fără o legătură clară cu transportul de mărfuri periculoase, astfel de informații par să rămână suspendate în text, fără a susține firul logic al argumentării. Este menționată, de asemenea, ponderea redusă a transportului feroviar de pasageri în totalul fluxului național - circa 1%. Cum însă proiectul reglementează transportul de mărfuri periculoase și nu cel de pasageri, această informație apare lipsită de relevanță pentru justificarea intervenției legislative. Pasajul din secțiunea 2.2 referitor la diminuarea cu 72,41% a volumului de	Nu se acceptă. Aliniatul asupra căruia se expune autorul avizului face parte din descrierea situației actuale și problemele care impun intervenția. Obiecția nu respectă prevederile articolului 32, alin. (5¹) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, și prevederile punctului 226 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, care reglementează strict formatul emiterii avizului de către autorități/instituții publice. În cazul în care nu se respectă formatul stabilit acestea se consideră propuneri și se tratează în mod corespunzător. Se acceptă. S-a exclus referința la situația privind transportul de pasageri. Se acceptă. S-au efectuat modificările
--	--	---	--

		mărfuri periculoase transportate pe cale ferată în 2024, comparativ cu 2021, este urmat de afirmația că acest declin „a dus la o povară financiară greu de depășit de către entitatea feroviară”. Cu toate acestea, legătura cauzală între cele două afirmații nu este explicată. Aceste afirmații fie urmează a fi eliminate, fie completate cu o argumentare clară care să explice logica relației dintre ele. Se mai menționează că, în același interval, „capacitatea utilizată a fost redusă cu 71,21%”, în legătură cu utilizarea vagoanelor pentru transportul feroviar de mărfuri periculoase. Formularea este vagă și ridică întrebări: se face referire la numărul de vagoane efectiv folosite, la volume transportate sau la un alt indicator? Tot în această secțiune se regăsesc referințe privind starea drumurilor naționale - proporția celor cu îmbrăcăminte din pietriș și date privind calitatea rețelei. Deși relevante într-un context mai larg de infrastructură sau politici publice, aceste informații nu sunt integrate într-un raționament care să le lege de obiectul reglementării analizate. În ceea ce privește modul de formulare a constatării conform căreia „tipul de transport dominant în ultimii zece ani este transportul rutier”, aceasta poate fi exprimată mai adecvat prin „modul de transport cu cea mai mare pondere”. Mai important însă, este afirmația imediat următoare - potrivit căreia această <i>dominantă</i> a transportului rutier ar fi sursa unor „probleme majore de trafic în mediul urban”. Astfel, în lipsa unor date, surse sau explicații care să lege direct dinamica transportului de mărfuri periculoase de ambuteiajele urbane ca exemplu, afirmația pare mai curând o <i>impresie de moment</i> decât o concluzie argumentată, fără legătură reală cu obiectul PHG. Într-un alt pasaj, se susține că HG nr. 143/2016 „a asigurat aplicarea parțială a prevederilor ADR și ADN”. Această teză este problematică, cel puțin în ceea ce privește ADN. Deși Acordul a fost	necesare. Nu se acceptă. La elaborarea avizului autorul nu s-a condus de prevederile punctului 226 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018. Se acceptă. A fost exclus aliniatul respectiv din Nota de fundamentare. Se acceptă. A fost exclusă sintagma „creând probleme majore de trafic în mediul urban și reducând din durata de viață a îmbrăcămintei rutiere”. Nu se acceptă. Sintagma „asigurând aplicarea parțială a prevederilor ADR și ADN” trebuie de înțeles că au fost
--	--	---	---

