

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la proiectul de lege privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante,  
în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute

### 1. Denumirea autorului responsabil de elaborarea proiectului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul de lege privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute (în continuare – Proiect) a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Ministerul Energiei, Ministerul Mediului și Ministerul Finanțelor, cu suportul Fundației Soros Moldova.

### 2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite

#### 2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Proiectul este elaborat în scopul transpunerii Directivei 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute.

Transpunerea Directivei 2009/33/CE este prevăzută de Acordul de Asociere din 27.06.2014 între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, ratificat de către Parlamentul Republicii Moldova prin Legea nr. 112/2014 (în continuare Acordul de Asociere).

Directiva 2009/33/CE se aplică contractelor de achiziție, leasing, închiriere și cumpărarea cu plata în rate a anumitor vehicule de transport rutier (autoturisme, furgonete, camioane și autobuze) și servicii, de către autoritățile contractante care cad sub incidența Directivei 2014/24/UE<sup>1</sup>, entitățile contractante care cad sub incidența Directivei 2014/25/UE<sup>2</sup> și operatorii care îndeplinesc obligații de serviciu public în cadrul unui contract de servicii publice.

Astfel, proiectul transpune Directiva 2009/33/CE în redacția actualizată prin Directiva (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, cu ultimele modificări operate prin Decizia (UE) 2024/1254 a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivelor 2009/12/CE, 2009/33/CE și (UE) 2022/1999 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/67/CE a Consiliului în ceea ce privește anumite cerințe de raportare în domeniul transportului rutier și al aviației.

În conformitate cu prevederile art. 2 alin. (1) din Directiva (UE) 2019/1161, statele membre au obligația de a asigura, la nivel național, intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma cu actul normativ european.

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

Odată cu obținerea, la data de 23 iunie 2022 de către Republica Moldova a statutului de țară candidată pentru aderarea la Uniunea Europeană, a fost recunoscută perspectiva europeană a Republicii Moldova. În conformitate cu Concluziile Reuniunii Consiliului European din 23 și 24 iunie 2022<sup>3</sup> progresul către aderarea la Uniunea Europeană va depinde de îndeplinirea de către Republica Moldova a criteriilor de la Copenhaga, care reprezintă condițiile de aderare conform art. 6 alin. (1) și art. 46 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene semnat la 13 decembrie 2007.

Unul dintre principalele criterii de aderare este capacitatea statului de a-și asuma obligațiile de membru, de a implementa acquis-ul Uniunii Europene și de a se alinia obiectivelor politice, economice și monetare ale Uniunii Europene<sup>4</sup>. Respectiv, Consiliul European urmează să evalueze anual progresul înregistrat de Republica Moldova și să adopte concluzii privind evoluția procesul de asociere. Urmare a Reuniunii

<sup>1</sup> Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE, transpusă prin Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice;

<sup>2</sup> Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE, transpusă prin Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energiei, apei, transporturilor și serviciilor poștale;

<sup>3</sup> EUCO 24/22. Concluzii Reuniunii Consiliului European (23 și 24 iunie 2022). Bruxelles, 24 iunie 2022. Disponibil:

<https://www.consilium.europa.eu/media/57467/2022-06-2324-euco-conclusions-ro.pdf>

<sup>4</sup> EURO-Lex, legislația Uniunii Europene. Criteriile de aderare (criteriile de la Copenhaga). Disponibil: <https://eur-lex.europa.eu/RO/legal-content/glossary/accession-criteria-copenhagen-criteria.html>

Consiliului European din 14-15 decembrie 2023, a fost inițiată negocierea de aderare cu Republica Moldova, care cuprinde screening-ul legislativ privind progresul transpunerii/aproximării legislației naționale cu acquis-ul Uniunii Europene.

Uniunea Europeană are dezideratul de a asigura un sistem energetic durabil, competitiv, sigur și care generează emisii reduse de dioxid de carbon, unul dintre principalele obiective vizate în acest sens fiind accelerarea decarbonizării sectorului transporturilor prin aplicarea de măsuri care să favorizeze tranziția spre preponderența transportului public și promovarea vehiculelor nepoluante prin intermediul procedurilor de achiziții publice.

În acest context, transpunerea Directivei 2009/33/CE și armonizarea legislației naționale cu acquis-ul Uniunii Europene pe domeniul promovării vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic este prevăzută în pct. 48 din Capitolul 14. Politica de Transport a Clusterului 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..

Raportul de extindere a UE pentru anul 2024<sup>5</sup> întocmit ca urmare a evaluării realizate de către Comisia Europeană asupra nivelului de pregătire a Republicii Moldova pentru aderarea la UE, oferă o analiză detaliată a reformelor implementate, progresele și provocările care urmează să fie depășite pentru a avansa în procesul de integrare europeană. La Capitolul Agenda Verde și Conectivitatea sustenabilă (Cluster 4, Capitolul 14) este menționat, că Moldova are un anumit nivel de pregătire în politicile privind transportul, s-au înregistrat unele progrese în perioada de raportare, însă țara trebuie să continue alinierea la acquis-ul UE cu privire la toate modurile de transport, și să implementeze acquis-ul eficient.

Prevederile **Directivei 2009/33/CE actualizată prin Directiva 2019/1161, au drept obiective:**

- **accelerarea decarbonizării sectorului transporturilor;**
- **promovarea eficienței energetice a mijloacelor de transport,**
- **promovarea și stimularea pieței vehiculelor nepoluante prin intermediul procedurilor de achiziții publice.**

✓ **Obiectivul de accelerare a decarbonizării sectorului transporturilor**

Sectorul transporturilor reprezintă unul dintre sectoarele cu cele mai mari emisii de gaze cu efect de seră, în care reducerea consumului de combustibili fosili este o mare provocare. Conform datelor statistice ale Biroului Național de Statistică privind *Emisiile substanțelor poluante în aerul atmosferic de la transportul auto*<sup>6</sup>, în perioada 2010-2021 în Republica Moldova au fost emise în atmosferă de către transportul auto, în medie, cca 181,4 mii tone/an de substanțe poluante. Principalele emisii generate de sectorul de transport fiind: oxizi de carbon (cca. 130,3 mii tone/an în medie în perioada 2010-2021), dioxid de azot (cca. 20,0 mii tone/an în medie în perioada 2010-2021), dioxid de sulf (cca 5,3 mii tone/an în medie în perioada 2010-2021), hidrocarburi (cca 19,5 în medie în perioada), dar și metale grele (ex. plumb).

Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene, pune în prim plan combaterea schimbărilor climatice. Dezideratul UE este de a atinge neutralitatea climaterică până în anul 2050, iar unul dintre principalele obiective stabilite în acest sens fiind accelerarea decarbonizării sectorului transporturilor prin aplicarea de măsuri care să favorizeze tranziția spre preponderența transportului public și promovarea vehiculelor nepoluante prin intermediul procedurilor de achiziții publice. Pentru a atinge obiectivul de a fi primul continent neutru din punct de vedere climatic până în 2050, UE își propune ținta ambițioasă de a reduce cu 90%, până în 2050, emisiile de gaze cu efect de seră generate de sectorul transporturilor<sup>7</sup>.

Angajamentele Republicii Moldova privind combaterea schimbărilor climatice, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, implicit prin decarbonizarea sectorului transporturilor, derivă inclusiv din:

- *Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite cu privire la schimbarea climei adoptată la 9 mai 1992 (CCONUSC)*, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 404/1995, precum și la Protocolul de la Kyoto (1997) la Convenția-cadru a ONU cu privire la schimbarea climei, ratificat de Republica Moldova prin Legea nr. 29/2003;

<sup>5</sup> SWD (2024) 698 final, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions „2024 Communication on EU enlargement policy”, Brussels, 30.10.2024;

<sup>6</sup> Banca de date statistice, Disponibil:

[https://statbank.statistica.md/PxWeb/pxweb/ro/10%20Mediul%20inconjurator/10%20Mediul%20inconjurator\\_MED030/MED030400.px/?rxid=b2ff27d7-0b96-43c9-934b-42e1a2a9a774](https://statbank.statistica.md/PxWeb/pxweb/ro/10%20Mediul%20inconjurator/10%20Mediul%20inconjurator_MED030/MED030400.px/?rxid=b2ff27d7-0b96-43c9-934b-42e1a2a9a774)

<sup>7</sup> [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal\\_ro](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_ro)

- *Acordul de la Paris* din 21.09.2016, ratificat prin Legea nr. 78/2017;
- *Pactul Verde European*, adoptat de Comisia Europeană la 11 decembrie 2019, care reprezintă o continuitate a angajamentelor asumate prin Acordul de la Paris și stabilește obiectivul ambițios de neutralitate climaterică către anul 2050. Printre direcțiile de acțiune ale Pactului Verde European, sunt eliminarea poluării, decarbonizarea transporturilor și promovarea unei mobilități sustenabilă prin mijloace de transport ecologice, neutralitatea climatică a UE până în 2050<sup>8</sup>;
- *Recomandarea Consiliului de Asociere UE - Republica Moldova nr. 1/2022 din 22 august 2022, care se referă la Programul de asociere UE - Republica Moldova*<sup>9</sup>. Potrivit pct. 16 a Recomandării, părțile vor colabora pentru a asigura continuitatea punerii în aplicare a legislației UE menționate în anexele la Acordul de Asociere, cu accent pe conectivitate, siguranță rutieră și sisteme de transport durabile. Printre activitățile în domeniul sistemelor de transport durabile se enumeră:
  - îmbunătățirea mobilității urbane în vederea decarbonizării sectorului transporturilor și dezvoltarea unei cooperări mai strânse în domeniul planificării mobilității urbane durabile;
  - acordarea de sprijin pentru adoptarea de vehicule eficiente din punct de vedere energetic în vederea reducerii poluării și a îmbunătățirii performanței de mediu a sectorului transporturilor.

În conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 953/2022 cu privire la aprobarea cadrului național de monitorizare a implementării Agendei de Dezvoltare Durabilă 2030, se propune către orizontul de timp 2030:

- asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, echitabile, accesibile și durabile pentru toți, îmbunătățirea siguranței rutiere, în special prin extinderea rețelelor de transport public (ODD 11, ținta 11.2);
- asigurarea rezilienței climatice prin reducerea cu 50% a riscurilor legate de schimbările climatice și prin facilitarea adaptării în 6 sectoare prioritare, printre care sectorul transporturilor (ODD 13, ținta 13.1).

Planul național integrat privind energia și clima pentru perioada 2025-2030 (PNIEC), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 86/2025, stabilește printre obiectivele-cheie și măsurile de politici (tabelul 1), pe dimensiunea de „Decarbonizare”: *„Promovarea biocombustibililor și a biolichidelor pentru asigurarea creșterii consumului de energie din surse regenerabile în sectorul transporturilor (PM\_DC27)”*, iar în Tabelul recapitulativ cu principalele obiective, politici și măsuri ale PNIEC (tabelul nr. 3), pe dimensiunea respectivă, este prevăzut drept obiectiv principal: *„SER-T: 6,9% în consumul de combustibili în sectorul transporturilor, până în 2030, ca urmare a electrificării transporturilor, a creșterii utilizării biocombustibililor până la 7,6% și a numărului de vehicule electrice etc”*.

De asemenea, programul de dezvoltare cu emisii reduse al Republicii Moldova până în 2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 659/2023, stabilește drept obiectiv specific pentru sectorul transporturilor, reducerea emisiilor de GES cu 52%/55% în 2030 față de perioada de referință 1990.

#### ✓ **Obiectivul promovării eficienței energetice a mijloacelor de transport**

Accelerarea armonizării legislației naționale cu acquis-ul Uniunii Europene în materie de eficiență energetică în sectorul transporturilor este o prioritate, fiind unul dintre sectoarele cu cea mai mare intensitate a consumului energetic. Intensitatea energetică reprezintă indicatorul de eficiență energetică, calculat în funcție de consumul brut de energie pe unitate de produs intern brut. Intensitatea energetică în Republica Moldova este de 3,4 ori mai mare decât intensitatea energetică medie a țărilor UE, ceea ce indică necesitatea implementării unor măsuri concrete în sectoarele-cheie cu consum sporit de energie, precum sectorul transportului.

Eficiența energetică a sectorului transporturilor este una dintre marile provocări în calea spre tranziția verde a sectorului respectiv, aceasta fiind exacerbata de infrastructura inadecvată care generează un consum intens de energie. Totuși, acesta reprezintă un sector cu potențialul semnificativ de creștere a eficienței energetice, prin promovarea transportului rutier eficient energetic în special în zonele urbane cu densitate mare a traficului rutier.

Transportul rutier este aproape în totalitate dependent de combustibilii fosili, cu excepția transportului public din mun. Chișinău și Bălți. Având în vedere că parcurile de transport auto de pasageri au cunoscut o modernizare modestă, iar infrastructura necesară electrificării transporturilor nu a înregistrat progrese, a determinat creșterea numărului de autoturisme personale, majoritatea ineficiente energetic, iar în consecință a crescut consumul de combustibil, a sporit congestionarea traficului rutier, numărul de accidente, precum și

<sup>8</sup> COM(2019) 640 final, Comunicare a Comisiei „Pactul ecologic european”, Bruxelles 11.12.2019;

<sup>9</sup> Recomandarea nr. 1/2022 a Consiliului de Asociere UE-Republica Moldova din 22 august 2022 privind Programul de asociere UE-Republica Moldova [2022/1997] Disponibil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:2022D1997&from=EN>

poluarea mediului. Această tendință ascendentă de utilizare a transportului privat este resimțită mai ales în municipii.

Lipsa unor investiții în sistemul de transport public și subdezvoltarea acestui sector în centrele raionale, vor determina în continuare utilizatorii de transport să opteze către achiziționarea/utilizarea de autoturisme particulare, fapt ce va intensifica consecințele problemelor respective.

De notat că, transportul public, este o alternativă recomandată la nivel internațional pentru reducerea a poluării aerului, însă acesta va trebui să-și redefinească nivelele de calitate și de eficiență. Creșterea gradului de utilizare a transportului public și a ponderii vehiculelor rutiere nepoluante va conduce la diminuarea înrăutățirii calității aerului din mediul urban. Transportul public este o modalitate bună de a reduce congestia, mediul și emisiile dăunătoare sănătății în zonele urbane, mai ales atunci când acestea folosesc combustibili alternativi și mai curați. Prin urmare, asigurarea parcurilor urbane de transport public cu vehicule nepoluante și eficiente, va spori atractivitatea acestuia, calitatea mobilității urbane, satisfacția și comoditatea pentru utilizatori, inclusiv pentru conducătorii auto.

La nivelul Uniunii Europene promovarea transportului ecologic este reglementată de Directiva 2009/33/CE, cu ultimele modificări operate prin Directiva (UE) 2019/1161 și Decizia (UE) 2024/1254.

În prezent, în Republica Moldova, domeniul de referință privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic nu este reglementat. Legislația națională specială aplicabilă transportului rutier nu face referire la transportul eficient și nepoluant, cu emisii reduse (Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 854/2006)). Prin urmare rezultă, că deși Republica Moldova și-a asumat obiectivul de tranziție verde la nivel de politici strategice, procesul de decarbonizare a transportului rutier avansează foarte lent.

Printre politicile care promovează eficiența energetică în sectorul transporturilor este Planul național integrat privind energia și clima pentru perioada 2025-2030 (PNIEC), care stabilește printre obiectivele-cheie și măsurile de politici (tabelul 1), pe dimensiunea de „Eficiență energetică”:

- Promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (PM\_EE8);
- Creșterea ponderii autovehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, precum și dezvoltarea infrastructurii naționale necesare pentru vehiculele electrice, a punctelor de încărcare și a infrastructurii de parcare a acestora (PM\_EE9);
- Promovarea mobilității durabile (PM\_EE11).

În conformitate cu Tabelul recapitulativ cu principalele obiective, politici și măsuri ale PNIEC (tabelul nr. 3), pe dimensiunea „Eficiență energetică”, promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, este prevăzută drept una dintre principalele politici și măsuri necesare a fi realizate pentru atingerea obiectivului național al consumului final de energie - de maximum 2.800 ktep către anul 2030. Proiectul de lege în esență promovează tranziția verde a sectorului transporturilor, prin stimularea achizițiilor de vehicule eficiente energetic și cu emisii zero. Acest fapt va genera economii de energie și va determina un impact pozitiv asupra securității energetice a țării datorită reducerii importurilor de combustibili fosili.

Potrivit Comunicărilor Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Planul UE „Economii de energie” și Planul REPowerEU din 18.05.2022<sup>10,11</sup>, măsurile de eficiență energetică în domeniul transporturilor sunt abordate inclusiv prin prisma necesității consolidării securității energetice și reducerii dependenței de importurile de combustibili fosili. Având în vedere că sectorul transporturilor înregistrează o intensitatea sporită a consumului de energie, acesta reprezintă unul dintre sectoarele-cheie în privința căruia se impune accelerarea măsurilor de eficiență energetică pentru a asigura economiile de energie. Tranziția sectorului transporturilor către vehiculele cu emisii zero poate fi asigurată prin electrificare și utilizarea combustibilului alternativ, eventual hidrogenului, ceea ce va determina economii substanțiale de energie. În acest scop, Planul UE prevede:

- elaborarea inițiativei legislative privind majorarea ponderii vehiculelor cu emisii zero, atât pentru parcurile de automobile ale instituțiilor publice, cât și pentru entitățile private;
- urgentarea adoptării măsurilor privind combustibilii alternativi și mobilitatea verde;

<sup>10</sup> COM (2022) 230 final din 18.05.2022, Bruxelles, Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Planul REPowerEU

<sup>11</sup> COM (2022) 240 final din 18.05.2022, Bruxelles. Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Planul UE „Economii de energie”

- adoptarea pachetului legislativ ce vizează tranziția transportului de mărfuri către energia verde.

Cu referire la economiile de energie pct. 2 lit. d) din Anexa 2 la Legea nr. 139/2018 prevede elaborarea politicilor în scopul încurajării unor niveluri mai ridicate de eficiență energetică a sistemelor de transport, a vehiculelor și combustibililor.

✓ **Promovarea și stimularea pieței vehiculelor nepoluante prin intermediul procedurilor de achiziții publice.**

Unul dintre obiectivele Directivei 2009/33/CE este stimularea achizițiilor publice de autovehicule nepoluante, în scopul susținerii tranziției către o mobilitate cu emisii scăzute.

La nivel național, art.15 al Legii nr. 139/2018 privind eficiența energetică, trasează direcțiile principale în domeniul achizițiilor publice durabile. Potrivit normei legale respective, autoritățile administrației publice centrale de specialitate, alte autorități sau instituții publice care au calitatea de autoritate contractantă în sensul Legii nr.131/2015 privind achizițiile publice sunt obligate să achiziționeze doar bunuri, servicii sau lucrări cu performanță înaltă de eficiență energetică în măsura în care să fie respectate cerințele privind eficacitatea costurilor, fezabilitatea economică, viabilitatea sporită, conformitatea tehnică, precum și să fie asigurat un nivel suficient de concurență în conformitate cu cerințele stabilite în anexa nr. 4 a Legii nominalizate. Totodată, norma legală include sub incidența acesteia persoanele juridice de drept privat în cazul atribuirii contractelor de achiziții publice de bunuri, servicii sau lucrări finanțate și/sau subvenționate cu peste 50% de către autoritățile și instituțiile care au calitatea de autoritate contractantă în sensul Legii nr. 131/2015.

În ceea ce privește achizițiile durabile, Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice permite utilizarea abordărilor și criteriilor de durabilitate.

