



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2026

Chișinău

Cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță

În temeiul art. 91 alin. (1) pct. 5) și alin. (10) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune Decizia Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 150/11 din 13 iunie 2009, CELEX: 32009D0460.

1. Se aprobă Regulamentul privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (se anexează).

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

3. La data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană:

3.1. la subpunctele 8.1 și 8.2 din Regulamentul privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, cuvintele „autoritatea de siguranță” se substituie cu cuvintele „Comisia Europeană”;

3.2. punctele 6 și 9 din Regulamentul privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, menționat la punctul 1, precum și enunțul al doilea din subpunctul 1.1.2 și subpunctul 3.1.3 din anexa nr. 1 la Regulamentul nominalizat se abrogă.

4. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea termenului de o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Prim-ministru

ALEXANDRU MUNTEANU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

Aprobat
prin Hotărârea Guvernului nr. /2026

REGULAMENT
privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii
obiectivelor de siguranță

Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (denumit în continuare *Regulament*) stabilește metoda de siguranță care urmează a fi folosită de autoritatea de siguranță pentru calcularea și evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (denumite în continuare OS), în conformitate cu prevederile art. 91 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

2. Prezentul Regulament se aplică sistemului feroviar național în totalitate, cu excepția:

- 2.1. metrourilor, tramvaielor și a altor sisteme feroviare ușoare;
- 2.2. rețelelor separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar, destinate exclusiv exploatării de către serviciile locale, urbane sau suburbane de transport de călători, precum și a întreprinderilor feroviare care operează exclusiv pe aceste rețele;
- 2.3. infrastructurii feroviare private care este utilizată exclusiv de către proprietarul infrastructurii pentru propriile sale operațiuni de transport de marfă;
- 2.4. vehiculelor de epocă care circulă pe rețelele naționale, cu condiția ca acestea să respecte normele și reglementările naționale în materie de siguranță și să asigure circulația în siguranță;
- 2.5. căilor ferate de epocă, muzeale și turistice care operează pe propria rețea, incluzând atelierele, vehiculele și personalul.

3. În sensul prezentului Regulament se utilizează noțiunile definite în Regulamentul privind siguranța feroviară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, precum și următoarele noțiuni:

altele (terți) – toate persoanele care nu intră în categoriile „călători”, „angajați, inclusiv personalul contractanților”, „utilizatori ai trecerilor la nivel” sau „persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare”;

categorie de risc – una dintre categoriile de risc feroviar menționate la art. 92 alin. (2) lit. a) și b) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

km-linie desfășurată – lungimea rețelei feroviare, măsurată în kilometri, prin luarea în calcul a fiecărui fir de cale în cazul liniilor de cale ferată cu mai multe fire;

persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare – orice persoană prezentă în incinta instalațiilor feroviare atunci când prezența acesteia este interzisă, cu excepția utilizatorilor trecerilor la nivel;

personal sau angajați, inclusiv personalul contractanților – orice persoană al cărei loc de muncă este legat de căile ferate și care este în exercițiul funcțiunii în momentul accidentului; acesta include personalul trenurilor, precum și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură;

pierderi de vieți omenești și pondere de persoane grav rănite (denumite în continuare *FWSI*) – măsurarea consecințelor accidentelor importante prin luarea în calcul atât a pierderilor de vieți omenești, cât și a persoanelor grav rănite, o persoană grav rănită fiind considerată a fi echivalentă din punct de vedere statistic cu 0,1 decese;

plan de ameliorare a siguranței – planificarea implementării structurii organizaționale, a responsabilităților, a procedurilor, a activităților, a capacităților și a resurselor necesare pentru reducerea riscului pentru una sau mai multe categorii de risc;

riscuri pentru societate în ansamblu – riscurile colective pentru toate categoriile de persoane enumerate la art. 92 alin. (2) lit. a) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

tren-km (călători) – unitatea de măsură corespunzătoare deplasării unui tren de călători pe o distanță de un kilometru, fiind luată în considerare numai distanța pe teritoriul național;

utilizatori ai trecerilor la nivel – orice persoană care folosește o trecere la nivel pentru a traversa o linie de cale ferată fie folosind mijloace de transport, fie pe jos;

valoare națională de referință (denumită în continuare *VNR*) – măsura de referință care indică nivelul maxim acceptabil pentru o categorie de risc feroviar.

Capitolul II

METODOLOGIA DE CALCULARE A VNR ȘI A OS ȘI DE EVALUARE A ATINGERII ACESTORA

4. Metodologia descrisă în anexa nr. 1 se aplică pentru calcularea și evaluarea atingerii VNR și OS.

5. Parametrii de măsurare utilizați la calcularea VNR și OS sunt stabiliți în anexa nr. 2.

6. Autoritatea de siguranță pentru calcularea și evaluarea atingerii OS (denumită în continuare *Autoritate de siguranță*) propune organului central de

specialitate în domeniul transportului feroviar VNR calculate în conformitate cu subpct. 2.1 din anexa nr. 1 și OS obținute din VNR, în conformitate cu metodologia stabilită la subpct 2.2 din anexa nr. 1. După adoptarea de către organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar a VNR și a OS, autoritatea de siguranță pentru calcularea și evaluarea atingerii OS evaluează atingerea acestora de către entitățile feroviare, în conformitate cu anexa nr. 1.

7. Evaluarea costurilor și a beneficiilor estimate, necesare pentru atingerea obiectivelor de siguranță menționate la art. 92 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, se limitează la entitățile ale căror VNR pentru oricare dintre categoriile de risc se dovedesc mai mari decât OS corespunzătoare.

8. În conformitate cu rezultatele finale ale evaluării atingerii VNR și OS, menționate la subpct. 3.1.5 din anexa nr. 1, se întreprind următoarele acțiuni în vederea aplicării legislației:

8.1. în cazul unei degradări eventuale a performanțelor de siguranță, entitatea feroviară trimite către autoritatea de siguranță pentru calcularea și evaluarea atingerii OS un raport, în care explică cauzele probabile ale rezultatelor obținute;

8.2. în cazul unei degradări probabile a performanțelor de siguranță, entitatea feroviară trimite către autoritatea de siguranță pentru calcularea și evaluarea atingerii OS un raport, în care explică cauzele probabile ale rezultatelor obținute și prezintă, la necesitate, un plan de ameliorare a siguranței.