		ratificat de Republica Moldova, nu au fost adoptate acte normative subsecvente care să-i asigure aplicabilitatea. Prin urmare, afirmația privind o „aplicare parțială” a ADN nu este susținută juridic și riscă să creeze o percepție eronată privind stadiul de implementare. Una dintre afirmațiile din secțiunea 2.2 susține că HG nr. 143/2016 „prevede aplicarea ADN” <i>deoarece</i> Strategia de Mobilitate 2030 include obiective privind relansarea navigației interioare. Această justificare este însă lipsită de coerență logică, întrucât strategia invocată a fost aprobată în 2024, cu opt ani după adoptarea hotărârii în cauză. Inversarea temporală a cauzalității denotă o abordare forțată și ridică întrebări asupra rigoarei argumentării. Mai departe, apare formularea potrivit căreia „această normă majorează capacitatea Republicii Moldova de a garanta reglementări uniforme [...] și contravine obligației de transpunere completă a directivei”. Nu este clar la ce <i>normă</i> se face referire. În plus, construcția logică este ambiguă: fraza pare să combine o consecință pozitivă cu una negativă fără o explicație clară. Se menționează de asemenea că „se compromite capacitatea de raportare a conformității în cadrul Acordului de Asociere”, însă afirmația este confuză și neclară. Acordul de Asociere nu este un <i>cadru de raportare</i> propriu-zis, ci un document care prevede obligații, inclusiv de raportare, dar raportarea se face în cadrul unor mecanisme concrete (de ex. clustere tematice, comitete de asociere, etc.). O altă formulare afirmă că „lipsa de corelare creează riscul aplicării unor norme învechite [...]”, însă nu este specificat la ce <i>corelare</i> se face referire, nici ce norme anume sunt considerate învechite (mai ales într-un context în care Acordul ADN nu este încă implementat). Se mai afirmă că lipsa de integrare legislativă ar afecta „aplicabilitatea unitară în cazuri de urgențe chimice sau	aplicate parțial prevederile acestor acorduri. Se acceptă. A fost exclusă referința la Strategia de mobilitate 2030. Se acceptă. Aliniatul a fost reformulat. Se acceptă. A fost reformulat punctul la care s-a făcut referință, după cum urmează: „se compromite capacitatea de raportare a conformității în privința transpunerii cadrului normativ european în legislația națională conform prevederilor Acordului de Asociere;”. Se acceptă: Propoziția la care se face referință a fost reformulată.
--	--	--	--

		accidente”. Teza pare confuză și lasă loc de interpretări în ceea ce privește scopul Directivei (intervenției legislative). ADN vizează cerințe privind siguranța în timpul transportului, inclusiv măsuri de prevenție și reacție din partea transportatorilor. Pe de altă parte, gestionarea urgențelor chimice și accidentelor ține de altă zonă de competență. În secțiunea 3.1 se repetă ideea necesității actualizării clauzei de armonizare din HG nr. 143/2016, ca urmare a adoptării Legii nr. 100/2017 și a HG nr. 1171/2018. În compartimentul 4.1, formularea potrivit căreia transpunerea modificărilor Directivei 2008/68/CE „va genera un impact semnificativ pozitiv asupra sectorului public, în special în ceea ce privește capacitatea instituțională” pare ușor ruptă de realitatea practică. Este discutabil în ce măsură o modificare normativă punctuală, de natură tehnico-juridică, poate influența direct „capacitatea instituțională”, care ține mai degrabă de resurse umane, infrastructură și instruire, nu doar de cadrul legislativ. Tot la 4.1, se menționează că transpunerea va conduce la „standardizarea procedurilor de inspecție” și „adaptarea metodologiilor de control, inclusiv în domeniul ADN”. Asemenea afirmații rămân prea generale și pot induce confuzii, având în vedere că ADN nu este încă implementat în legislația națională. Nu este clar ce metodologii sau proceduri sunt vizate concret și în ce mod anume modificarea Directivei ar produce aceste efecte. Argumentația apare mai curând anticipativă și ar necesita reformulare pentru a reflecta stadiul real al cadrului juridic. În compartimentul 4.2 este invocată necesitatea <i>adaptării</i> unor „proceduri interne”, „metodologii de control”, „formulare” și „baze de date” ale autorităților competente. Aceste teze urmează a fi completate, reieșind din perspectiva măsurilor pentru implementarea corespunzătoare a Acordului ADN.	Nu este clar propunerea. Se acceptă. subpunctul 4.1 a fost reformulat. Nu se acceptă Toate procesele interne ale autorităților se ajustează la intrarea în vigoare a noilor acte normative și ținând cont de structura autorității și capacitatea acesteia instituțională La formularea avizului autorul nu a respectat prevederile punctului 226 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018. Astfel, avizul nu conține obiecții clare și sunt tratate ca
--	--	---	---