De asemenea, Programul național de dezvoltare a sistemului de achiziții publice pentru anii 2023-2026, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 625/2023, abordează sistemul de achiziții publice prin prisma elementului de *durabilitate* în scopul asigurării necesităților de bunuri, servicii, lucrări ținând cont de impactul economic, de mediu și cel social la fiecare achiziție pe care o planifică și o desfășoară o autoritate contractantă. *Obiectiv specific 3* al Programului, prevede crearea unui sistem integral de achiziții în scopul atingerii obiectivelor stabilite în documentele de politici publice, cu accent pe aspecte sociale, mediu, inovare și performanță, inclusiv clarificarea rolurilor organizațiilor de la nivel strategic, tactic și operațional pentru evitarea conflictului de competență, până la finele anului 2026.

Conform indicatorului referitor la ponderea contractelor de achiziții ce conține criterii sociale, mediu, inovare și performanță – este stabilită ținta de 15% pentru achizițiile publice, către orizontul de timp 2026.

✓ **Analiza situației actuale privind achizițiile de vehicule nepoluante**

În vederea evaluării gradului de conformitate a Republicii Moldova cu cerințele Directivei 2009/33/CE, a fost realizată o analiză a achizițiilor publice relevante desfășurate în perioada 01.08.2021 – 01.12.2024. Această analiză a fost efectuată pe baza datelor furnizate de Ministerul Finanțelor (Agenția Achiziții Publice – AAP), extrase din baza de date a achizițiilor publice și structurate în conformitate cu clasificarea CPV.

Pentru a asigura o acoperire cât mai completă, au fost incluse toate contractele cu valori peste pragurile stabilite de Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE, respectiv:

- 143 000 EUR pentru contractele de achiziții publice de produse și de servicii atribuite de autoritățile guvernamentale centrale;
- 221 000 EUR pentru contractele de achiziții publice de produse și de servicii atribuite de autoritățile contractante regionale și locale.

Metodologia analizei a inclus verificarea manuală a fiecărei proceduri de achiziție pentru a reduce riscurile de clasificare eronată. De asemenea, lista codurilor CPV a fost extinsă pentru a evita omisiunile cauzate de clasificări necorespunzătoare.

Conform prevederilor Directivei 2009/33/CE, achizițiile relevante includ:

- Contracte de cumpărare, leasing, închiriere sau cumpărare cu plata în rate a vehiculelor de transport rutier atribuite de autorități contractante;
- Contracte de servicii publice de transport rutier de pasageri, în sensul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007;
- Contracte de servicii prevăzute în tabelul 1 din anexa la Directivă.

Rezultatele analizei indică un grad foarte redus de penetrare a vehiculelor nepoluante în achizițiile publice naționale, cu excepția segmentului de autobuze:

- Vehicule ușoare (VU) (M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> și N<sub>1</sub>): 0% vehicule nepoluante (448 achiziționate din care 0 vehicule nepoluante);
- Vehicule grele (VG) (N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub>): 0% vehicule nepoluante (43 achiziționate din care 0 vehicule nepoluante);

- Autobuze (BUS) (M3): 64% vehicule nepoluante (209 vehicule poluante vs. 367 nepoluante).

*Tabel 1. Rezultatele analizei situației actuale privind achizițiile de vehicule nepoluante*

| Pondere vehiculelor nepoluante                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 0%                  |            | 0%            |            | 64%      |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------|---------------|------------|----------|------------|
| Total                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 448                 | 0          | 43            | 0          | 209      | 367        |
| Tip achiziție                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | VU (M1 și M2 și N1) |            | VG (N2 și N3) |            | BUS (M3) |            |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Poluante            | Nepoluante | Poluante      | Nepoluante | Poluante | Nepoluante |
| a) contracte de cumpărare, leasing, închiriere sau cumpărare cu plată în rate de vehicule de transport rutier atribuite de autorități contractante sau entități contractante în măsura în care acestea intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de achiziții publice prevăzute în Directivele 2014/24/UE ( 2 ) și 2014/25/UE ( 3 ) ale Parlamentului European și ale Consiliului | 419                 | 0          | 24            | 0          | 4        | 0          |
| b) contracte de servicii publice în sensul definiției din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ( 1 ) având ca obiect prestarea de servicii de transport rutier de pasageri care depășesc un prag care este definit de statele membre fără a se depăși valoarea maximă aplicabilă prevăzută la articolul 5 alineatul (4) din regulamentul respectiv      | 0                   | 0          | 0             | 0          | 205      | 367        |
| (c) contracte de servicii prevăzute în tabelul 1 din anexa la Directiva 2009/33                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 29                  | 0          | 19            | 0          | 0        | 0          |

Un aspect semnificativ identificat în cadrul analizei este lipsa informațiilor detaliate privind contractele de leasing, închiriere sau cumpărare cu plată în rate a vehiculelor rutiere, întrucât sistemul electronic al AAP nu permite colectarea acestor informații, precum informația despre locatar. Astfel, aceste tipuri de achiziții nu au putut fi incluse în analiză. AAP urmează să identifice modalitatea de a monitoriza acest tip de contracte pentru raportarea ulterioară conform prevederilor Directivei.

Rezultatele analizei reflectă o serie de deficiențe care impun necesitatea unei intervenții legislative:

- Limitări tehnice ale sistemului electronic al AAP, care nu permite extragerea automată a datelor necesare pentru o analiză rapidă. Această deficiență a impus verificarea manuală a fiecărei achiziții, ceea ce consumă resurse semnificative, îngreunează monitorizarea și raportarea progresului în domeniul achizițiilor durabile, de asemenea există riscul omisiunilor.
- Nivel scăzut de disponibilitate a datelor privind achizițiile prin leasing, închiriere sau cumpărare cu plată în rate, ceea ce limitează posibilitatea unei evaluări complete a pieței.
- Lipsa cadrului normativ care să impună criterii obligatorii de durabilitate pentru achizițiile publice de vehicule rutiere, cu excepția unor prevederi generale în legislația privind achizițiile durabile.
- Rată extrem de scăzută a achizițiilor de vehicule nepoluante, în special în categoriile M1, M2, N1, N2 și N3, unde nu s-au înregistrat achiziții relevante.

#### ✓ *Situația actuală a parcurilor de transport ale autorităților și entităților contractante*

În afară de analiza achizițiilor recente, a fost evaluată și structura actuală a parcurilor auto deținute de autorități și entități contractante, pentru a estima impactul implementării Directivei 2009/33/CE.

Datele privind numărul de autorități și entități contractante au fost preluate de pe portalul datelor deschise al Agenției Servicii Publice (ASP), iar informațiile referitoare la flota auto au fost obținute prin solicitare oficială către ASP.

În total, 3 025 de autorități și entități contractante vor intra sub incidența prevederilor legii, incluzând ministere, autorități publice locale (APL), agenții și administrații publice, întreprinderi de stat și municipale, instituții publice, societăți pe acțiuni cu capital majoritar de stat și alte organizații.

Analiza parcurilor auto arată că un număr semnificativ de vehicule deținute de aceste entități nu corespund cerințelor de mediu stabilite prin Directivă:

- Vehicule ușoare (VU) (M1, M2 și N1): 6 032 unități, dintre care 1 478 sunt mai vechi de 10 ani și pot necesita înnoire.
- Vehicule grele (VG) (N2 și N3): 653 unități, dintre care 223 sunt mai vechi de 10 ani și pot necesita înnoire.
- Autobuze (BUS) (M3): 295 unități, dintre care 96 sunt mai vechi de 10 ani și pot necesita înnoire.

### 3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

### **3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi**

Prezentul proiect de lege asigură transpunerea în legislația națională a prevederilor Directivei 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, cu modificările operate prin Directiva (UE) 2019/1161 și Decizia (UE) 2024/1254) și are ca scop reglementarea condițiilor privind promovarea și stimularea achizițiilor publice de vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute și îmbunătățirea contribuției sectorului de transport rutier la politicile Uniunii Europene în domeniul mediului, climei și energiei. În scopul realizării obiectivelor respective, proiectul prevede stabilirea țințelor minime la nivel național de achiziții a vehiculelor și serviciilor de transport rutier nepoluante, care urmează a fi respectate atât de către autoritățile publice prin prisma Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice, cât și de către entitățile private care cad sub incidența Legii nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energiei, apei, transporturilor și serviciilor poștale. Stabilirea unor țințe minime privind achizițiile publice poate sprijini realizarea obiectivului de a promova și de a stimula introducerea pe piață a vehiculelor nepoluante, fără a omite totodată relevanța luării în considerare a aspectelor de mediu în cadrul tuturor deciziilor privind achizițiile publice și sectoriale.

Astfel, proiectul conține prevederi referitoare la obiectul și obiectivele stabilite, domeniul de aplicare, excepțiile, definirea unor termeni, stabilirea țințelor minime privind achizițiile publice și modalitatea de raportare. Având în vedere că proiectul actului normativ are incidență asupra achizițiilor publice și sectoriale, acesta prevede care sunt autoritățile publice și entități contractante obligate să contribuie la realizarea obiectivelor.