9. Pentru a evalua informațiile și probele furnizate de entitatea feroviară în conformitate cu procedurile menționate la subpct. 8.1 și 8.2, autoritatea de siguranță pentru calcularea și evaluarea atingerii OS poate solicita avize tehnice organismelor de evaluare a conformității.

Anexa nr. 1
la Regulamentul privind stabilirea
metodei de siguranță pentru evaluarea
atingerii obiectivelor de siguranță

Metodologia de calculare și de evaluare a atingerii VNR și OS

1. Surse statistice și parametri de măsurare pentru calcularea VNR și OS

1.1. Surse statistice

1.1.1. VNR și OS se calculează în baza datelor privitoare la accidentele feroviare și consecințele acestora, raportate în conformitate cu art. 90 alin. (1) – (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

1.1.2. Seriile cronologice de date utilizate pentru determinarea VNR și OS includ ultimii patru ani de raportare. Până la data de 31 ianuarie 2028, autoritatea de siguranță pentru calcularea și evaluarea atingerii OS propune organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar adoptarea valorilor actualizate pentru VNR și OS, care sunt calculate folosind datele din ultimii șase ani.

1.2. Parametri de măsurare pentru VNR

1.2.1. Parametrii de măsurare pentru VNR se exprimă în conformitate cu definiția matematică a riscului. Consecințele accidentelor luate în considerare pentru fiecare dintre categoriile de risc sunt FWSI.

1.2.2. Parametrii de măsurare folosiți pentru a calcula VNR pentru fiecare dintre categoriile de risc sunt stabiliți în anexa nr. 2 și rezultă din aplicarea principiilor și a definițiilor menționate la subpct. 1.2.1 și, dacă este cazul, la subpct. 1.2.3. Parametrii de măsurare includ bazele de etalonare enumerate în anexa nr. 2 pentru normalizarea VNR.

1.2.3. Pentru fiecare dintre categoriile de risc „călători” și „utilizatori ai trecherilor la nivel” se stabilesc două VNR diferite, exprimate cu ajutorul celor doi parametri de măsurare menționați în anexa nr. 2. În sensul evaluării atingerii menționate la pct. 3, se va considera suficientă respectarea a cel puțin unei VNR dintre acestea.

1.3. Parametri de măsurare pentru OS

1.3.1. Parametrii de măsurare folosiți pentru a calcula OS pentru fiecare dintre categoriile de risc sunt aceiași cu cei descriși pentru VNR în subpct. 1.2.

2. Metodologia pentru calcularea VNR și obținerea OS

2.1. Metodologia pentru calcularea VNR

2.1.1. Pentru fiecare dintre categoriile de risc, VNR se calculează prin aplicarea în ordine secvențială a procedurii următoare:

2.1.1.1. calcularea valorilor pentru parametrii de măsurare corespunzători, enumerați în anexa nr. 2, luând în considerare datele și prevederile menționate în subpct. 1. 1;

2.1.1.2. analiza rezultatelor procedurii descrise la subpct. 2.1.1.1 pentru a verifica prezența și recurența valorilor nule pentru FWSI în ceea ce privește performanțele de siguranță pentru anii în cauză;

2.1.1.3. dacă valorile nule menționate la subpct. 2.1.1.2 sunt maximum două, se calculează media ponderată a valorilor menționate la subpct. 2.1.1.1, așa cum se descrie la subpct. 2.3, iar valoarea rezultată corespunde VNR;

2.1.1.4. dacă valorile nule menționate la subpct. 2.1.1.2 sunt mai mult de două, autoritatea de siguranță pentru calcularea și evaluarea atingerii OS atribuie VNR o valoare discreționară identificată în urma consultării cu entitatea feroviară în cauză.

2.2. Metodologia pentru obținerea OS

2.2.1. Pentru fiecare dintre categoriile de risc, după calcularea VNR pentru fiecare entitate feroviară, în conformitate cu procedura stabilită în subpct. 2.1, OS corespunzătoare vor primi o valoare egală cu cea mai mică dintre următoarele:

2.2.1.1. valoarea cea mai mare a VNR dintre toate entitățile feroviare;

2.2.1.2. valoarea echivalentă cu de zece ori valoarea medie a riscului pentru care este calculată VNR în cauză.

2.2.2. Media menționată la subpct. 2.2.1.2 se calculează prin adunarea datelor pertinente pentru toate entitățile feroviare și prin folosirea atât a parametrilor de măsurare corespunzători, enumerați în anexa nr. 2, cât și a mediei ponderate descrise la subpct. 2.3.

2.3. Stabilirea mediei ponderate pentru calculul VNR

2.3.1. Pentru fiecare entitate feroviară și pentru fiecare dintre categoriile de risc la care se poate aplica media ponderată în conformitate cu subpct. 2.1.1.3, pe durata anului Y (unde $Y = 2026$ și 2028), VNR_Y se calculează după următorii pași:

2.3.1.1. calcularea observațiilor anuale OBS_i (unde i este anul de observare în cauză) pentru parametrii de măsurare enumerați în anexa nr. 2, pe baza datelor corespunzătoare ultimilor n ani de raportare, așa cum se menționează la subpct. 2.1.1.1 [inițial $n = 4$; cu începere din 2028, $n = 6$];

2.3.1.2. calcularea mediei aritmetice pentru n ani (AV) a observațiilor anuale OBS_i ;

2.3.1.3. calcularea valorii absolute a diferenței $ABSDIFF_i$ dintre fiecare observație anuală OBS_i și AV. Dacă $ABSDIFF_i < 0,01 * AV$, $ABSDIFF_i$ primește o valoare constantă egală cu $0,01 * AV$;

2.3.1.4. calcularea ponderii (W_i) pentru fiecare an i în parte luând inversul $ABSDIFF_i$;

2.3.1.5. calcularea VNR_Y sub forma unei medii ponderate, după formula:

$$VNR_Y = \frac{\sum_{i=x}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^N W_i},$$

în care i este un număr natural și

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{dacă } Y = 2026: x = Y - 5; N = Y - 2 \\ \text{dacă } Y = 2028: x = Y - 7; N = Y - 2. \end{array} \right.$$

3. Model-cadru pentru evaluarea atingerii VNR și OS

3.1. Metodologia de evaluare a atingerii VNR și OS

3.1.1. Pentru evaluarea atingerii VNR și OS se aplică următoarele principii:

3.1.1.1. pentru fiecare entitate feroviară și pentru fiecare dintre categoriile de risc a căror VNR este egală cu sau mai mică decât OS corespunzătoare, atingerea VNR implică în mod automat atingerea OS. Evaluarea atingerii VNR se efectuează în conformitate cu procedura descrisă în subpct. 3.2, această valoare reprezentând nivelul maxim acceptabil pentru riscul la care se referă, fără a aduce atingere prevederilor de la subpct. 3.2.3 privind limita de toleranță;