		De asemenea, formularea din compartimentul 4.3, potrivit căreia armonizarea legislației va crea „un cadru unitar, previzibil și competitiv” necesar „dezvoltării durabile a industriei de transport și logistică”, are un caracter declarativ și general. În forma sa actuală, fraza nu contribuie la o justificare și poate fi percepută ca un element retoric. Având în vedere natura și consistența observațiilor expuse, considerăm că Nota de argumentare necesită o reformulare mai coerentă, axată pe aspecte cu adevărat relevante pentru obiectul reglementării. Includerea unor informații colaterale, necorelate logic cu subiectul, riscă să dilueze esența demersului legislativ. Mai degrabă decât extinderea artificială a conținutului, ar fi oportună completarea Notei cu elemente-cheie, precum situația actuală a aplicării Acordului ADN, stadiul reglementării acestuia și implicațiile concrete asupra cadrului instituțional, operațional sau chiar asupra operatorilor de transport. Totodată, structura dispozitivului proiectului de hotărâre necesită o revizuire pentru a asigura coerența și succesiunea logică a prevederilor. Înțelegem presiunile legate de termenele de promovare, însă forma finală a documentului ar trebui să păstreze exigențele minimale de claritate și rigoare legislativă. Față de cele menționate supra, ANRM apreciază demersul de aliniere a cadrului normativ național la cerințele Directivei 2008/68/CE și recomandă, în același timp, revizuirea textului PHG și Notei de argumentare pentru clarificarea aspectelor expuse mai sus, inclusiv a perspectivei măsurilor subsecvente implementării corespunzătoare a Acordului ADN, în vederea consolidării fundamentării intervenției legislative.	propuneri. Nota de fundamentare a fost adusă în conformitate cu recomandările, obiecțiile și propunerile autorității în limita prevederilor articolului 32, alin. (5¹) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative și Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018.
Agenția Feroviară, scr. Nr. 01-183 din 04.07.2025		Se propune ca punctul 2. din proiectul hotărârii de Guvern, care stipulează obligativitatea Autorităților Naționale de siguranță, <i>de a raporta semestrial către organul central de specialitate al administrației publice și de a publica, pe</i>	Nu se acceptă. Având în vedere că, punctul 2 din Regulament stabilește excepția pentru care acesta nu se aplică, considerăm irelevant includerea în textul

		site-ul web oficial, datele privind transportul de mărfuri periculoase, să fie completat cu textul „dacă acestea nu sunt atribuite la secret de stat”..	hotărârii a recomandării înaintate.
Agencia Națională Transport Auto, scr. Nr. 02/1-1-3822 din 07.07.2025		În tot cuprinsul proiectului de modificare și în textul Regulamentului, noțiunea „vehicul rutier” să fie substituită cu „vehicul”, în vederea asigurării uniformizării terminologiei utilizate, precum și a corelării cu definițiile prevăzute de legislația Uniunii Europene. Punctul 9 se completează cu următoarea noțiune: „vehicul” - orice fel de vehicul destinat utilizării rutiere având cel puțin patru roți și o viteză maximă proiectată de peste 25 km/h și orice remorcă, cu excepția vehiculelor care circulă pe șine, a echipamentelor mobile și a tractoarelor agricole și forestiere, care nu se deplasează cu o viteză mai mare de 40 km/h atunci când transportă mărfuri periculoase. Motivare: În conformitate cu prevederile art. 3 pct. 1 din Directiva 2008/68/CE și cu reglementările internaționale aplicabile în domeniul transportului de mărfuri periculoase, se impune corelarea terminologică a noțiunii de „vehicul” cu caracteristicile tehnice relevante (numărul de roți și viteza maximă proiectată), care nu sunt reflectate în actuala definiție a „vehiculelor rutiere” conform Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014.	Se acceptă. În textul proiectului a fost modificată noțiunea de „vehicul rutier” cu noțiunea de „vehicul” și s-a expus în redacția prevăzută de Directiva 2008/68/CE: „„vehicul” înseamnă orice autovehicul destinat circulației rutiere, având cel puțin patru roți și o viteză maximă proiectată care depășește 25 km/h și orice remorcă, cu excepția vehiculelor care circulă pe șine, a mașinilor mobile și a tractoarelor agricole și forestiere care nu circulă cu o viteză mai mare de 40 km/h în timpul transportului de mărfuri periculoase;”.
Î.S. Portul Fluvial Ungheni,		Lipsă	
Î.S. „Bacul Molovata”		Lipsă.	
Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, scr. Nr. H-4/1176 din 07.07.2025		Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnică, scr. Nr. 3425/25 din 01.07.2025		Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Expertizare			
Grupul de lucru al		Decizia Grupului de lucru în privința	Se acceptă.