În special, proiectul reglementează:

- 1) Obligațiile în sarcina autorităților contractante și entităților contractante care cad sub incidența art. 13 din Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice, respectiv art. 4 din Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energiei, apei, transporturilor și serviciilor poștale, de a ține cont de impactul energetic și de mediu, inclusiv de consumul energetic, de emisiile de CO<sub>2</sub> și de anumiți poluanți, atunci când achiziționează anumite vehicule sau servicii de transport rutier;
- 2) Tipurile de contracte din domeniul achizițiilor publice și din sectoarele reglementate, atribuite de către autoritățile contractante sau entitățile contractante, pentru care se instituie obligația respectării prevederilor legii, precum: contractele de vânzare-cumpărare de vehicule (inclusiv cu achitare în rate), leasing, locațiune de transport rutier, inclusiv contractele care au ca obiect prestarea serviciilor de transport rutier de persoane, servicii de transport rutier specializat de pasageri, servicii de transport de pasageri ocazional, servicii de colectare a gunoiului menajer, servicii de transport rutier de poștă, servicii de transport de colete, servicii de livrare a poștei, servicii de livrare a coletelor, în măsura în care autoritățile contractante sau entitățile contractante intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de atribuire prevăzute de Legea nr. 131/2015 și, respectiv de Legea nr. 74/2020;
- 3) Modul de evaluare a respectării țințelor minime stabilite la nivel național, în baza valorilor agregate de achiziții publice și sectoriale de vehicule și servicii de transport rutier care formează obiectul contractelor de achiziții care cade sub incidența legii, atribuite în perioada de referință de către toate autoritățile și entitățile contractante. Ponderea vehiculelor nepoluante se exprimă în procente din numărul total de vehicule achiziționate prin contractele de achiziții publice și sectoriale prevăzute de respectiva lege;
- 4) Categoriile de vehicule ce cad sub incidența legii, în conformitate cu prevederile Directivei 2009/33/CE (actualizată prin Directiva (UE) 2019/1161), precum autovehiculele ușoare (categoriile M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> și N<sub>1</sub>) și autovehicule grele (categoriile M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, și N<sub>3</sub>);
- 5) Excepțiile de la incidența legii pentru anumite tipuri de vehicule agricole sau forestiere, vehicule cu două sau trei roți, cvadriciclorilor, vehiculelor cu șenile, orice vehicul autopropulsat conceput și fabricat în mod specific pentru efectuarea de lucrări care, datorită caracteristicilor sale constructive, nu este adecvat pentru transportul de persoane sau pentru transportul de marfă și care nu este un utilaj montat pe șasiul unui autovehicul, vehiculelor autopropulsate pentru lucrări și autobuzelor (altele decât cele din clasa I și A). Modificările operate prin Directiva (UE) 2019/1161 permit statelor să acorde derogări și pentru alte categorii de vehicule, care au o utilizare specifică (de către forțele armate, de către serviciile de protecție civilă, de către serviciile de pompieri și de către forțele de menținere a ordinii publice, în șantieri, în cariere, în porturi sau în aeroporturi) sau au o construcție specială, specifică unor utilizări restrânse (vehicule blindate, ambulante, autovehicule funerare, vehicule accesibile scaunelor rulante, macarale mobile). Este de precizat faptul că vehiculele utilizate de către forțele armate, de către serviciile de protecție civilă, de către serviciile de pompieri

și de către forțele de menținere a ordinii publice, în porturi sau în aeroporturi erau exceptate de la aplicare și în conformitate cu prevederile inițiale ale Directivei 2009/33/CE. Cu titlu de precizare, prin Comunicarea Comisiei privind aplicarea articolelor 2,3,4 și 5 din Directiva 2009/33/CE este oferită interpretarea oficială a art. 2 al Directivei, potrivit căreia nu pot fi exceptate toate vehiculele care au o utilizare specifică (precum de exemplu de către forțele armate sau poliție), ci „numai vehiculele care au fost special proiectate și construite sau adaptate pentru a fi utilizate de către aceste servicii”<sup>12</sup>

6) Definirea termenilor și expresiilor de specialitate, care nu sunt prevăzute de cadrul legal existent, precum definirea „*vehiculelor nepoluante*” prin referire la emisiile de CO<sub>2</sub> și la emisiile de poluanți în condiții reale de circulație în cazul autovehiculelor ușoare, respectiv prin tipul de carburanți utilizați în cazul autovehiculelor grele și a „vehiculelor grele cu emisii zero” prin referire la tipul motorului utilizat și valoarea emisiei de CO<sub>2</sub>;

7) Țintele minime la nivel național privind achizițiile de vehicule nepoluante ce trebuie atinse de către autoritățile contractante și entitățile contractante în procesul de achiziție publică sau după caz sectorială, derulat pentru atribuirea tipurilor de contracte vizate de prezentul Proiect. Aceste ținte sunt exprimate în mod distinct, ca procente minime de vehicule nepoluante din numărul total al vehiculelor de transport rutier vizate ce vor fi achiziționate la nivel național. Referitor la vehiculele ușoare nepoluante, care fac obiectul țăintelor ce trebuie atinse conform proiectului, acestea sunt definite în funcție de valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> și de emisiile de poluanți atmosferici generate în condiții reale de conducere. Valorile maxime declarate în condiții reale de conducere sunt valorile stabilite la omologarea de tip a vehiculului și sunt cele menționate în certificatul de conformitate eliberat de către autoritatea națională de omologare sau de către autoritatea de omologare a unui stat membru al Uniunii Europene .

8) Stabilirea de ținte minime privind achizițiile publice de vehicule nepoluante contribuie la realizarea obiectivului de a promova și a stimula introducerea pe piață a vehiculelor nepoluante, asigurând totodată o suficientă flexibilizare pentru autoritățile și entitățile contractante în alegerea tehnologiilor și criteriilor la care recurg în vederea realizării respectivelor achiziții.

9) Data achiziției publice, respectiv data achiziției sectoriale, care trebuie luată în considerare în scopul calculării țăintelor minime, este data publicării anunțului de atribuire în conformitate cu legislația în domeniul achizițiilor publice/sectoriale (conform interpretărilor oficiale oferite prin Comunicarea Comisiei nr. 2020/C 352/01 privind aplicarea articolelor 2, 3, 4 și 5 din Directiva 2009/33/CE (astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2019/1161);

10) Perioadele de referință la care se raportează țintele stabilite în calitate de cote minime este de 5 ani din data intrării în vigoare a legii;

11) Cerințele de raportare a măsurilor întreprinse în vederea punerii în aplicare a prevederilor legii, inclusiv cu privire la calendarul acțiunilor și repartizarea responsabilităților între autoritățile competente la nivel național, precum și orice alte informații considerate relevante. Rapoartele respective includ, de asemenea, numărul și categoriile de vehicule care fac obiectul contractelor. Astfel, prin prezentul proiect de act normativ se stabilește faptul că Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale al Republicii Moldova, va raporta Comisiei Europene punerea în aplicare a prevederilor prezentei legi și respectarea țăintelor stabilite. Rapoartele transmise Comisiei Europene vor conține informații privind măsurile întreprinse în vederea punerii în aplicare a prevederilor prezentei legi, informații cu privire la activitățile viitoare de punere în aplicare și orice alte informații considerate relevante, precum și informații cu privire la numărul și categoriile de vehicule care fac obiectul contractelor, prezentate pe baza categoriilor prevăzute în Vocabularul Comun privind Achizițiile Publice (CPV). În acest scop, Agenția Achiziții Publice va transmite Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale informații privind totalitatea contractelor atribuite de autoritățile/entitățile publice în perioadele de referință, iar Ministerul Mediului, Ministerul Energiei și Ministerul Finanțelor vor pune la dispoziția Ministerului responsabil de raportare informațiile privind măsurile necesare a fi întreprinse și activitățile viitoare pentru asigurarea punerii în aplicare a acesteia, precum și orice alte informații considerate relevante.

✓ ***Metodologia de calcul a țăintelor pentru achizițiile de vehicule nepoluante***

<sup>12</sup> Comunicarea Comisiei nr. 2020/C 352/01 privind aplicarea articolelor 2, 3, 4 și 5 din Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute

Pentru determinarea țintelor aplicabile Republicii Moldova privind achizițiile de vehicule nepoluante, a fost utilizată metodologia adoptată la nivelul Uniunii Europene, descrisă în documentul SWD(2017) 366 final<sup>13</sup>, care a stat la baza modificărilor Directivei 2009/33/CE.

Metodologia de calcul a țăintelor UE a avut drept scop ajustarea obiectivelor pentru fiecare stat membru în funcție de:

- Capacitatea economică, exprimată prin PIB per capita;
- Presiunea problemelor urbane, măsurată prin ponderea populației care trăiește în zone urbane și intermediare.

Această abordare a fost testată împotriva altor metode alternative (bazate doar pe PIB, doar pe populația urbană sau doar pe PIB-ul generat de zonele urbane), dar a fost considerată cea mai echilibrată, deoarece:

- Reflectă atât posibilitatea economică a fiecărui stat de a face tranziția către mobilitatea cu emisii reduse,
- Cât și necesitatea accelerării acestei tranziții în zonele urbane, unde expunerea la poluare este mai ridicată.

Astfel, în metodologia UE, țintele naționale pentru achizițiile de vehicule nepoluante au fost ajustate utilizând un factor de scalare, care compară valorile naționale pentru PIB per capita și cota populației urbane cu media Uniunii Europene. Statele cu valori sub media UE au primit ținte mai reduse, iar cele cu valori peste medie au fost limitate la valoarea medie UE (1.0).

*Tabel 2. Calcularea factorilor de scalare pentru RM*

| Țară                                                                                                      | Baza de calcul - World Bank, datele din 2019 |                  |                  |                            | Verificarea metodei de calcul |                                                   |                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------|------------------|----------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------|
|                                                                                                           | PIB per capita (US\$)                        | Populația urbană | Populația totală | Ponderea populației urbane | Factor de scalare după PIB    | Factor de scalare după ponderea populației urbane | Factor de scalare calculat |
| Suedia                                                                                                    | 51773                                        | 9015406          | 10278887         | 0.88                       | 1.00                          | 1.00                                              | 1.00                       |
| Romania                                                                                                   | 12992                                        | 10476962         | 19371648         | 0.54                       | 0.37                          | 0.72                                              | 0.55                       |
| Cehia                                                                                                     | 24062                                        | 7888753          | 10671870         | 0.74                       | 0.68                          | 0.99                                              | 0.84                       |
| Estonia                                                                                                   | 24021                                        | 916236           | 1326898          | 0.69                       | 0.68                          | 0.92                                              | 0.80                       |
| Letonia                                                                                                   | 17294                                        | 1305648          | 1913822          | 0.68                       | 0.49                          | 0.91                                              | 0.70                       |
| UE medie                                                                                                  | 35341                                        | 334323779        | 447303223        | 0.75                       | 1.00                          | 1.00                                              | 1.00                       |
| <b>Moldova</b>                                                                                            | 4405                                         | 1138316          | 2664224          | 0.43                       | 0.12                          | 0.57                                              | <b>0.35</b>                |
| <i>Baza de calcul - Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova, 2023 (PIB), 2024 (populație)</i> |                                              |                  |                  |                            |                               |                                                   |                            |
| <b>Moldova</b>                                                                                            | 6810                                         | 1113700          | 2401200          | 0.46                       | 0.19                          | 0.62                                              | <b>0.41</b>                |

Pentru determinarea țăintelor Republicii Moldova, s-a aplicat același principiu utilizat la nivel european:

- Au fost colectate date privind PIB-ul per capita și ponderea populației urbane pentru Republica Moldova și cinci state membre UE, precum și valorile medii la nivelul UE.
- A fost calculat factorul de scalare prin raportarea valorilor Republicii Moldova la media UE pentru aceleași indicatori.
- Au fost derivate țintele naționale pe baza valorii ajustate a factorului de scalare.

