

**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**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Proiectul a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p>Condițiile ce au impus elaborarea prezentului proiect sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 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 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;</li><li>- Hotărârea Parlamentului nr.44/1998 pentru aderarea Republicii Moldova la Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR);</li><li>- Legii nr.296/2007 pentru ratificarea Acordului european referitor la transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căile navigabile interne (ADN);</li><li>- Legea nr.150/2020 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF);</li><li>- 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;</li><li>- 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.</li></ul> <p>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),</p> |

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.

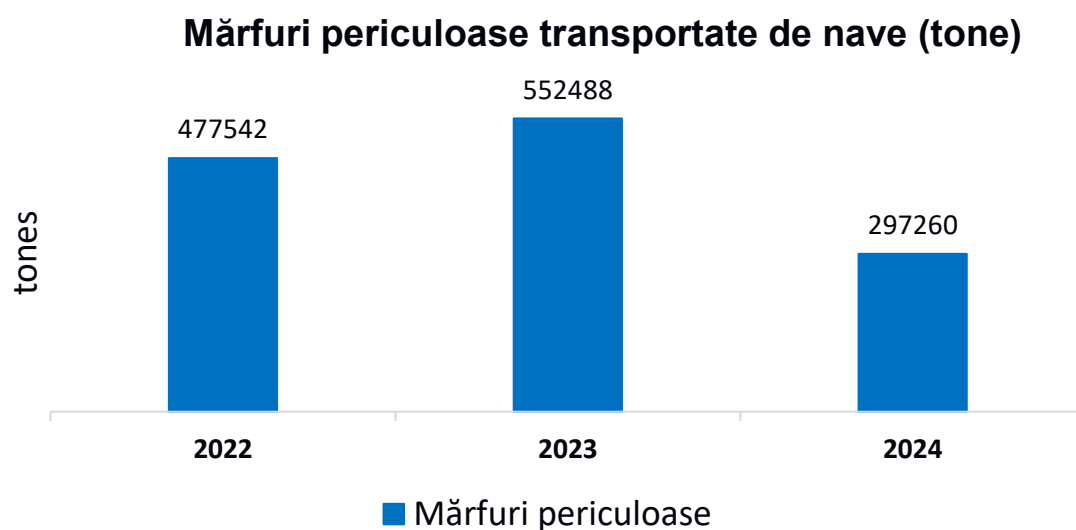
Râul Nistru este parțial navigabil, respectiv utilizarea comercială este minimă. Traficul este sporadic și limitat aproape exclusiv la transporturi locale.

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.

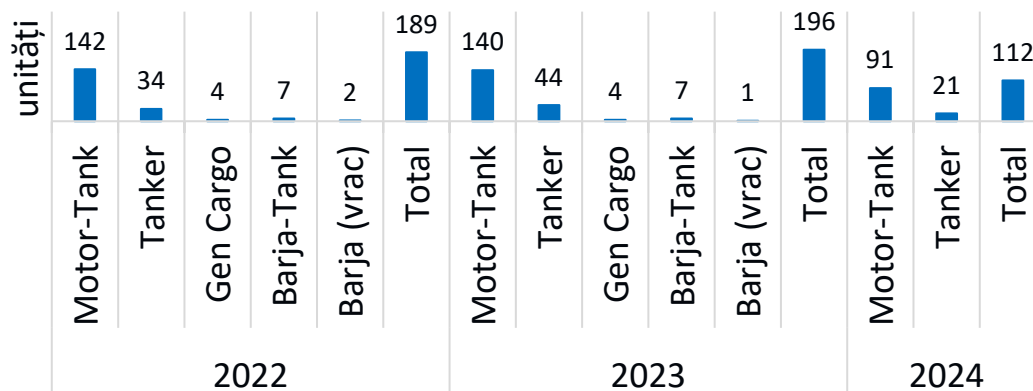
Lipsa de investiții în infrastructura fluvială și absența unui cadru economic viabil pentru transport fluvial au menținut aceste căi navigabile în afara circuitului logistic modern.