Comisiei de Stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, scr. Nr. 38-78-7219 din 03.07.2025	proiectului de act normativ și notei de fundamentare: Se susține proiectul de act normativ și nota de fundamentare cu obiecții și recomandări. Proiectul este elaborat în procesul de armonizare, ceea ce presupune că preluarea limbajului din cadrul normativ UE poate rezulta în norme sau proceduri vagi sau incomplete, care necesită corelare cu prevederile în vigoare ale cadrului normativ național și mai multe detalii pentru a asigura înțelegerea și aplicarea corectă a drepturilor și obligațiilor stipulate. În caz contrar aplicarea în practică a legii poate crea multiple situații de abuz din partea autorităților sau eschivare din partea agenților economici vizați. În special atenționăm despre exprimare neclară în privința termenului „autorizare” utilizat pe parcursul prevederilor din proiect și în HG nr.143/2016 în vigoare. Directiva prevede în mai multe locuri termenul de „autorizare”, nu-l definește explicit într-un articol dedicat, dar îl utilizează într-un sens larg administrativ și tehnic, lăsând statelor membre flexibilitatea de a-l adapta în funcție de structura instituțională și de sistemul național de reglementare. Astfel, termenul în cauză presupune următoarele situații sau tipuri de autorizări: <table><tr><th>Tip de autorizare</th><th>Ce presupune</th><th>Cine emite</th></tr><tr><td>Tehnică</td><td>Autorizarea vehiculelor, vagoanelor, containerelor, ambalajelor pentru transport de mărfuri periculoase. În prezent prin certificat de agreare</td><td>De obicei de stații de inspecție tehnică periodic autorizate pentru inspecția vehiculelor/navelor care transportă mărfuri periculoase</td></tr><tr><td>Operatională</td><td>Permisunea pentru operatori de a desfășura activități cu mărfuri periculoase</td><td>Autoritatea publică de ramură</td></tr><tr><td>Derogare</td><td>Excepții (de circulație) aprobate oficial de la normele/standardele în vigoare, (reglementare normativă)</td><td>Parlament, Guvern, Minister (depinde de la ce tip normă națională se derogă)</td></tr><tr><td>În privința personalului</td><td>Certificarea șoferilor, consilierilor, etc.</td><td>Autoritatea responsabilă de formare/acreditare domeniul învățământului</td></tr></table> În lipsa unor clarificări și în lipsa utilizării terminologiei existente la nivel național, prevederile din proiect și din HG nr.143/2016 în vigoare, sunt confuze în privința „autorizării”, fiind necesar de inclus cel puțin trimiteri la cadrul normativ relevant și de clarificat prin ce mod se efectuează autorizarea în fiecare caz în parte. Autorizarea individuală de operațiuni de transport, prevăzută la pct.18, luând în	Tip de autorizare	Ce presupune	Cine emite	Tehnică	Autorizarea vehiculelor, vagoanelor, containerelor, ambalajelor pentru transport de mărfuri periculoase. În prezent prin certificat de agreare	De obicei de stații de inspecție tehnică periodic autorizate pentru inspecția vehiculelor/navelor care transportă mărfuri periculoase	Operatională	Permisunea pentru operatori de a desfășura activități cu mărfuri periculoase	Autoritatea publică de ramură	Derogare	Excepții (de circulație) aprobate oficial de la normele/standardele în vigoare, (reglementare normativă)	Parlament, Guvern, Minister (depinde de la ce tip normă națională se derogă)	În privința personalului	Certificarea șoferilor, consilierilor, etc.	Autoritatea responsabilă de formare/acreditare domeniul învățământului	Proiectul supus avizării/expertizării prezintă actualizarea Hotărârii Guvernului nr. nr. 143/2016 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul interior de mărfuri periculoase la multiplele modificări aduse Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior al mărfurilor periculoase. Textul modificărilor nu conține modificări excesive față de varianta în vigoare a Regulamentului. În Uniunea Europeană, după cum se observă din Directiva 2008/68/CE, dar și pentru alte domenii acțiunea de autorizare este ceva regulamentar pentru oricare ramură a economiei naționale separat, ceea ce se va întâmpla și în Republica Moldova după aderarea la UE. Conform pct. 8 din Regulament „Transportul de mărfuri periculoase se permite conform legislației în vigoare, în măsura în care acesta respectă cerințele ADR, RID sau ADN”. Termenul de autorizare prevăzut în textul proiectului are sensul de certificat de agreare, care este prevăzut de anexa nr.1 la Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și se eliberează de stații de inspecție periodică autorizate pentru inspecția vehiculelor/navelor care
Tip de autorizare	Ce presupune	Cine emite															
Tehnică	Autorizarea vehiculelor, vagoanelor, containerelor, ambalajelor pentru transport de mărfuri periculoase. În prezent prin certificat de agreare	De obicei de stații de inspecție tehnică periodic autorizate pentru inspecția vehiculelor/navelor care transportă mărfuri periculoase															
Operatională	Permisunea pentru operatori de a desfășura activități cu mărfuri periculoase	Autoritatea publică de ramură															
Derogare	Excepții (de circulație) aprobate oficial de la normele/standardele în vigoare, (reglementare normativă)	Parlament, Guvern, Minister (depinde de la ce tip normă națională se derogă)															
În privința personalului	Certificarea șoferilor, consilierilor, etc.	Autoritatea responsabilă de formare/acreditare domeniul învățământului															