*Tabel 3. Calcularea țăintelor pentru RM (prima perioada de raportare)*

| Țară    | Factor de scalare calculat | Țintele pentru 1 perioada de raportare - Directiva 2009/33/CE |                    |                     | Factor de scalare real (FS) |         |          | Justificarea |                                      |
|---------|----------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------|-----------------------------|---------|----------|--------------|--------------------------------------|
|         |                            | VU - perioada 1, %                                            | VG - perioada 1, % | BUS - perioada 1, % | FS VU 1                     | FS VG 1 | FS BUS 1 | FS mediu     | Diferența dintre FS real și calculat |
| Suedia  | 1.00                       | 38.5                                                          | 10                 | 45                  | 1.00                        | 1.00    | 1.00     | 1.00         | 0.00                                 |
| Romania | 0.55                       | 18.7                                                          | 6                  | 24                  | 0.49                        | 0.60    | 0.53     | 0.54         | -0.01                                |

<sup>13</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017SC0366>

|                  |             |             |            |             |      |      |      |      |       |
|------------------|-------------|-------------|------------|-------------|------|------|------|------|-------|
| Cehia            | 0.84        | 29.7        | 9          | 41          | 0.77 | 0.90 | 0.91 | 0.86 | 0.02  |
| Estonia          | 0.80        | 23.1        | 7          | 31          | 0.60 | 0.70 | 0.69 | 0.66 | -0.14 |
| Letonia          | 0.70        | 22          | 8          | 35          | 0.57 | 0.80 | 0.78 | 0.72 | 0.02  |
| UE medie         | 1.00        |             |            |             |      |      |      |      |       |
| <b>Moldova</b>   | <b>0.35</b> | <b>13.5</b> | <b>4.0</b> | <b>16.0</b> |      |      |      |      |       |
| <i>2023-2024</i> |             |             |            |             |      |      |      |      |       |
| <b>Moldova</b>   | <b>0.41</b> | <b>15.8</b> | <b>4.0</b> | <b>18.0</b> |      |      |      |      |       |

*Tabel 4. Calcularea țintelor pentru RM (a doua perioada de raportare)*

| Țară           | Factor de scalare calculat | Țintele pentru a 2 perioada de raportare - Directiva 2009/33/CE |                    |                     | Factor de scalare real |         |          | Justificarea |                                      |
|----------------|----------------------------|-----------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------|------------------------|---------|----------|--------------|--------------------------------------|
|                |                            | VU - perioada 2, %                                              | VG - perioada 2, % | BUS - perioada 2, % | FS VU 2                | FS VG 2 | FS BUS 2 | FS mediu     | Diferența dintre FS real și calculat |
| Suedia         | 1.00                       | 38.5                                                            | 15                 | 65                  | 1.00                   | 1.00    | 1.00     | 1.00         | 0.00                                 |
| Romania        | 0.55                       | 18.7                                                            | 7                  | 33                  | 0.49                   | 0.47    | 0.51     | 0.49         | -0.06                                |
| Cehia          | 0.84                       | 29.7                                                            | 11                 | 60                  | 0.77                   | 0.73    | 0.92     | 0.81         | -0.03                                |
| Estonia        | 0.80                       | 23.1                                                            | 9                  | 43                  | 0.60                   | 0.60    | 0.66     | 0.62         | -0.18                                |
| Letonia        | 0.70                       | 22                                                              | 9                  | 50                  | 0.57                   | 0.60    | 0.77     | 0.65         | -0.05                                |
| UE medie       | 1.00                       |                                                                 |                    |                     |                        |         |          |              |                                      |
| <b>Moldova</b> | <b>0.35</b>                | <b>13.5</b>                                                     | <b>5.0</b>         | <b>23.0</b>         |                        |         |          |              |                                      |
|                |                            |                                                                 |                    |                     |                        |         |          |              |                                      |
| <b>Moldova</b> | <b>0.41</b>                | <b>15.8</b>                                                     | <b>6.0</b>         | <b>27.0</b>         |                        |         |          |              |                                      |

#### ✓ *Scenarii de implementare a Directivei 2009/33/CE în Republica Moldova*

Pentru implementarea Directivei 2009/33/CE, au fost elaborate trei scenarii diferite, care reflectă niveluri variate de ambiție în stabilirea țintelor și în planificarea măsurilor necesare pentru tranziția către achizițiile publice de vehicule nepoluante. Aceste scenarii au fost construite pe baza prognozelor de achiziții de vehicule rutiere, luând în considerare flota existentă și presupunerea că vehiculele cu o vechime de peste 10 ani vor fi înlocuite în perioada 2026-2030.

Pentru fiecare scenariu, utilizând valorile țințelor calculate, a fost determinat numărul de vehicule nepoluante care ar trebui achiziționate pentru fiecare categorie.

*Tabel 5. Scenariile de implementare a Directivei 2009/33/CE în Republica Moldova*

| Țintele minime privind achizițiile publice, % |                                                                                                               | VU (M1 si M2 si N1) | VG (N2 si N3) | BUS (M3)   |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------|------------|
| <i>Scenariu "de a face nimic" (BAU)</i>       | Presupune solicitarea unei perioade de tranziție fără stabilirea țințelor de achiziții de vehicule nepoluante | Fără țință          | Fără țință    | Fără țință |
| <i>Scenariu moderat</i>                       | Stabilirea țințelor "echitabile" pentru RM și planificarea acțiunilor pentru atingerea țințelor stabilite     | 13.5                | 5             | 23         |
| <i>Scenariu optimist</i>                      | Stabilirea țințelor maxime pentru RM și planificarea acțiunilor pentru atingerea țințelor stabilite           | 15.8                | 6             | 27         |

#### **Scenariul 1: "Business as Usual" (BAU) – fără stabilirea țințelor**

Acest scenariu presupune solicitarea unei perioade de tranziție fără stabilirea unor ținte concrete pentru achizițiile de vehicule nepoluante. În acest context, autoritățile contractante și entitățile contractante vor

continua să achiziționeze vehicule conform practicilor existente, fără obligații specifice de integrare a vehiculelor nepoluante.

Implicații:

- Nu sunt introduse cerințe legale pentru achiziții de vehicule nepoluante.
- Achizițiile vor continua să se bazeze pe considerente economice și tehnice existente, fără un stimulent clar pentru tehnologii curate.
- Există riscul ca Republica Moldova să rămână în urma standardelor europene și să întâmpine dificultăți în atingerea obiectivelor climatice pe termen lung.
- Fără un mecanism de reglementare, utilizarea vehiculelor poluante va continua să predomină, afectând calitatea aerului și sănătatea populației.

Prognoza achizițiilor în scenariul BAU:

- Fără obligații legale, numărul vehiculelor nepoluante achiziționate ar fi nesemnificativ.
- Majoritatea achizițiilor de vehicule noi ar fi în continuare bazate pe criterii financiare și operaționale, fără prioritizarea pentru tehnologii curate.

### **Scenariul 2: Scenariul moderat – ținte echitabile pentru Republica Moldova**

Acest scenariu presupune stabilirea unor ținte echitabile, determinate pe baza metodologiei europene, utilizând PIB-ul per capita și ponderea populației urbane din 2019 (conform datelor World Bank). Planificarea măsurilor necesare pentru atingerea acestor ținte va fi realizată într-un mod etapizat, oferind autorităților contractante timp suficient pentru adaptare.

Implicații:

- Se introduc ținte realiste, care reflectă capacitatea economică și necesitatea de a reduce poluarea aerului.
- Se creează un cadru clar pentru achizițiile publice, stimulând cererea de vehicule nepoluante.
- Se asigură o tranziție progresivă, evitând o presiune financiară excesivă asupra autorităților și operatorilor.
- Republica Moldova se aliniază treptat cu standardele europene, facilitând viitoare finanțări și parteneriate internaționale.

Prognoza achizițiilor în scenariul moderat:

- Pe baza înlocuirii flotei cu vechime de peste 10 ani, se estimează un număr semnificativ de vehicule nepoluante achiziționate în fiecare categorie, dar fără a atinge nivelul maxim posibil.
- Procesul de achiziție va fi susținut prin mecanisme de sprijin financiar și reglementări flexibile.

### **Scenariul 3: Scenariul optimist – ținte maxime pentru Republica Moldova**

Acest scenariu presupune stabilirea țăintelor maxime, determinate utilizând PIB-ul per capita și ponderea populației urbane actualizate pentru perioada 2023-2024 (conform datelor Biroului Național de Statistică). Acest scenariu reflectă o accelerare mai ambițioasă a tranziției către vehicule nepoluante, implicând măsuri suplimentare pentru implementare.

Implicații:

- Se adoptă un nivel ridicat de ambiție, încurajând tranziția rapidă către un transport public sustenabil.
- Se maximizează impactul pozitiv asupra calității aerului și sănătății populației.
- Necesită investiții mai semnificative în infrastructură, inclusiv puncte de încărcare pentru vehicule electrice și facilități pentru combustibili alternativi.
- Este necesară o strategie clară de finanțare, inclusiv accesarea fondurilor externe și stimulente pentru operatori.