3.1.1.2. pentru fiecare dintre categoriile de risc a căror VNR este mai mare decât OS corespunzătoare, OS reprezintă nivelul maxim acceptabil pentru riscul la care se referă. Evaluarea atingerii OS se efectuează în conformitate cu prevederile care decurg din evaluarea impactului și, după caz, cu calendarul de punere treptată în aplicare a OS, conform art. 92 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

3.1.2. Pentru fiecare entitate feroviară și pentru fiecare dintre categoriile de risc, evaluarea atingerii VNR și OS se face anual de către autoritatea de siguranță pentru calcularea și evaluarea atingerii OS, luând în considerare ultimii patru ani de raportare.

3.1.3. Cel târziu la data de 31 martie a fiecărui an, autoritatea de siguranță pentru calcularea și evaluarea atingerii OS raportează organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar despre rezultatele globale ale evaluării atingerii VNR și OS.

3.1.4. În conformitate cu prevederile subpct. 1.1.3, începând cu anul 2029, evaluarea atingerii VNR și OS se face anual de către autoritatea de siguranță pentru calcularea și evaluarea atingerii OS, luând în considerare ultimii cinci ani de raportare.

3.1.5. Rezultatele evaluării atingerii VNR și OS menționate la subpct. 3.1.1 se clasifică după cum urmează:

3.1.5.1. performanță de siguranță acceptabilă;

3.1.5.2. degradare eventuală a performanței de siguranță;

3.1.5.3. degradare probabilă a performanței de siguranță.

3.2. Descrierea pas cu pas a procedurii prevăzute la subpct. 3.1.1.1:

3.2.1. Procedura de evaluare a atingerii VNR este formată din patru pași, care sunt descriși la punctele următoare. Anexa nr. 3 prezintă diagrama decizională globală a procedurii, în care săgețile decizionale afirmative și negative corespund unui rezultat pozitiv, respectiv, unuia negativ, ca urmare a pașilor de evaluare.

3.2.2. Primul pas de evaluare verifică dacă performanța de siguranță observată respectă sau nu VNR. Performanța de siguranță observată se măsoară folosind parametrii de măsurare enumerați în anexa nr. 2 și datele menționate subpct. 1.1, cu serii cronologice care includ cei mai recentți ani de observare, după cum se precizează la subpct. 3.1. Performanța de siguranță observată se exprimă ca:

3.2.2.1. performanță de siguranță observată în anul de raportare cel mai recent;

3.2.2.2. medie mobilă ponderată (denumită în continuare *MWA*), după cum se precizează în subpct. 3.3. Valorile rezultate din aplicarea subpct. 3.2.2.1 și 3.2.2.2 se compară cu VNR, iar dacă una dintre aceste valori nu depășește VNR, se consideră că performanța de siguranță este acceptabilă. În caz contrar, procedura continuă cu cel de-al doilea pas de evaluare.

3.2.3. În cadrul celui de-al doilea pas de evaluare se consideră că performanța de siguranță este acceptabilă dacă *MWA* nu depășește VNR plus o limită de toleranță de 20 %. Dacă această condiție nu este îndeplinită, autoritatea de siguranță pentru calcularea și evaluarea atingerii OS colectează informații cu privire la detaliile accidentului cel mai grav (folosind *FWSI*) din cei mai recentți ani de observare, după cum se menționează în subpct. 3.1, excluzând anii folosiți la stabilirea VNR. Dacă accidentul în cauză este mai grav din punctul de vedere al consecințelor decât cel mai grav accident inclus în datele folosite la stabilirea VNR, atunci se exclude din statistici. Apoi se recalculează *MWA* pentru a vedea dacă se încadrează în limita de toleranță menționată mai sus. Dacă răspunsul este afirmativ, se consideră că performanța de siguranță este acceptabilă. În caz contrar, procedura continuă cu cel de-al treilea pas de evaluare.

3.2.4. În cadrul celui de-al treilea pas de evaluare se verifică dacă cel de-al doilea pas de evaluare a avut un rezultat negativ pentru prima dată în ultimii trei ani. Dacă răspunsul este afirmativ, rezultatul celui de-al treilea pas de evaluare se consideră pozitiv. Indiferent de rezultatul celui de-al treilea pas, procedura continuă cu cel de-al patrulea pas.

3.2.5. În cadrul celui de-al patrulea pas de evaluare se verifică dacă numărul de accidente importante per tren-km din anii precedenți a rămas același (sau a scăzut). Criteriile luate în calcul arată dacă, din punct de vedere statistic, a existat o creștere semnificativă per tren-km a numărului de accidente importante care prezintă relevanță. Această creștere se determină folosind limita de toleranță superioară conform legii lui Poisson, care stabilește variabilitatea acceptabilă pe baza numărului de accidente care au avut loc în diferitele entități feroviare.

3.2.6. Dacă numărul de accidente importante per tren-km nu depășește limita de toleranță menționată, se presupune că nu a existat o creștere statistică semnificativă, iar rezultatul acestui pas de evaluare se consideră pozitiv.

3.2.7. În funcție de categoria de risc la care se referă diferitele VNR în curs de evaluare, accidentele importante care sunt luate în considerare pentru realizarea acestui pas de evaluare sunt următoarele:

3.2.7.1. riscuri pentru călători: toate accidentele importante cu relevanță;

3.2.7.2. riscuri pentru personal sau angajați, inclusiv personalul contractanților: toate accidentele importante cu relevanță;

3.2.7.3. riscuri pentru utilizatorii trecerilor la nivel: toate accidentele importante cu relevanță incluse în categoria „accidente la treceri la nivel”;

3.2.7.4. riscuri pentru persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare: toate accidentele importante cu relevanță incluse în categoria „accidentări ale persoanelor produse de material rulant în mișcare”;

3.2.7.5. riscuri pentru terți: toate accidentele importante cu relevanță;

3.2.7.6. riscuri pentru societate în ansamblu: toate accidentele importante.