		calcul că este un tip de permisiune operațională de a efectua transporturi în regim de derogare (pe termen limitat), se prezintă ca un act permisiv care în prezent nu este nicicum reglementat la nivel de lege și nu este inclus în Nomenclatorul actelor permissive sau, probabil, poate fi calificată ca acordare de drepturi suplimentare. În orice caz, acest tip de autorizare, necesită să fie instituită la nivel de lege, să i se acorde un regim juridic și să fie clarificate aspectele procedurale de solicitare și acordare a acestei autorizări/permisiuni. În același timp, în cazul în care aceasta se califică ca și act permisiv, atenționăm că ministerul nu poate avea funcția de acordare de acte permissive, așa cum se prevede la pct.18. Probabil o astfel de autorizare/permisiune ar trebui să fie acordată de ANTA, în temeiul normelor, regulilor și excepțiilor stabilite într-un act normativ, aprobat de minister, Guvern sau prin lege. Dacă autorizarea presupune acordarea unui drept de excepție, care nu are o abordare sistemică, ministerul ar putea acorda o astfel de autorizare personală prin ordin, dar care necesită a fi emis la fel în temeiul atribuțiilor și condițiilor prevăzute de lege. În aceeași ordine de idei, pe tot parcursul hotărârii entitatea responsabilă principală este ministerul de ramură (organ central de specialitate al administrației publice), deși nu în toate cazurile este adecvat să fie indicat ministerul. Astfel hotărârea substituie „statul membru” cu ministerul de ramură, dar totodată și Comisia Europeană o substituie cu ministerul de ramură. Spre exemplu, autorizarea derogărilor de principiu/generale, în Directivă se prevede că o face Comisia (după ce statul membru notifică că are nevoie de unele derogări pe teritoriul național). În HG însă autorizarea în cauză se efectuează de minister (pct.14, 17), la solicitarea aceluiași minister (pct.12, 13). Din sensul Directivei, de fapt astfel de autorizare de derogare ar trebui să fie efectuată de Guvern sau Parlament, prin aprobarea acestor derogări într-un act normativ corespunzător. Ulterior, în	transportă mărfuri periculoase. Punctul 17 a fost expus în redacție nouă, iar pct. 18 a fost abrogat având în vedere avizul Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării, și având în vedere prevederile Legii nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. În textul proiectului au fost efectuate modificările de rigoare în privința structurii instituționale prin care se pune în aplicare hotărârea Guvernului, modul de interacțiune între autorități și modul de solicitare, stabilire și aprobare a derogărilor.
--	--	---	---

		Se va revedea numerotarea compartimentelor din Tabelul de concordanță, iar compartimentul 1, dedicat titlului actului UE, va fi revăzut și va conține denumirea actului, cu menționarea doar ultimei modificări: „Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase, CELEX: 32008L0068, fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2025/149 a Comisiei din 15 noiembrie 2024.” <i>c) Obiecții privind Nota de fundamentare</i> Pct. 5 din Nota de fundamentare va fi completat cu mențiunea sursei din care rezultă obligația de transpunere a Directivei, în speță, Anexa X la Capitolul 15 (Transporturi) din Titlul IV din Acordul de Asociere între Uniunea Europeană și Republica Moldova. IV. Concluzii Ca urmare a expertizei de compatibilitate realizate, în procesul de definitivare a proiectului național vor fi ajustate instrumentele de armonizare, conform observațiilor formulate în Declarația de compatibilitate.	Se acceptă. Au fost incluse modificările de rigoare. Se acceptă. Punctul 5 din Nota de fundamentare a fost completat cu mențiunea sursei din care rezultă obligația de transpunere a Directivei 2008/68/CE, Anexa X la Capitolul 15 (Transporturi) din Titlul IV din Acordul de Asociere între Uniunea Europeană și Republica Moldova.
Inspectoratul pentru Protecția Mediului, scr. Nr. 1641 din 09.10.2025		Lipsa propunerilor și obiecțiilor.	Se ia act.
Agencia Națională Transport Auto. Scr. Nr. 02/1-1-5660 din 17.10.2025		Lipsa propunerilor și obiecțiilor.	Se ia act.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, scr. Nr. 03-2999 din 17.10.2025		La subpct. 1.2. în Regulament. La subpct. 1.2.11. Redacția nouă a pct. 17 prevede că „<i>În cazul în care se cere extinderea termenului unei autorizații de derogare, aceasta se face pe principii generale prin emiterea unei autorizații noi de autoritatea emitentă și pentru termenul prevăzut de legislația în vigoare.</i>” astfel, menționăm că norma expusă prin sintagma „<i>extinderea termenului unei autorizații de derogare</i>” poartă un caracter vag și netransparent. Mai mult ca atât, conform Nomenclatorului actelor permissive, anexa la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, Agenția Națională pentru Transport Auto emite certificatul de agreare pentru vehiculele	Se acceptă: Punctul 1.2.11 urmare a recomandărilor expuse și având în vedere prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător se expune în următoarea redacție: „17. În cazul în care se cere extinderea termenului unei derogări, aceasta se face pe principii generale prin emiterea unei autorizații noi de autoritatea emitentă și pentru termenul prevăzut de legislație.”