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



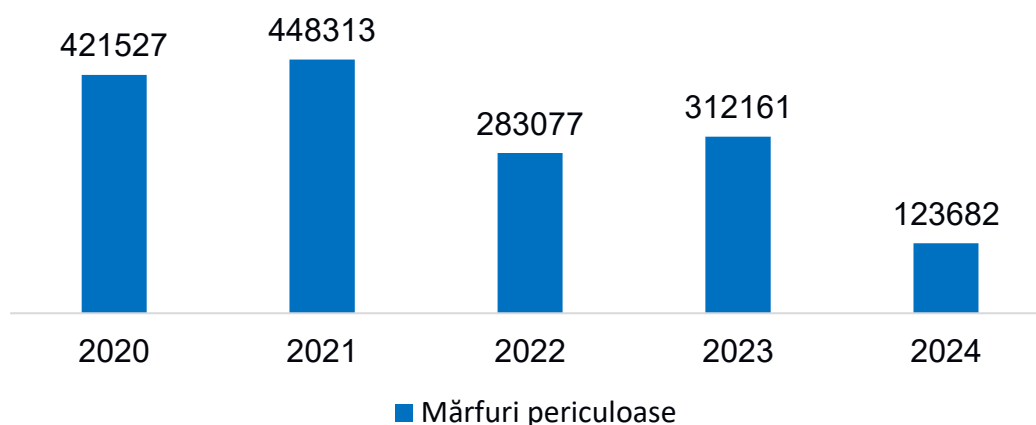
Cât privește rețeaua feroviară, care se întinde pe 1151 km și cuprinde toate regiunile țării, de asemenea se confruntă cu probleme de deteriorare și insuficiență a capacității, aceste deficiențe fiind accentuate în mod deosebit pe sectorul feroviar cu potențial înalt, situat în zona nord-centru a Republicii 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 și circa un 1% din fluxul total de pasageri transportați, înregistrând o scădere continuă.

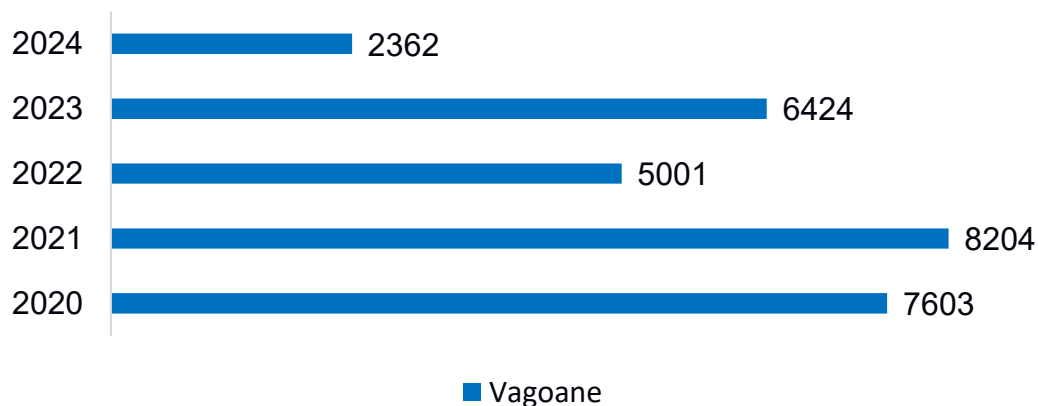
Cât privește transportul de mărfuri periculoase în anul 2024 pe calea ferată observăm că, în raport cu anul 2021, care este un an cu o cifră maximă a transportului de mărfuri periculoase volumul acestora s-a diminuat cu 72,41%, ceea ce a dus la o povară financiară greu de depășit de către entitatea feroviară.