3.3. Procesul de stabilire a mediei mobile ponderate pentru evaluarea anuală a atingerii VNR

3.3.1. Pentru fiecare entitate feroviară și pentru fiecare dintre categoriile de risc la care se aplică media mobilă ponderată (MWA) pentru executarea, în fiecare an Y (cu începere de la $Y = 2027$), a pașilor de evaluare descriși la subpct. 3.2, MWA_Y se calculează în modul următor:

3.3.1.1. calcularea observațiilor anuale OBS_i rezultate din indicatorii corespunzători enumerați în anexa nr. 2, în baza datelor disponibile din sursele menționate în subpct. 1.1 pentru anii cu relevanță (unde indicele i ia valorile definite în formula de mai jos);

3.3.1.2. calcularea mediei aritmetice pentru n ani (AV) a observațiilor anuale OBS_i [la început $n = 4$; cu începere din 2029, $n = 5$];

3.3.1.3. calcularea valorii absolute a diferenței $ABSDIFF_i$ dintre fiecare observație anuală OBS_i și AV . Dacă $ABSDIFF_i < 0,01 * AV$, $ABSDIFF_i$ primește o valoare constantă egală cu $0,01 * AV$;

3.3.1.4. calcularea ponderii W_i , luând inversul $ABSDIFF_i$;

3.3.1.5. calcularea MWA_Y după formula:

$$MWA_Y = \frac{\sum_{i=x}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^N W_i},$$

în care i este un număr natural și

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{dacă } Y = 2027 \text{ sau } 2028: x = Y - 5; N = Y - 2 \\ \text{dacă } Y = 2029: x = Y - 6; N = Y - 2. \end{array} \right.$$

Anexa nr. 2
la Regulamentul privind stabilirea
metodei de siguranță pentru evaluarea
atingerii obiectivelor de siguranță

Parametrii de măsurare pentru VNR și OS

Nr. crt.	Categoria de risc	Parametri de măsurare	Baze de etalonare
1.	Călători	1.1. Numărul de FWSI în cazul călătorilor, rezultat din accidente importante/numărul de tren-km (călători) per an	Tren-km (călători) per an
		1.2. Numărul de FWSI în cazul călătorilor, rezultat din accidente importante/numărul de călător-km per an	Călător-km per an
2.	Personal sau angajați	Numărul de FWSI în cazul angajaților, rezultat din accidente importante/numărul de tren-km per an	Tren-km per an
3.	Utilizatori ai trecerilor la nivel	3.1. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel, rezultat din accidente importante/numărul de tren-km per an	Tren-km per an
		3.2. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel, rezultat din accidente importante/[(numărul de tren-km per an * numărul de treceri la nivel) / km-linie desfășurată]	(Numărul de tren-km per an * Numărul de treceri la nivel) / km-linie desfășurată
4.	Altele	Numărul anual de FWSI în cazul persoanelor din categoria „altele”, rezultat din accidente importante/numărul de tren-km per an	Tren-km per an
5.	Persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare	Numărul de FWSI în cazul persoanelor neautorizate în incinta instalațiilor feroviare, rezultat din accidente importante/numărul de tren-km per an	Tren-km per an
6.	Societatea în ansamblu	Numărul total de FWSI per an, rezultat din accidente importante/numărul de tren-km per an	Tren-km per an

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță

(nr. unic 402/MIDR/2026)

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea *Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță* 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

Actul normativ de nivel primar care reglementează cadrul juridic în domeniul siguranței transportului feroviar, inclusiv sub aspectul metodelor de siguranță aplicabile pentru evaluarea nivelului de siguranță feroviară și a realizării obiectivelor de siguranță, este Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

Potrivit art. 91 alin. (1) pct. 5) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, metodele de siguranță reprezintă norme care stabilesc modul în care se evaluează nivelul de siguranță feroviară, îndeplinirea obiectivelor de siguranță și conformitatea cu alte cerințe de siguranță feroviară, inclusiv prin aplicarea metodei de siguranță pentru evaluarea realizării obiectivelor de siguranță. Totodată, în conformitate cu art. 91 alin. (10) din Codul transportului feroviar, metodele de siguranță se aprobă de Guvern.

În acest context, proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea *Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță* este elaborat în temeiul art. 91 alin. (1) pct. 5) și alin. (10) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, în vederea reglementării metodologiei aplicabile pentru calcularea, evaluarea și monitorizarea atingerii obiectivelor de siguranță în domeniul transportului feroviar.

Totodată, elaborarea proiectului se înscrie în procesul de armonizare a cadrului normativ național cu acquis-ul Uniunii Europene în domeniul siguranței feroviare și constituie o măsură de realizare a acțiunii nr. 82 din Anexa A „Transport feroviar”, Capitolul 14 „Politica de transport”, Clusterul 4 „Agenda verde și conectivitate sustenabilă” din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.

Acțiunea menționată prevede alinierea cadrului normativ național la acquis-ul Uniunii Europene în domeniul siguranței feroviare, inclusiv prin transpunerea actelor Uniunii Europene relevante. În acest sens, proiectul are drept sursă *Decizia Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliu* iar aprobarea acestuia va contribui la consolidarea cadrului normativ național și la asigurarea unei aplicări uniforme a cerințelor privind evaluarea performanței de siguranță în domeniul feroviar.

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

Necesitatea intervenției normative rezultă din faptul că, deși Codul transportului feroviar nr. 19/2022 instituie cadrul general privind siguranța feroviară și prevede existența obiectivelor de siguranță, cadrul normativ național nu conține, la această etapă, o reglementare detaliată care să stabilească metodologia de calculare, evaluare și monitorizare a atingerii acestor obiective. Or, în lipsa unui asemenea act normativ subordonat legii, dispozițiile legale primare nu pot fi aplicate în mod deplin, uniform și previzibil, întrucât nu sunt detaliate instrumentele tehnice și procedurale prin care autoritățile competente urmează să stabilească valorile naționale de referință, să determine obiectivele de siguranță și să evalueze anual atingerea acestora de către entitățile feroviare.

Lipsa unei asemenea metode generează riscul unor abordări neuniforme în procesul de supraveghere și evaluare a performanței de siguranță. În absența unor reguli clare privind sursele statistice utilizate, parametrii de măsurare, modul de calcul al valorilor de referință și etapele procedurale ale evaluării, aplicarea normelor de siguranță poate depinde excesiv de practică administrativă sau de interpretări izolate, ceea ce afectează previzibilitatea reglementării și coerența procesului decizional. În același timp, o asemenea lacună normativă reduce capacitatea autorităților de a interveni în mod fundamentat și proporțional atunci când sunt constatate degradări ale performanței de siguranță.