		care transportă substanțe periculoase. Prin urmare, pentru asigurarea respectării principiului transparenței actului normativ și predictibilității normelor juridice, consacrat de art. 3 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, precum și a principiului transparenței și previzibilității actelor permissive necesare inițierii, desfășurării și/sau încetării activității de întreprinzător consacrat de art. 5 lit. b) din Legea nr. 160/2011, norma de la pct. 17 urmează a fi revizuită.	Termenul de autorizare prevăzut în textul proiectului are sensul de certificat de agreare, care este prevăzut de anexa nr.1 la Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și se eliberează de Agenția Națională pentru Transport Auto care emite certificatul de agreare pentru vehiculele care transportă substanțe periculoase.
Centrul Național Anticorupție, scr. Nr. 06/2/18590 din 20.10.2025, Raport EHG25/10919 din 20.10.2025		III. Analiza detaliată a factorilor de risc și a riscurilor de corupție ale proiectului Pct.1.2.10 din proiect la punctul 15, ... după prima propoziție se include următorul text: „În ceea ce privește derogările existente din anexele nr.1, nr.2 și nr.3, data autorizării se consideră a fi 30 iunie 2023”, Obiecții: Formularea actuală a normei privind data de autorizare a derogărilor existente este ambiguă și poate genera interpretări divergente și aplicări neuniforme. Stabilirea unei date fixe – 30 iunie 2023 – ca moment de referință pentru autorizarea derogărilor, în lipsa unei justificări legale exprese și a documentației corespunzătoare, contravine principiului neretroactivității legii, consacrat de art. 22 din Constituția Republicii Moldova. Aplicarea retroactivă a normei aduce atingere principiului securității juridice și poate conduce la validarea ulterioară a unor acte administrative adoptate fără temei legal la momentul emiterii acestora. Totodată, norma nu reglementează expres situația derogărilor emise între 1 iulie 2023 și data intrării în vigoare a noii hotărâri, generând un vid normativ care afectează coerența reglementării și creează premisele unor interpretări discreționare sau abuzive. În lipsa unei delimitări clare a noțiunii de „derogări existente” și a actelor administrative relevante care ar fi stat la baza acestora până la data menționată, se generează incertitudine juridică, iar aplicarea dispozițiilor poate deveni arbitrară. Acest fapt afectează principiile de transparență, responsabilitate și control administrativ prevăzute în cadrul legal național. Recomandări: Se recomandă excluderea prevederii privind data fixă de autorizare retroactivă (30 iunie 2023).	Se acceptă: Pct.1.2.10 din proiect se expune în următoarea redacție: „la punctul 15, textul „cel mult doi ani”, se substituie cu textul „cel mult 12 luni”;

		Factori de risc: ● Formulare ambiguă care admite interpretări abuzive ● Lacună de drept ● Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative Riscuri de corupție: ● Generale IV. Concluzia expertizei Proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la modificarea hotărârii Guvernului nr. 143/2016 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul interior de mărfuri periculoase a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Autorul a prezentat Sinteza avizelor parvenite în cadrul procesului de consultare publică a proiectului de către autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect/instituțiilor interesate, fapt ce denotă aspectul definitiv al acestuia și întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.36 al Legii nr.100/2017, coroborat cu art.28 al Legii nr.82/2017 - pentru efectuarea expertizei anticorupție. În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit. a)-d) al Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional. Implementarea prevederilor propuse, poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este detrimentul interesului public general (în sensul prevăzut de prevederile Legii integrității nr.82 din 25 mai 2017), în condiția respectării recomandărilor prescrise conform capitolului III al prezentului raport de expertiză.	
Ministerul Justiției, scr. Nr. 04/2-10306 din 22.10.2025		Sub aspectul intenției de reglementare, potrivit notei de fundamentare, proiectul de act normativ a fost elaborat pentru transpunerea parțială a Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior al mărfurilor periculoase (în continuare - Directiva 2008/68/CE), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2025/149 al Comisiei din 15 noiembrie 2024. Proiectul este elaborat în scopul asigurării cadrului normativ național cu reglementări actualizate prevăzute de legislația europeană pentru transportul rutier, feroviar și fluvial (pe căi navigabile interioare) al mărfurilor periculoase prin aplicarea normelor internaționale existente în Acordul European privind transportul rutier	