Prognoza achizițiilor în scenariul optimist:

- Se prevede un număr semnificativ mai mare de vehicule nepoluante achiziționate față de scenariul moderat, inclusiv pentru categoriile unde tranziția este mai dificilă (N2, N3).
- Pentru categoria M3 (autobuze), abordarea este diferită:
  - Deoarece achizițiile de servicii publice de transport (care influențează numărul de autobuze nepoluante) sunt imprevizibile, se propune ca toate autobuzele utilizate în contracte noi din orașele poli de creștere să fie nepoluante.

- Prognoza privind necesarul de autobuze pentru furnizorii de servicii s-a bazat pe Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru trei orașe-poli care au aceste documente, iar pentru alte trei a fost utilizată o metodă de extrapolare.

Alegerea scenariului de implementare a Directivei 2009/33/CE depinde de nivelul de angajament al Republicii Moldova în tranziția către un transport public sustenabil.

*Tabel 6. Prognoza achizițiilor publice, numărul de vehicule care urmează să fie achiziționate în perioada 2026-2030*

| Prognoza achizițiilor publice, nr. de unități de transport | VU (M1 si M2 si N1) |            | VG (N2 si N3) |            | BUS (M3) |            |
|------------------------------------------------------------|---------------------|------------|---------------|------------|----------|------------|
|                                                            | Poluante            | Nepoluante | Poluante      | Nepoluante | Poluante | Nepoluante |
| Scenariu "de a face nimic" (BAU)                           | 1533*               | 0          | 223           | 0          | 114**    | 17**       |
| Scenariu moderat                                           | 1326                | 207        | 212           | 11         | 113      | 18         |
| Scenariu optimist                                          | 1374                | 159        | 210           | 13         | 71       | 60         |

\* Inclusiv 55 microbuze prevăzute în orașele poli de creștere

\*\* Inclusiv 17 autobuze electrice conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Cahul

Scenariul BAU menține status quo-ul și nu stimulează adoptarea vehiculelor nepoluante, având un impact negativ asupra calității aerului. Scenariul moderat oferă un echilibru între fezabilitate economică și necesitatea de a reduce emisiile, stabilind ținte realiste și asigurând o tranziție progresivă. Scenariul optimist maximizează beneficiile de mediu și alinierea la standardele europene, dar presupune eforturi considerabile în implementare și finanțare.

În concluzie, prin prezentul act normativ se dorește stimularea achizițiilor de mijloace de transport nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, care constituie o alternativă la autovehicule care utilizează combustibili fosili, ce contribuie semnificativ la poluarea mediului. Aceste aspecte comportă valențe noi față de prevederile în materie ce se regăsesc reglementate în prezent la nivelul legislației naționale.

Astfel, pentru atingerea obiectivelor proiectului de lege se impune utilizarea unor instrumente legislative flexibile.

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

Necesitatea și utilitatea instituirii unor astfel de reglementări, a fost argumentată în secțiunile de mai sus. Opțiunea „A nu face nimic” constă în a nu transpune Directiva 2009/33/CE, fapt ce va determina constatarea neîndeplinirii obligațiilor asumate de către Republica Moldova în raport cu UE și pe cale de consecință, va compromite angajamentele acesteia în cadrul negocierilor de aderare.

Au fost analizate următoarele opțiuni de transpunere a Directivei 2009/33/CE:

- 1) elaborarea modificărilor la cadrul legal existent în domeniul achizițiilor publice și sectoriale;
- 2) elaborarea unui act legislativ special;
- 3) elaborarea unui act normativ secundar, hotărâre de Guvern.

#### **1). Elaborarea modificărilor la cadrul legal existent în domeniul achizițiilor publice și sectoriale**

În rezultatul analizei cadrului legal în domeniul achizițiilor, s-a constatat că transpunerea Directivei 2009/33/CE prin operarea unor modificări la Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice și Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energiei, apei, transporturilor și serviciilor poștale, nu este oportună din următoarele considerente:

Directiva 2009/33/CE are drept obiect de reglementare obligația achiziționării unor anumite categorii de vehicule și servicii de transport rutier, respectiv instituie prevederi speciale în privința obiectului contractelor de achiziții în domeniul transportului.

Aceasta nu reprezintă o Directivă de modificare/completare a Directivei 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice sau a Directivei 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale.

Atât Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice, cât și Legea nr. 74/2020 privind achizițiile sectoriale, reglementează exclusiv procedura de desfășurare a achizițiilor și criteriile de atribuire a contractelor de achiziții. Obiectivele acestor legi sunt: asigura transparenței și eficienței proceselor de achiziții, consolidarea mediului concurențial, asigurarea unui sistem eficient și echitabil de soluționare a litigiilor, corectitudinea utilizării fondurilor publice.

Obiectivele Directivei 2009/33/CE (actualizată prin Directiva 2019/1161) sunt: accelerarea decarbonizării sectorului transporturilor; promovarea eficienței energetice a mijloacelor de transport; promovarea și

stimularea pieței vehiculelor nepoluante prin intermediul procedurilor de achiziții publice. Astfel, obiectivele Directivei nu vizează doar domeniul achizițiilor, dar și domeniul eficienței energetice, de mediu și în mod special domeniul transportului. Prevederile Directivei se referă în mare parte la reglementările privind categoriile de vehicule, cu specific în sfera omologării și certificării vehiculelor, precum și serviciile de transport rutier.

Astfel, obiectivele Directivei 2009/33/CE nu se încadrează în obiectul de reglementare al cadrului legislativ aplicabil procedurilor de achiziții publice și sectoriale, care nu poate să cuprindă domenii specifice, să concretizeze obiectul unor anumite achiziții sau să impună obligații în privința autorităților și entităților contractante de a efectua anumite achiziții de bunuri și servicii.

### 2) Elaborarea unui act legislativ special

Elaborarea unui act legislativ corespunde cerințelor art. 11 alin. (1) din Directiva 2009/33/CE și art. 2 alin. (1) din Directiva 2019/1161, care prevăd expres: „(1) *Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 2 august 2021. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul dispozițiilor respective*”.

Totodată, pct. 48 din Capitolul 14. Politica de Transport a Clusterului 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., prevede ca acțiune elaborarea unui proiect de lege distinct: „*legea privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetică*”. Astfel, adoptarea unei legi care să asigure transpunerea Directivei 2009/33/CE, corespunde cerințelor art. 2 din Directivă și ale Planului național de acțiuni.

Totodată, adoptarea unei legi distincte, va stabili cadru legal special care să asigure promovarea transportului rutier nepoluant și eficient energetic, precum și va completa legislația în vigoare din domeniile transportului, achiziții publice, eficiență energetică și de mediu, cu prevederi speciale care să reglementeze distinct și mod focusat obligația autorităților și entităților contractante de a se contribui la atingerea Țintelor pentru achizițiile de vehicule nepoluante.

### 3) Elaborarea unui act normativ secundar, hotărâre de Guvern.

Această opțiune nu poate fi implementată întrucât art. 2 alin. (1) din Directiva 2019/1161 (de actualizare a Directivei 2009/33/CE) nu prevede o altă alternativă de transpunere a Directivei decât prin act legislativ la nivel de lege. Potrivit acesteia „*Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 2 august 2021*”. Norma respectivă nu stabilește opțiunea de transpunere prin *acte cu putere de lege sau acte administrative*. Conjunctia „și” cu care operează Directiva semnifică o enumerare cumulativă și impune statelor obligația de a adopta atât legea de transpunere a acesteia, cât și acte administrative necesare pentru implementarea legii respective.

Un alt argument care denotă imposibilitatea transunerii Directivei printr-o hotărâre de Guvern este natura juridică și sfera de acțiune a actelor normative subordonate legii. În conformitate cu art. 14 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative: „*Hotărârea Guvernului este un act care se adoptă de către Guvern pentru organizarea executării legilor*”. Prevedere similară se regăsește și la art. 37 alin. (1) al Legii nr. 136/2017 cu privire la Guvern, potrivit căruia: „*Hotărârile se adoptă pentru organizarea executării legilor*”. Prin urmare, în lipsa cadrului legislativ primar privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, nu există temei legal pentru adoptarea de către Guvern a unei hotărâri pentru organizarea executării unor norme legale.

**În concluzie**, singura opțiune justificată din punct de vedere legal este transpunerea Directivei 2009/33/CE printr-un act legislativ distinct, care să instituie norme speciale dedicate promovării vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, în corespundere cu cerințele Directivei 2009/33/CE.

Cu titlu de exemplu, transpunerea Directivei prin act legislativ distinct a fost realizată de către statele membre UE precum: România<sup>14</sup>, Suedia<sup>15</sup>, Slovacia<sup>16</sup>, Portugalia<sup>17</sup>, Italia<sup>18</sup>, Finlanda<sup>19</sup>, ș.a.

Important de relevat faptul, că în procesul de transpunere a Directivei respective în cadrul legal național s-a ținut cont de relevanța, oportunitatea și actualitatea reglementărilor propuse legislației Republicii Moldova raportate la particularitățile naționale.

#### **4. Analiza impactului de reglementare**

##### **4.1. Impactul asupra sectorului public**

Achiziția de vehicule de transport rutier nepoluante, eficiente din punct de vedere energetic, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, oferă autorităților publice oportunitatea de a demonstra o atitudine responsabilă față de cetățeni, prin asigurarea unui mediu de viață mai sănătos și prin creșterea calității vieții prin îmbunătățirea calității aerului în special în zonele urbane.

Transpunerea Directivei 2009/33/CE în legislația națională va avea un impact semnificativ asupra sectorului public, influențând politicile de achiziții publice, planificarea financiară și practicile de gestionare a sectorului de transport rutier, în special transportul public de persoane.

##### Achiziții publice

Autoritățile publice vor trebui să adapteze politicile de achiziție pentru a include costul ciclului de viață al vehiculelor de transport rutier și pentru a lua în considerare eficiența lor energetică, emisiile de CO<sub>2</sub> și emisiile poluante. Aceasta va implica:

- Revizuirea documentației de atribuire pentru a reflecta criteriile de mediu și energetice.
- Formarea personalului din domeniul achizițiilor publice pentru aplicarea noilor metodologii de evaluare.