Adoptarea prezentului proiect este necesară pentru a institui un mecanism normativ clar și complet privind evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță în domeniul feroviar. Prin reglementarea expresă a metodei aplicabile, proiectul va permite stabilirea unor criterii unitare și obiective de apreciere a performanței de siguranță, bazate pe date statistice, indicatori măsurabili și proceduri prestabilite. În acest mod, actul normativ va contribui la creșterea transparenței și a predictibilității în activitatea de reglementare și supraveghere exercitată de autoritățile competente.

Prin instituirea unei evaluări anuale a atingerii obiectivelor de siguranță și prin clasificarea rezultatelor obținute, proiectul creează premisele identificării timpurii a riscurilor, ale prevenirii deteriorării performanței de siguranță și ale adoptării unor măsuri corective înainte de producerea unor consecințe grave. Astfel, actul instituie inclusiv o funcție practică de prevenire, monitorizare și gestionare a riscurilor în domeniul transportului feroviar.

Prin urmare, intervenția normativă este justificată atât de necesitatea executării obligațiilor asumate de Republica Moldova în procesul de armonizare cu legislația Uniunii Europene, cât și de necesitatea înlăturării unei lacune normative existente la nivel național, în vederea instituirii unui mecanism clar, unitar și funcțional de evaluare a siguranței feroviare. Adoptarea proiectului va contribui la sporirea clarității cadrului normativ și la consolidarea siguranței sistemului feroviar național.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul actului normativ are ca obiect aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță ale sistemului feroviar.

Proiectul actului normativ reglementează cadrul metodologic de evaluare a nivelului de siguranță al sistemului feroviar național, prin stabilirea modului de calcul al valorilor naționale de referință (VNR), determinarea obiectivelor de siguranță (OS) și evaluarea anuală a atingerii acestora, în baza unor indicatori și parametri de măsurare a riscului. În acest sens, sunt prevăzute sursele de date statistice utilizate, modalitatea de calcul al indicatorilor de siguranță, precum și procedurile de analiză și interpretare a rezultatelor obținute, inclusiv aplicarea unor criterii de toleranță și clasificarea performanței de siguranță.

Elementele de noutate ale proiectului constau în instituirea, pentru prima dată la nivel național, a unui cadru metodologic coerent de evaluare a atingerii obiectivelor de siguranță, precum și în introducerea unui set de definiții specifice necesare aplicării acestuia, inclusiv noțiunile de valoare națională de referință, categorie de risc, plan de ameliorare a siguranței și indicatorul FWSI. De asemenea, proiectul introduce instrumente statistice standardizate pentru evaluarea performanței de siguranță, precum și o procedură etapizată de analiză, însoțită de criterii clare de clasificare a rezultatelor și de mecanisme de reacție în cazul degradării performanței. Prin aceste reglementări se asigură crearea unui sistem coerent, predictibil și comparabil cu practicile Uniunii Europene în domeniul siguranței feroviare.”

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

Opțiunile alternative nu au fost luate în considerare. Opțiunea menținerii cadrului normativ existent, fără adoptarea unui act normativ național de transpunere a Decizia Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a fost exclusă din start, întrucât în conformitate cu Acordul de Asociere RM - UE, Republica Moldova și-a asumat angajamentul de a adopta treptat legislația europeană, inclusiv reglementările ce vizează siguranța în transportul feroviar.
4. Analiza impactului de reglementare
4.1. Impactul asupra sectorului public
Proiectul are impact pozitiv asupra sectorului public prin consolidarea cadrului normativ și procedural în domeniul siguranței transportului feroviar, precum și prin clarificarea modului de exercitare a atribuțiilor autorităților competente.
4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Implementarea proiectului nu necesită costuri financiare din bugetul de stat. Aplicarea prevederilor acestuia se va realiza în limita resurselor financiare și a capacităților instituționale existente ale autorității de siguranță.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Proiectul are impact pozitiv asupra sectorului privat așa cum stabilește cerințe procedurale și de conformare în vederea asigurării unui nivel adecvat de siguranță în domeniul transportului feroviar.
4.4. Impactul social
Proiectul are un impact social pozitiv prin consolidarea cadrului de siguranță în domeniul transportului feroviar și prin crearea premiselor pentru prevenirea riscurilor și reducerea accidentelor feroviare. Aplicarea unui mecanism de evaluare a atingerii obiectivelor de siguranță va contribui la sporirea protecției călătorilor, personalului feroviar și altor categorii de persoane expuse riscurilor specifice acestui domeniu.
4.5. Impactul asupra mediului
Implementarea proiectului va avea un impact pozitiv semnificativ asupra mediului, deoarece implementarea regulilor de siguranță europene implică și reducerea emisiilor, riscului de scurgeri a substanțelor periculoase, etc.
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1. Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de

siguranță este elaborat în contextul alinierii Republicii Moldova la cerințele legislației Uniunii Europene în domeniul feroviar și transpune Decizia Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului, CELEX: 32009D0460, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 150/11 din 13 iunie 2009.

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

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță urmărește crearea cadrului juridic necesar pentru implementarea prevederilor Deciziei Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

Proiectul constituie măsura normativă specifică prin care sunt stabilite reguli clare privind metodologia de calculare, evaluare și monitorizare a atingerii obiectivelor de siguranță în domeniul transportului feroviar, în vederea aplicării coerente a cadrului legal național și a alinierii acestuia la cerințele legislației Uniunii Europene.

Astfel, Regulamentul reprezintă instrumentul normativ necesar pentru punerea în aplicare a prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022 în partea ce ține de obiectivele de siguranță, prin stabilirea cerințelor detaliate referitoare la sursele statistice, parametrii de măsurare, metodologia de calcul a valorilor naționale de referință și a obiectivelor de siguranță, precum și procedura de evaluare a atingerii acestora, fără a fi necesară modificarea altor acte normative în vigoare.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Întru respectarea principalelor etape ale legiferării stabilite la art. 20 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, precum și în scopul asigurării transparenței conform cerințelor art. 9 din Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului actului normativ a fost plasat și poate fi accesat pe portalul particip.gov.md.

Linkul la anunțul de inițiere: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16544.