		internațional de mărfuri periculoase, Reglementările privind transportul internațional de mărfuri periculoase pe calea ferată și Acordul european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare. În context, raționamentele expuse de inițiator în notă reflectă motivul elaborării actului normativ. Aferent rigorilor normative se vor reține următoarele: La pct. 1: La sbp. 1.1.2, cuvintele „din hotărâre” sunt inutile și se vor exclude, în măsura în care la sbp. 1.1 se menționează că modificările se operează în hotărâre. Totodată, ținând cont, că sintagmele respective se utilizează la diferite forme gramaticale, partea dispozitivă va include mențiunea corespunzătoare. La sbp. 1.2.2, se consideră lipsită de sens redacția nouă a pct. 8, deoarece se referă la „transportul interior de mărfuri periculoase la nivel național și țările terțe”, care „se permite conform legislației în vigoare, în măsura în care acesta respectă cerințele ADR, RID sau ADN, cu excepția cazurilor în care în anexe se prevede altfel”. Astfel, în cazul în care se are în vedere transportul interior acest fapt semnifică transportul în interiorul statului, includerea sintagmei „țările terțe” fiind irelevantă. Formula „cu excepția cazurilor în care în anexe se prevede altfel” vine în dezacord cu prima parte a enunțului, care prevede că transportul interior de mărfuri periculoase se permite conform legislației în vigoare, iar anexele la Regulament fac parte din legislația în vigoare și care nu pot fi contrare Acordului european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase, încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957 (ADR), Acordului european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare, încheiat la Geneva la 26 mai 2000 (AND) și Regulamentului privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase, care figurează în anexa C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF), încheiată la Vilnius la 3 iunie 1999, astfel cum a fost modificată (RID). În contextul celor expuse, redacția propusă a pct. 8 se va revizui integral. Totodată, se va reține că din sintagma „legislația în vigoare” cuvintele „în vigoare”	Se acceptă: La subpunctul 1.1.2, cuvintele „din hotărâre” au fost excluse. Se acceptă: La subpunctul 1.2.2., punctul 8 este expus în următoarea redacție: „8. Transportul interior de mărfuri periculoase la nivel național se permite conform legislației, în măsura în care acesta respectă cerințele ADR, RID sau ADN.” În textul proiectului au fost efectuate și alte modificări recomandate.
--	--	--	--

		urmează a fi excluse, în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative (valabil și pentru sbp. 1.2.11 ce vizează modificarea pct. 17). În același timp, se consideră oportună plasarea conținutului pct. 8 după pct. 9 al Regulamentului, care definește termenii utilizați. La sbp. 1.2.3: la propunerea de completare a noțiunilor „ADN” și „ADR”, cuvintele „la finalul noțiunii” se vor substitui cu cuvântul „noțiunea”. Se va reține că, completarea unui text sau alineat, fără a specifica ordinea în care se inserează cuvintele, semnifică, conform regulii generale de tehnică legislativă, completarea textului la sfârșitul acestuia; textul „se includ următoarele noțiuni:” se va substitui cu textul „se completează cu următoarele noțiuni:”, urmat de redarea acestora; textul „noțiunea „vehicul rutier” se modifică și se expune în următoarea redacție:” se va substitui cu textul „noțiunea „vehicul rutier” va avea următorul cuprins:”, urmată de redarea noțiunii; Adițional, cuprinsul sbp. 1.2.3 va fi expus din alineate, ca subpuncte separate, fără utilizarea cratimelor, fiind numerotate în conformitate cu prevederile art. 52 alin. (3) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, ce stabilesc că, pentru interpretare corectă și aplicare comodă, punctele pot fi divizate în subpuncte care se numerează prin adăugarea consecutivă a cifrelor arabe, până la gradul de detaliere necesar. La sbp. 1.2.5, semnalăm că modificarea propusă la punctul 11 este nereușită din punct de vedere redacțional. Astfel, se recomandă revizuirea acesteia și formularea logică a normei respective. La sbp. 1.2.6, nu este necesar de a menționa că Regulamentul se completează cu un punct nou. Prin urmare, partea dispozitivă va fi expusă în modul următor: „se completează cu punctul 11¹ cu următorul cuprins:”. Concomitent, atragem atenția că, în cazul în care se afirmă despre întocmirea	Nu se acceptă: Se consideră neargumentată schimbarea cu locul a două puncte, care anterior de asemenea au trecut procesul de expertizare. Se acceptă: Având în vedere obiecția adițională pentru subpunctul 1.2.3., punctul 9 a fost expus în redacție nouă din aliniate, ca subpuncte separate fiind numerotate în conformitate cu prevederile art. 52 alin. (3) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. De asemenea, s-a ținut cont de obiecțiile expuse în primele trei aliniate. Se acceptă: La subpunctul 1.2.5. se expune în următoarea redacție: „la punctul 11 textul „Dacă, în caz de accident sau incident,” se substituie cu textul „Dacă, în urma analizei de accident sau incident pe teritoriul național,” Se acceptă: Textul a fost modificat.
--	--	---	---