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

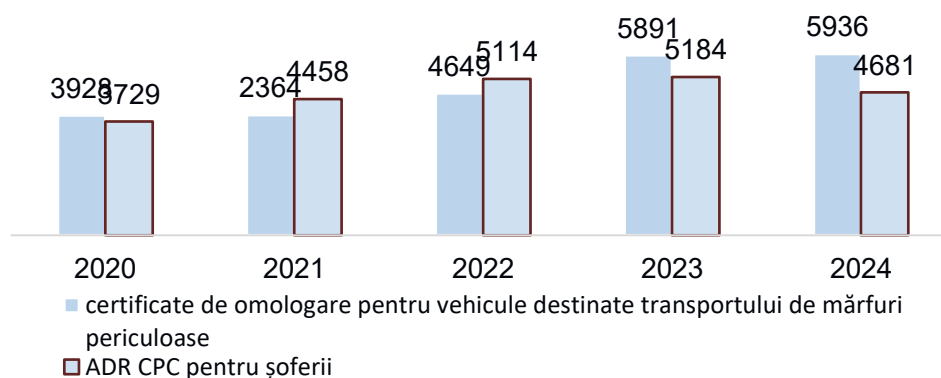


Examinând datele statistice privind evoluția stării drumurilor naționale se constată o diminuare a drumurilor de calitate medie, rea și foarte rea, ponderea acestora la nivel de rețea rămâne constantă, cu o cotă semnificativă în anul 2023 de circa 50%. Din lungimea totală de 5951 km de drumuri naționale 1155 km (19% din drumurile republicane și regionale) sunt cu îmbrăcăminte din pietriș.

În conformitate cu statistica volumelor transportului de mărfuri, tipul de transport dominant în ultimii zece ani este transportul rutier, care a crescut în decursul anilor în detrimentul transportului feroviar până la o pondere de 91,9%, creând probleme majore de trafic în mediul urban și reducând din durata de viață a îmbrăcămintei rutiere.

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;
- Strategia de Mobilitate 2030 prevede diversificarea modurilor de transport, inclusiv relansarea navigației interioare.

Această normă majorează capacitatea Republicii Moldova de a garanta reglementări uniforme și sigure pentru toate modurile de transport și contravine obligației de transpunere completă a directivei.

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 cadrul 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).

Această lipsă de corelare creează riscul ca Republica Moldova să aplice norme învechite sau să se confrunte cu incongruențe față de practicile internaționale, 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 semnificativ pozitiv asupra sectorului public, în special în ceea ce privește capacitatea instituțională, coerența legislativă, eficiența operațională și conformitatea internațională. Evaluarea detaliată a impactului include următoarele dimensiuni:

îmbunătățirea cadrului instituțional și clarificarea atribuțiilor prin: transpunerea modificărilor care vor permite definirea clară și formală a autorităților competente pentru fiecare mod de transport: rutier, feroviar și fluvial. Aceasta va contribui la eliminarea suprapunerilor de competențe între organul central de specialitate, Agenția Navală, ANTA, Agenția feroviară și alte entități. Se vor stabili mecanisme funcționale de coordonare interinstituțională, inclusiv în contextul derogărilor și echivalențelor din Directivă.

Profesionalizarea 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 transunerii 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 neutrul 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 terestru al mărfurilor periculoase (J.O. L 260 din 30.09.2008, p.13).

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 va fi supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice relevante, 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 instituții vor fi vizate:

*Avizare:*

- Cancelaria de Stat;

(inclusiv: Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător; Centrul de Armonizare a Legislației; Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi);

- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;

- Ministerul Afacerilor Externe;

- Ministerul Finanțelor (inclusiv: Serviciul vamal);

- Ministerul Mediului (inclusiv: Inspectoratul pentru Protecția Mediului);

- Ministerul Sănătății (inclusiv: Agenția Națională pentru Sănătate Publică);

- Ministerul Educației și Cercetării (inclusiv: Agenția Națională pentru Asigurarea Calității în Educație și Cercetare);

- Ministerul Afacerilor Interne (inclusiv: Inspectoratul General pentru Situații de Urgență);

- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare;

- Agenția Națională pentru Transport Auto;

- Agenția Navală a Republicii Moldova;
- Agenția Feroviară;
- Portul Fluvial Ungheni;
- Î.S. „Bacul Molovata”.

Obiecțiile și propunerile prezentate de entitățile interesate vor fi incluse în sinteza care va însoți proiectul.

După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare, după cum urmează:

*Expertizare:*

- Ministerul Justiției;
- Centrul Național Anticorupție.

Proiectul nu a fost transmis spre consultare prealabilă părților interesate și mediului de afaceri din motivul modificărilor neesențiale a proiectului.

Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, a fost plasat anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului și studiului de cercetare care poate fi accesat la adresa .

[https://particip.gov.md/ro/document/stages/\\*/14211](https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14211)

## **7. Concluziile expertizelor**

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

Rezultatele expertizelor menționate supra vor fi reflectate la etapa recepționării acestora.

## **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.

**Secretar general**

**Angela ȚURCANU**