Proiectul actului normativ a fost supus avizării și consultării publice conform cerințelor stabilite la art. 32 alin. (5) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, respectiv a fost transmis următoarelor autorități publice centrale responsabile de aplicarea prevederilor conținute în proiect și instituțiilor interesate:

-Ministerul Finanțelor (Aviz nr. 09/2-03/313/710 din 08.05.2026); -Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (Aviz nr. 03- 1563 din 08.05.2026); -Ministerul Muncii și Protecției Sociale (Aviz nr. 07/2595 din 11.05.2026); -Centrul de Armonizare a Legislației (Aviz nr. 31/02-126-5237 din 08.05.2026); -Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Calea Ferată din Moldova”) (Aviz nr. 05-04-3139 din 30.04.2026); -Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (Aviz nr. 121 din 29.04.2026).
7. Concluziile expertizelor
După definitivarea proiectului actului normativ potrivit avizelor, expertizei de compatibilitate cu legislația UE și rezultatelor consultărilor publice, proiectul a fost supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative. Rezultatele expertizelor menționate supra sunt incluse în Sinteza obiecțiilor și propunerilor: - Centrul Național Anticorupție (Aviz nr. 06/2/9654 din 28.05.2026); - Ministerul Justiției (Aviz nr. 04/2-6073 din 02.06.2026).
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
Implementarea proiectului nu necesită modificarea sau abrogarea altor acte normative în vigoare. Prin aprobarea prezentului act normativ, care stabilește metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță se realizează implementarea prevederilor Deciziei Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliu. Nu sunt identificate, la această etapă, necesități suplimentare de elaborare a unor acte normative noi sau a unor planuri de acțiune specifice pentru implementare.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Implementarea prevederilor Regulamentului nu necesită adoptarea unor măsuri suplimentare. Aplicarea acestuia se va realiza în cadrul competențelor funcționale ale Agenției Feroviare și Î.S. “Calea Ferată din Moldova” în baza mecanismelor administrative existente.

Secretar general

Angela ȚURCANU

SINTEZA

obiecțiilor și propunerilor la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea *Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță*
(număr unic 402/MIDR/2026)

Instituția	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (Aviz nr. 121 din 29.04.2026)		Cu referire la scrisoarea Cancelariei de Stat nr. DGPȘG-2348-18-69-1173 din data de 27 aprilie 2026, cu privire la avizarea proiectului de hotărâre a Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (număr unic 402/MIDR/2026), în limita competențelor sale funcționale, comunicăm lipsa de obiecții și propuneri asupra proiectului menționat.	Se ia act.
Agencia Proprietății Publice (Aviz nr. 05-04-3139 din 30.04.2026)		Urmare demersului Cancelariei de Stat nr. DGPȘG-2348-18-69-1173 din 27 aprilie 2026, Agenția Proprietății Publice a examinat proiectul de hotărâre cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (număr unic 402/MIDR/2026), autor - Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și, în limita competențelor funcționale, comunică lipsa obiecțiilor. Totodată, reieșind din faptul că proiectul a fost expediat spre consultare Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, solicităm să se țină cont de poziția acesteia la definitivarea proiectului.	Se ia act.
Agencia Feroviară (Aviz nr. 01-96 din 05.05.2026)		Urmare demersului dumneavoastră, Agenția Feroviară a examinat proiectul de hotărâre de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (nr. unic 402/MIDR/2026) și, în limita competențelor, comunică despre lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act.
Ministerul Finanțelor (Aviz nr. 09/2-03/313/710 din 08.05.2026)		La indicația Cancelariei de Stat nr. DGPȘG-2348-18-69-1173 din 27 aprilie 2026, Ministerul Finanțelor a examinat proiectul de hotărâre cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (număr unic 402/MIDR/2026), autor – Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și, în limita atribuțiilor funcționale, comunică lipsa propunerilor și obiecțiilor pe marginea proiectului indicat.	Se ia act.

Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (Aviz nr. 03-1563 din 08.05.2026)	Cu referire la proiectul de hotărâre cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (număr unic 402/MIDR/2026), reieșind din competențele funcționale, comunicăm lipsa de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Cancelaria de Stat/ Centrul de Armonizare a Legislației (Aviz nr. 31/02-126-5237 din 08.05.2026)	Pentru claritate, la definiția de la pct. 3.10 din proiectul național privind „tren-km (călători)” sintagma „este luată în considerare numai distanța pe teritoriul” se va substitui cu sintagma „este luată în considerare numai distanța pe teritoriul Republicii Moldova”. Cu referire la Anexa nr. 1 a proiectului, există câteva aspecte care necesită corectare pentru ca transpunerea să fie pe deplin clară și exactă. În primul rând, subpct. 1.1.1 din proiect indică o singură sursă de date, respectiv, datele raportate în conformitate cu art. 90, alin. (1) - (3) din Codul transportului feroviar, în timp ce subpct. 1.1.2 din proiect face trimitere la „cele două surse menționate la subpct. 1.1.1”. Astfel, se va reexamina norma națională fie prin introducerea expresă a celor două surse de date avute în vedere, fie reformularea subpct. 1.1.2 astfel încât să corespundă sursei efectiv prevăzute în textul național. De asemenea, în Anexa nr. 1 la proiect se constată unele neconcordanțe terminologice și de redactare, inclusiv, utilizarea formei „VRN” în loc de „VNR”, utilizarea sintagmei „OSC” deși proiectul definește și utilizează noțiunea „OS”, precum și menținerea formulei „NRV” în loc de „VNR” în unele formule matematice. Aceste neconcordanțe nu afectează în mod necesar soluția de fond, dar trebuie corectate pentru uniformitatea terminologică a proiectului și pentru evitarea interpretărilor divergente. Cu referire la Anexa nr. 2 din proiect, unde la categoria de risc nr. 2 este indicată sintagma „Autoritatea de siguranță”, aceasta nu corespunde actului UE și nici logicii categoriilor de risc, deoarece categoria respectivă trebuie să vizeze „personalul sau angajații, inclusiv, personalul contractanților”. În forma actuală, textul poate altera conținutul tehnic al parametrului de măsurare, întrucât riscul nu privește autoritatea de siguranță, ci persoanele angajate sau personalul implicat în activități feroviare. Se recomandă substituirea sintagmei „Autoritatea de siguranță” cu „Personal sau angajați, inclusiv personalul contractanților”. Totodată, ținând cont că, prin proiectul național anumite atribuții ale Comisiei Europene și Agenției Feroviare a UE au fost atribuite autorităților naționale - MIDR-ului și Agenției Feroviare, se impune abrogarea anumitor norme cu caracter instituțional din data aderării RM la UE, după cum urmează: pct. 5, pct. 8 și pct. 1.1.3 (a doua propoziție), pct. 3.1.3. din Anexa nr. 1 la proiectul Regulamentului. De asemenea, în pct. 7, subpct. 7.2 din proiect, din data	Se acceptă. La pct. 3.10 din proiectul național, după sintagma „este luată în considerare numai distanța pe teritoriul” a fost adăugat cuvântul „național”. Pct. 1.1.2 din anexa nr. 1 a proiectului a fost reformulat. Au fost operate corectările necesare pentru asigurarea uniformității terminologice, prin utilizarea consecventă a noțiunilor „OS” și „VNR”. La categoria de risc nr. 2 din anexa nr. 2 a proiectului sintagma „Autoritatea de siguranță” a fost substituită cu „Angajați”. Partea dispozitivă a proiectului a fost completată cu pct. 3. „3. La data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană: 3.1. la subpunctele 7.1. și 7.2 din Regulamentul privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță cuvintele „autoritatea de siguranță” se substituie cu cuvintele „Comisia Europeană”;