		documentelor doar într-o singură limbă (în limba română), atunci este alogică expresia „pot fi”, care se utilizează în cazul în care există o alternativă. La sbp. 1.2.7 – 1.2.10, pentru claritatea normelor din punctele 12 – 15, propunem expunerea acestora în redacție nouă. La sbp. 1.3, în dispoziția de modificare se va exclude referința la denumirea Regulamentului ca fiind excedentă. La anexa nr. 1: Cu referire la pct. 8, pentru claritate, sintagma „vor fi aprobate prin ordinele organului central de specialitate al administrației publice” se va substitui cu sintagma „se aprobă prin ordinul conducătorului organului central de specialitate al administrației publice”. Observația este valabilă inclusiv pentru pct. 11 din anexa nr. 2 și pct. 3 din anexa nr. 3. La capitolul II privind derogările naționale, dar care de fapt stabilește o normă generală fără a specifica careva derogări, semnalăm că în anexa I la Directiva 2008/68/CE, transpusă prin anexa nr. 1 la Regulamentul privind transportul interior de mărfuri periculoase, sunt prevăzute derogări naționale concrete pentru statele membre ale Uniunii Europene. Astfel, se consideră inoportună transpunerea acestui capitol prin actul normativ național, întrucât nu este aplicabil direct Republicii Moldova (valabil și pentru capitolul II din anexele nr. 2 și nr. 3). Mai mult decât atât, conform pct. 2 al Hotărârii Guvernului nr. 143/2016, se desemnează Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale responsabil pentru aprobarea listei derogărilor la nivel național la Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase, încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, la Regulamentul privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase, care figurează în anexa C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF), încheiată la Vilnius la 3 iunie 1999 și la Acordul european privind	Se acceptă: Subpunctele 1.2.7-1.2.9 sunt expuse în redacție nouă, iar subpunctul 1.2.10 nu necesită expunerea în redacție nouă. Se acceptă: Referința la Regulament a fost exclusă. Se acceptă: Punctul 8 a fost modificat conform recomandării Ministerului Justiției și se expune în următoarea redacție: „8. Ulterioarele derogări ale statelor semnatare ale ADR se aprobă prin ordinul conducătorului organului central de specialitate al administrației publice.” În anexele 2 și 3, punctele 11 și 3 respectiv, au fost modificate conform recomandării expuse. Nu se acceptă: Anexele 1-3 din proiect conțin capitolul II Derogări naționale, care completează structura logică a proiectului. Totodată, structura proiectului de act normativ corespunde cerințelor art. 46 alin. (3) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative și nu în ultimul rând versiunea actuală a anexelor 1-3 de asemenea conțin capitolul II Derogări naționale, care anterior au trecut procedura de expertiză juridică.
--	--	--	--

		transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare, încheiat la Geneva la 26 mai 2000. La anexa nr. 3, dat fiind că capitolul I este constituit dintr-o singură normă, aceasta nu se va numerota. Redacția pct. 2 urmează a fi reformulată, or, Guvernul nu instituie obligații autorităților naționale de siguranță din domeniile rutier, feroviar și naval, dar dispune exercitarea unor atribuții întru realizarea prezentei hotărâri. Deci, propunem redarea acestei norme în următorul mod: „Autoritățile naționale de siguranță din domeniile rutier, feroviar și naval vor prezenta rapoarte semestriale organului central de specialitate al administrației publice și vor publica datele privind transportul de mărfuri periculoase pe site-ul web oficial”.	Se acceptă. Se acceptă: Punctul 2 a fost modificat conform obiecției prezentate.
--	--	--	--

Secretar general

Angela ȚURCANU