Transpunerea Directivei sporește în mod semnificativ rolul planificării sectorului transporturilor în procesele de achiziții publice. Această schimbare impune autorităților să meargă dincolo de practicile de bază în materie de achiziții publice, deoarece licitațiile trebuie acum să includă specificații privind flota de transport rutier care să se alinieze la standardele de emisii pentru vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic. O planificare eficientă devine esențială pentru a defini cerințe precise și pentru a garanta că vehiculele achiziționate îndeplinesc atât nevoile operaționale, cât și obiectivele de mediu. Fără planificare, complexitatea introdusă de noua legislație ar putea duce la întârzieri în negocierea, aprobarea și punerea în aplicare a contractelor, în special pentru autoritățile publice cu capacitate administrativă limitată.

Conformarea cu Directiva impune autorităților publice să dezvolte expertiză tehnică și capacitate administrativă pentru a planifica procesele legate de logistica operațională și necesitățile de transporturi.

##### Planificarea financiară

Autoritățile publice vor trebui să suporte costuri mai mari din cauza necesității de a contracta operatori cu flote conforme sau de a sprijini modernizarea flotelor existente pentru a respecta noile standarde. Operatorii care nu dispun de vehicule cu emisii reduse vor trebui să își modernizeze flotele, iar aceste costuri se vor reflecta în mod inevitabil în ofertele lor pentru contractele de servicii publice.

În consecință, contractele de servicii publice vor înregistra creșteri de prețuri, pe măsură ce operatorii vor include în propunerile lor povara financiară a modernizării flotelor și a respectării normelor. Aceste ajustări

<sup>14</sup> Ordonanța de Urgență nr. 71 din 29 iunie 2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic. Disponibil: <https://anap.gov.ro/web/ordonanta-de-urgenta-nr-71-din-29-iunie-2021-privind-promovarea-vehiculelor-de-transport-rutier-nepoluante-in-sprijinul-unei-mobilitati-cu-emisii-scazute/> ;

<sup>15</sup> Lag (2011:846) om miljökraft vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet. Disponibil: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2011846-om-miljokraft-vid-upphandling-av\\_sfs-2011-846/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2011846-om-miljokraft-vid-upphandling-av_sfs-2011-846/) ;

<sup>16</sup> ZÁKON zo 4. mája 2021 o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Disponibil: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2021-214> ;

<sup>17</sup> DECREE LAW No. 140/2010 introduces the European Directive 2009/33/CE into the Portuguese law. Disponibil: <https://diariodarepublica.pt/dr/en/detail/decre-law/140-2010-306594> ;

<sup>18</sup> Attuazione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada, 2011. Disponibil:

<https://www.gazzettaufficiale.it/gunewsletter/dettaglio.jsp?service=1&datagu=2011-03-24&task=dettaglio&numgu=68&redaz=011G0063&tmstp=1301302373955> ;

<sup>19</sup> Laki ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa, 2011. Disponibil: [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/EduskunnanVastaus/Documents/ev\\_96+2011.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/EduskunnanVastaus/Documents/ev_96+2011.pdf) .



Tabel 8. Impactul financiar (scenariu moderat)

| Scenariu moderat                            |                                |            |                                             |            |                     |            |                                                         |            |                                |            |
|---------------------------------------------|--------------------------------|------------|---------------------------------------------|------------|---------------------|------------|---------------------------------------------------------|------------|--------------------------------|------------|
| Categorii de vehicule                       | Necesar de înnoit/achiziționat |            | Valoarea actuală medie a 1 vehicul, mii MDL |            | Cost CAPEX, mii MDL |            | Costurile operaționale anuale per 1 vehicul, mii MDL/an |            | Cost OPEX (2026-2030), mii MDL |            |
|                                             | Poluante                       | Nepoluante | Poluante                                    | Nepoluante | Poluante            | Nepoluante | Poluante                                                | Nepoluante | Poluante                       | Nepoluante |
| VU (M1 si M2 si N1)                         | 1326                           | 207        | 456                                         | 725        | 604,656             | 150,075    | 327                                                     | 281        | 2,166,154                      | 290,545    |
| VG (N2 si N3)                               | 212                            | 11         | 2,320                                       | 2,320      | 491,840             | 25,520     | 793                                                     | 539        | 840,750                        | 29,632     |
| BUS (M3)                                    | 113                            | 18         | 5,561                                       | 11,400     | 628,370             | 205,200    | 1,964                                                   | 1,762      | 1,109,393                      | 158,611    |
| <b>Total</b>                                |                                |            |                                             |            | 1,724,866           | 380,795    |                                                         |            | 4,116,296                      | 478,788    |
| <b>Grand Total (CAPEX+OPEX - 2026-2030)</b> |                                |            |                                             |            |                     |            |                                                         |            | <b>6,700,745</b>               |            |

Tabel 9. Impactul financiar (scenariu optimist)

| Scenariu optimist                           |                                |            |                                             |            |                     |            |                                                         |            |                                |            |
|---------------------------------------------|--------------------------------|------------|---------------------------------------------|------------|---------------------|------------|---------------------------------------------------------|------------|--------------------------------|------------|
| Categorii de vehicule                       | Necesar de înnoit/achiziționat |            | Valoarea actuală medie a 1 vehicul, mii MDL |            | Cost CAPEX, mii MDL |            | Costurile operaționale anuale per 1 vehicul, mii MDL/an |            | Cost OPEX (2026-2030), mii MDL |            |
|                                             | Poluante                       | Nepoluante | Poluante                                    | Nepoluante | Poluante            | Nepoluante | Poluante                                                | Nepoluante | Poluante                       | Nepoluante |
| VU (M1 si M2 si N1)                         | 1374                           | 159        | 456                                         | 725        | 626,544             | 115,275    | 327                                                     | 281        | 2,244,566                      | 223,172    |
| VG (N2 si N3)                               | 210                            | 13         | 2,320                                       | 2,320      | 487,200             | 30,160     | 793                                                     | 539        | 832,818                        | 35,019     |
| BUS (M3)                                    | 71                             | 60         | 5,561                                       | 11,400     | 394,817             | 684,000    | 1,964                                                   | 1,762      | 697,052                        | 528,702    |
| <b>Total</b>                                |                                |            |                                             |            | 1,508,561           | 829,435    |                                                         |            | 3,774,436                      | 786,894    |
| <b>Grand Total (CAPEX+OPEX - 2026-2030)</b> |                                |            |                                             |            |                     |            |                                                         |            | <b>6,899,326</b>               |            |

Astfel, deși diferența de CAPEX între cele două scenarii este de 61,5 milioane MDL (3,15 milioane EUR), aceasta este marginală în comparație cu CAPEX total, care este de 2,044 miliarde MDL în scenariul BAU și 2,105 miliarde MDL în scenariul moderat.

Mai mult decât atât, analiza costurilor totale (CAPEX și OPEX) arată că scenariul moderat este ușor mai eficient decât scenariul BAU:

- Scenariul „de a nu face nimic” (BAU): 6,701 miliarde MDL
- Scenariul moderat: 6,700 miliarde MDL

Această concluzie demonstrează că, în ciuda unei investiții inițiale mai mari, economiile de operare și mentenanță ale vehiculelor nepoluante compensează diferențele de cost pe termen mediu (5 ani). Pe termen lung, scenariul moderat ar putea deveni și mai avantajos, în special dacă sunt implementate scheme de sprijin financiar sau măsuri pentru stimularea investițiilor în infrastructura necesară.

Surse de finanțare ar putea fi atât bugetare și cât și extrabugetare, precum:

- investiții bugetare, prin alocarea fondurilor în bugetul public național;
- investiții combinate – alocarea fondurilor din bugetul public național și din bugetele publice locale;
- investiții private – în cazul entităților publice private;
- atragerea de fonduri europene (există o serie de instrumente sau mecanisme de finanțare prevăzute de către Uniunea Europeană destinate pentru eficiența energetică și decarbonizarea sectorului transporturilor).

Urmează a fi valorificate toate oportunitățile de finanțare internațională prevăzute pentru promovarea sectorului transportului durabil. Uniunea Europeană alocă o gamă largă de fonduri pentru a sprijini procesul de tranziție către o mobilitate durabilă.

Beneficiile socio-economice și de mediu pe termen lung vor supracompensa costurile legate de creșterea inițială a sarcinii financiare pentru autoritățile/entitățile contractante.

#### 4.3. Impactul asupra sectorului privat

Transpunerea Directivei 2009/33/CE în legislația națională va avea mai multe implicații semnificative pentru sectorul privat, în special pentru operatorii de transport rutier, furnizorii de vehicule, furnizorii de infrastructură și instituțiile financiare. Având în vedere că, în prezent, Republica Moldova nu are producători interni de vehicule sau infrastructură, impactul va fi resimțit în mare măsură prin schimbări în dinamica pieței, noi cerințe în materie de achiziții publice și schimbări în cererea de tehnologii cu emisii reduse. Stimularea pieței vehiculelor de transport rutier nepoluante, eficiente din punct de vedere energetic, în sprijinul unei mobilități cu emisii reduse, cum ar fi autoturismele, autobuzele, autocarele și camioanele, va asigura un nivel suficient de ridicat al cererii pentru asemenea vehicule, fapt ce va încuraja mediul de afaceri să investească în noi

tehnologii de a realiza vehicule cu un consum redus de energie și cu emisii reduse de CO<sub>2</sub> și de alți poluanți, care va spori opțiunile și concurența pe aceste piețe, iar pe cale de consecință va permite reducerea prețurilor la asemenea vehicule.

Principalele părți interesate din sectorul privat afectate de transpunerea Directivei includ:

1. Operatorii de transport rutier (operatorii de transport public și de marfă, operatorii poștali, companiile de livrare)

- Companiile private care furnizează servicii de transport de călători (inclusiv cele care operează autobuze, microbuze) și servicii de transport de marfă vor fi cele mai direct afectate de Directivă.