		aderării la UE, urmează a fi substituită destinatarul raportului din autoritatea națională de siguranță cu Comisia Europeană.	3.2. punctele 5 și 8 din Regulamentul privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, precum și propoziția a doua a subpunctului 1.1.3. și subpunctul 3.1.3. din anexa nr. 1 la Regulamentul privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță se abrogă.”
Ministerul Muncii și Protecției Sociale (Aviz nr. 07/2595 din 11.05.2026)		Ministerul Muncii și Protecției Sociale a examinat proiectul de hotărâre cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (număr unic 402/MIDR/2026) și comunică susținerea acestuia fără obiecții și propuneri.	Se ia act.
Î.S. „Calea Ferată din Moldova,, (Aviz nr. 944 din 11.05.2026)		Î.S. ”Calea Ferată din Moldova”, în conformitate cu pct. 221 din Regulamentul Guvernului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018 (republicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2024, nr.311-313, art.631), și conform deciziilor luate în ședința secretarilor generali din data de 27 aprilie 2026, a examinat proiectul de hotărâre de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (număr unic 402/MIDR/2026), și Vă anunță că obiecții și propuneri asupra proiectului în cauză Î.S. ”Calea Ferată din Moldova” nu are, și dă aviz pozitiv.	Se ia act.
Ministerul Mediului (Aviz nr.13-05/1574 din 14.05.2026)		În contextul examinării proiectului de hotărâre cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (număr unic 402/MIDR/2026), Vă comunicăm lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act.
		<i>Expertizare</i>	
Centrul Național Anticorupție (Aviz nr. 06/2/9654 din 28.05.2026)		Proiectul a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și are drept scop instituirea unui mecanism normativ clar și complet pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță în domeniul feroviar. Astfel, prin proiect se propune aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță. Autorul a prezentat sinteza avizelor parvenite în cadrul procesului de consultare publică a proiectului de către autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în	Se ia act

	proiect/instituțiilor interesate, fapt ce denotă caracterul definitiv al acestuia și întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.28 din Legea integrității nr.82/2017. În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit.a)-d) din Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional. Nota de fundamentare a proiectului a fost întocmită cu respectarea exigențelor de tehnică legislativă statuate de prevederile art.30 lit.a)-f) din Legea cu privire la actele normative nr. 100/2017. Implementarea prevederilor propuse poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este detrimentul interesului public general în sensul prevederilor Legii integrității nr. 82/2017.	
Ministerul Justiției (Aviz nr. 04/2-6073 din 02.06.2026)	<i>La proiectul hotărârii:</i>	Se acceptă.
	Subpct. 3.1 și 3.2, după denumirea Regulamentului, se vor completa cu textul „aprobat prin pct. 1”, pentru precizia normei.	
	<i>La anexa proiectului</i>	Se acceptă. La pct. 3, alineatul introductiv a fost reformulat după cum urmează: „3. În sensul prezentului Regulament se utilizează noțiunile definite în Regulamentul privind siguranța feroviară aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, precum și următoarele noțiuni:”, iar noțiunile propuse se vor expune în ordinea alfabetică, conform rigorilor tehnicii legislative.
	Regulamentul privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (în continuare – Regulament): La pct. 3, alineatul introductiv se va reformula după cum urmează: „3. În sensul prezentului Regulament se utilizează noțiunile definite în Regulamentul privind siguranța feroviară aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, precum și următoarele noțiuni:”, iar noțiunile propuse se vor expune în ordinea alfabetică, conform rigorilor tehnicii legislative.	
	Adițional, se va reține că, definirea noțiunilor se justifică doar în cazul în care la momentul adoptării actului normativ se știe cu certitudine că, un termen nu este definit în alte acte normative și este pasibil de mai multe interpretări.	La pct. 3, alineatul introductiv a fost reformulat după cum urmează: „3. În sensul prezentului Regulament se utilizează noțiunile definite în Regulamentul privind siguranța feroviară aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, precum și următoarele noțiuni:” Noțiunile propuse au fost expuse în ordinea alfabetică.
	La pct. 8, posibilitatea autorității de siguranță de a solicita avize tehnice „din partea organismelor de evaluare a conformității” necesită clarificare. Noțiunea utilizată este generală și nu permite identificarea exactă a organismelor competente să emită asemenea avize în materia evaluării performanței de siguranță. Întrucât avizul tehnic poate influența concluziile autorității de siguranță, se recomandă indicarea expresă a categoriilor de organisme competente.	Nu se acceptă. Textul transpune fidel Deciziei 2009/460/CE.
	<i>La anexa nr. 1 la Regulament:</i>	

La subpct. 1.1.2, formularea „dacă apar neconcordanțe între datele care au ca proveniență sursa menționată la subpct. 1.1.1, datele raportate au prioritate” este neclară, întrucât subpct. 1.1.1 indică o singură sursă de date, respectiv datele raportate în conformitate cu art. 90 alin. (1)–(3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. În lipsa indicării a cel puțin două surse distincte, norma privind prioritatea unei surse asupra alteia nu are aplicabilitate practică și poate genera incertitudine în procesul de calcul al VNR și OS. Se recomandă fie completarea subpct. 1.1.1 cu toate sursele statistice relevante, fie excluderea/reformularea subpct. 1.1.2, astfel încât norma să corespundă cadrului național efectiv de raportare.	Se acceptă. Subpct. 1.1.2 din anexa nr 1 la Regulament a fost exclus. În consecință, subpunctul 1.1.3 a fost renumărat, devenind subpunctul 1.1.2.
La subpct. 2.2.1.2 și 2.2.2, se operează cu noțiunea de „valoare europeană medie a riscului”, iar ulterior se prevede că aceasta se calculează „prin adunarea datelor pertinente pentru toate entitățile feroviare”. Formularea este contradictorie, întrucât „valoarea europeană medie” presupune raportare la date europene, pe când textul proiectului se referă la cumularea datelor aferente entităților feroviare din Republica Moldova. În lipsa indicării sursei oficiale a datelor europene, a autorității responsabile de preluarea acestora și a modului de aplicare în perioada preaderării, norma este dificil de aplicat. Se recomandă reexaminarea textului și clarificarea expresă dacă se utilizează media europeană publicată la nivelul Uniunii Europene sau o medie națională calculată pe baza datelor entităților feroviare din Republica Moldova.	Se acceptă. La pct. 2.2.1.2 și 2.2.2 a fost eliminat cuvântul „europeană”, or valoare medie a riscului se calculează pe baza datelor entităților feroviare din Republica Moldova.
La subpct. 2.3.1 se prevede că VNR se calculează „pentru durata anului Y (unde $Y = 2028$)”, însă la subpct. 2.3.1.5 formula include inclusiv ipoteza „dacă $Y = 2026$”. Aceeași necorelare se regăsește și la subpct. 3.3.1, unde se indică aplicarea mediei mobile ponderate „cu începere de la $Y = 2027$”, dar formula de la subpct. 3.3.1.5 operează cu anii 2026 și 2028. Aceste inconsecvențe afectează claritatea metodologiei și pot genera aplicări diferite ale formulelor de calcul. Se recomandă corelarea tuturor referințelor temporale, inclusiv a valorilor „Y”, „x”, „N” și „n”.	Se acceptă. Formula de calcul a fost corectată. Subpct. 2.3.1 prevede calcularea VNR pentru durata anului Y (unde $Y = 2026$ și 2028). La subpct. 3.3.1 se indică aplicarea mediei mobile ponderate „cu începere de la $Y = 2027$”, iar la subpct. 3.3.1.5 se operează cu anii 2027 și 2028, conform formulei de calcul din actul UE.
La subpct. 2.3.1.5, formula matematică utilizează abrevierea „NRVY”, deși proiectul definește și utilizează în limba română abrevierea „VNR”. În vederea asigurării unității terminologice, formula urmează a fi ajustată. Aceeași observație este valabilă pentru toate formulele și explicațiile tehnice în care au fost menținute abrevieri din versiunea în limba engleză a Deciziei Comisiei (2009/460/CE).	Se acceptă parțial. La subpct. 2.3.1.5 abrevierea „NRVY” a fost substituită cu abrevierea „VNR”, având în vedere că în legislația națională este deja utilizată noțiunea de „valoare națională de referință”.

	Totodată, celelalte abrevieri utilizate în formulele matematice se mențin în forma preluată din Decizia Comisiei 2009/460/CE, întrucât acestea reprezintă simboluri tehnice ale metodei de calcul.
La subpct. 3.2.3, norma prevede că, în cadrul celui de-al doilea pas de evaluare, autoritatea de siguranță solicită organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar să comunice detaliile accidentului cel mai grav. Această soluție necesită reexaminare, întrucât, potrivit logicii proiectului, evaluarea se realizează de către autoritatea de siguranță în raport cu entitățile feroviare, iar datele privind accidentele sunt raportate în temeiul art. 90 alin. (1)–(3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. În consecință, nu este clar de ce organul central de specialitate ar fi titularul informațiilor operaționale privind accidentul cel mai grav. Se recomandă clarificarea subiectului obligat să furnizeze informațiile, prin corelare cu regimul de raportare a accidentelor și cu competențele autorității naționale de siguranță.	Se acceptă. Pct. 3.2.3 a fost ajustat după cum urmează. „În cadrul celui de-al doilea pas de evaluare, se consideră că performanța de siguranță este acceptabilă dacă MWA nu depășește VNR plus o limită de toleranță de 20 %. Dacă această condiție nu este îndeplinită, autoritatea de siguranță colectează informații cu privire la detaliile accidentului cel mai grav (folosind FWSI) din cei mai recentți ani de observare, după cum se menționează în subpct. 3.1, excluzând anii folosiți la stabilirea VNR.”
<i>La anexa nr. 2 la Regulament:</i>	Se acceptă.
Semnalăm că, această anexă nu are temei-cadru în textul proiectului Regulamentului, astfel cum este prevăzut la art. 49 alin. (3) din Legea nr. 100/2017. Totodată, la anexa nr. 2 se face referință în anexa nr. 1 la Regulament. Prin urmare, se va clarifica dacă această anexă constituie anexă la Regulament sau la anexa nr. 1 (observație valabilă și pentru anexa nr. 3 la Regulament). Adițional, cu referire la categoria de risc nr. 2 este utilizată denumirea „Angajați”. Aceasta nu corespunde definiției de la subpct. 3.6 din Regulament, care se referă la „personal sau angajați, inclusiv personalul contractanților”, și nici structurii actului UE transpus. Limitarea categoriei la „Angajați” poate restrânge sfera persoanelor luate în calcul la determinarea parametrilor de risc și poate exclude personalul contractanților. Prin urmare, se recomandă substituirea denumirii categoriei de risc nr. 2 cu sintagma „Personal sau angajați, inclusiv personalul contractanților”.	Proiectul Regulamentului a fost completat cu pct. 5, prin care se stabilește că parametrii de măsurare utilizați la calcularea VNR și OS sunt stabiliți în anexa nr. 2. În consecință, punctele 5–8 au fost renumerotate, devenind punctele 6–9.

	<i>La anexa nr. 3 la Regulament:</i> Anexa nr. 3 necesită revizuire sub aspectul adaptării la cadrul normativ național. Diagrama decizională păstrează formulări aferente Deciziei Comisiei (2009/460/CE), precum „statul membru”, „Comisia poate solicita avizul tehnic al agenției” și referiri la raportarea către Comisie, deși textul proiectului operează, în perioada preaderării, cu autoritatea de siguranță, organul central de specialitate și entitatea feroviară. Se recomandă revizuirea integrală a diagramei și substituirea tuturor referințelor instituționale europene cu subiecții corespunzători din dreptul național.	Se acceptă. Anexa nr. 3 a fost revizuită conform obiecției.
--	---	--