- Aceste companii sunt responsabile pentru achiziționarea, întreținerea și exploatarea vehiculelor care vor trebui să respecte noile standarde de mediu stabilite de Directivă.

2. Furnizorii de vehicule

- Având în vedere că Republica Moldova nu are producători autohtoni de vehicule, producătorii străini de vehicule, inclusiv cei care produc autobuze electrice, autobuze cu hidrogen și alte vehicule cu emisii reduse, vor deveni actori importanți pe piață.

- Furnizorii de vehicule se vor confrunta cu o cerere crescută de vehicule cu emisii reduse, ceea ce îi poate încuraja să își consolideze prezența pe piața din Republica Moldova și să ofere soluții mai adaptate nevoilor țării.

3. Furnizorii de infrastructură (stații de încărcare, stații de alimentare cu hidrogen)

- Furnizorii de infrastructură de încărcare pentru autobuzele electrice și de stații de realimentare pentru autobuzele pe bază de hidrogen vor înregistra o schimbare a cererii ca urmare a noilor cerințe. Acești furnizori vor trebui să satisfacă cererea crescută de infrastructură pentru a sprijini flotele de vehicule ecologice.

- Companiile implicate în instalarea, exploatarea și întreținerea stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice și a stațiilor de alimentare cu hidrogen vor trebui să își extindă operațiunile pentru a răspunde noilor cerințe ale pieței.

4. Instituții financiare (bănci, societăți de leasing și societăți de investiții)

- Instituțiile financiare vor juca un rol esențial în furnizarea de soluții de finanțare pentru tranziția sectorului privat către vehicule cu emisii reduse.

- Acestea pot oferi împrumuturi, contracte de leasing sau alte forme de sprijin financiar operatorilor de transport pentru a-i ajuta să acopere costurile inițiale mai ridicate ale vehiculelor electrice sau pe bază de hidrogen și ale infrastructurii necesare.

- Firmele de investiții se pot implica, de asemenea, în sprijinirea inițiativelor de transport nepoluant, considerându-le o oportunitate pentru investiții durabile.

5. Furnizorii de servicii de transport public (contractori privați pentru transportul public)

- Antreprenorii privați care gestionează serviciile de transport public, inclusiv cei care încheie contracte cu autoritățile publice (cum ar fi în Chișinău sau Bălți), vor fi obligați să respecte noile standarde de mediu.

- Aceste companii vor fi afectate de schimbările în procesele de achiziții publice, deoarece vor trebui acum să își alinieze flotele la cerințele privind emisiile reduse, ceea ce ar putea necesita investiții semnificative.

6. Firmele de consultanță și inginerie

- Firmele de consultanță, în special cele care oferă expertiză în domeniul respectării normelor de mediu, al achizițiilor publice, al dezvoltării infrastructurii și al gestionării parcului auto, vor fi solicitate pentru a sprijini atât autoritățile publice, cât și companiile private în timpul tranziției.

- Firmele de inginerie vor fi, de asemenea, necesare pentru proiectarea și implementarea infrastructurii de încărcare și a stațiilor de alimentare, precum și pentru integrarea noilor vehicule în rețeaua de transport existentă.

Noua lege va restructura piața pentru părțile interesate:

- Creșterea costurilor flotei: Operatorii vor trebui să achiziționeze vehicule cu emisii reduse, care sunt de obicei mai scumpe decât vehiculele convenționale (cum ar fi autobuzele diesel). Acest lucru le va crește cheltuielile de capital. Operatorii vor trebui, de asemenea, să investească în infrastructura necesară, cum ar fi stațiile de încărcare sau instalațiile de realimentare cu hidrogen. Această creștere a costurilor ar putea afecta operatorii mai mici sau cu constrângeri financiare, care ar putea avea dificultăți în a face față tranziției fără sprijin extern, cum ar fi finanțarea sau subvențiile.

- Modificări ale achizițiilor publice: Având în vedere că autoritățile publice vor specifica vehicule cu emisii reduse atunci când contractează servicii de transport rutier, procesul de achiziții publice va deveni mai complex. Operatorii vor trebui să prezinte oferte care să îndeplinească criteriile stricte de mediu. Trecerea la flote cu

emisii reduse ar putea avea, de asemenea, un impact asupra dinamicii concurențiale a proceselor de licitație, în special dacă operatorii care adoptă mai lent tehnologiile nepoluante au dificultăți în a concura.

- Creșterea costurilor operaționale pe termen scurt: Deși vehiculele cu emisii reduse au costuri operaționale mai mici în timp (datorită economiilor de combustibil și întreținerii reduse), operatorii se pot confrunta inițial cu costuri operaționale mai mari din cauza lipsei de familiarizare cu noile tehnologii, a necesității de a instrui personalul în exploatarea și întreținerea vehiculelor electrice sau alimentate cu hidrogen.

- Consolidarea pieței: Există probabilitatea ca companiile de transport mai mici să nu își poată permite tranziția la vehicule cu emisii reduse ducând indirect la o consolidare a industriei. Operatorii mai mari care au capacitatea financiară de a investi în tehnologii ecologice vor fi mai bine poziționați pentru a prospera. Cu toate acestea, pe termen lung, operatorii care fac tranziția vor beneficia probabil de un avantaj competitiv datorită capacității lor de a oferi servicii mai curate și mai durabile.

- O nouă piață pentru vehiculele cu emisii reduse: Directiva creează o cerere clară pentru autobuze electrice, vehicule cu hidrogen și alte tehnologii curate. Acest lucru ar putea atrage producători străini care sunt prezenți sau care doresc să intre pe piața moldovenească, sporind concurența și oferind operatorilor de transport o serie de opțiuni pentru achiziționarea de vehicule.

- Penetrarea pe piață: În timp ce unii producători sunt deja activi în Republica Moldova, alții ar putea vedea transpunerea Directivei ca pe o oportunitate de a intra pe piață. Pe măsură ce cererea de vehicule cu emisii reduse crește, furnizorii de vehicule ar putea să își adapteze ofertele pentru a răspunde nevoilor locale, oferind soluții personalizate care să corespundă cerințelor operatorilor de transport naționali.

- Impactul lipsei producătorilor interni: Lipsa producătorilor autohtoni va duce la o dependență de importuri. Acest lucru ar putea crește costul vehiculelor, în special dacă se aplică tarife sau taxe de import. În plus, dependența Republicii Moldova de furnizorii externi poate crea vulnerabilități ale lanțului de aprovizionare, în special dacă cererea de vehicule cu emisii reduse depășește capacitatea producătorilor de a o satisface. Furnizorii locali, cum ar fi cei responsabili de componentele vehiculelor sau de serviciile de întreținere, pot, de asemenea, să vadă oportunități pentru noi afaceri pe măsură ce crește cererea de vehicule electrice sau pe bază de hidrogen.

- Creșterea cererii de stații de încărcare și realimentare: Cererea de stații de încărcare pentru autobuzele electrice și de stații de realimentare pentru vehiculele alimentate cu hidrogen va crește pe măsură ce operatorii de transport încep să adopte vehicule nepoluante. Acest lucru ar putea stimula creșterea companiilor care furnizează aceste servicii, ceea ce ar duce la noi oportunități de afaceri pentru furnizorii de infrastructură.

- Presiunea concurențială: Necesitatea unei infrastructuri fiabile și răspândite poate duce la creșterea concurenței între furnizorii de infrastructură. Acest lucru ar putea crea, de asemenea, o piață pentru companiile care oferă tehnologii avansate, cum ar fi stațiile de încărcare ultrarapidă, ceea ce ar putea schimba și mai mult dinamica concurenței în sector.

- Profitabilitatea pe termen lung: Tranziția către vehicule cu emisii reduse ar putea conduce la profitabilitate pe termen lung pentru furnizorii de infrastructură, în special dacă autoritățile publice oferă stimulente sau subvenții pentru a sprijini dezvoltarea infrastructurii.

- Noi oportunități de investiții: Firmele de investiții pot vedea oportunitatea de a crea noi fonduri axate pe proiecte de transport ecologice. Acestea ar putea include investiții în autobuze electrice sau în proiecte de infrastructură pe bază de hidrogen în Republica Moldova. Fondurile internaționale de investiții ecologice ar putea fi, de asemenea, atrase de această piață emergentă.

- Impactul agregatorilor de piață asupra instituțiilor financiare: Odată cu introducerea agregatorilor de piață – fie ei publici sau privați - în sectorul transporturilor din Republica Moldova, rolul instituțiilor financiare va fi influențat și mai mult. Agregatorii de piață, care ar consolida cererea de vehicule cu emisii reduse și de infrastructură din partea operatorilor de transport mai mici, vor remodela în mod semnificativ peisajul financiar pentru aceste părți interesate. Unul dintre cele mai semnificative impacturi ale agregatorilor va fi capacitatea operatorilor de transport mai mici, care de obicei au un acces financiar limitat sau o solvabilitate insuficientă, de a participa la tranziția către vehicule cu emisii reduse. Agregatorii vor acționa ca intermediari, consolidând cererile de achiziții și contribuind la asigurarea finanțării pentru întregul grup de operatori. Prin intermediul acestui model, instituțiile financiare vor putea oferi produse de finanțare agregatorilor, care vor distribui apoi fondurile sau vor asigura capitalul necesar pentru a achiziționa vehicule sau infrastructură în numele membrilor lor. Instituțiile financiare pot fi îndemnate să dezvolte și să ofere noi structuri de finanțare special concepute pentru agregatori. Prin colaborarea cu agregatorii, instituțiile financiare pot beneficia de investiții durabile pe termen lung în economia ecologică. Întrucât se preconizează că Directiva va favoriza tranziția către o mobilitate

cu emisii reduse, instituțiile financiare se pot poziționa ca actori-cheie în finanțarea tranziției ecologice, beneficiind de cererea în creștere pentru soluții de transport nepoluante.

Este probabil ca piața să se consolideze, deoarece operatorii mai mici se străduiesc să facă față costurilor crescute ale tranziției către vehicule cu emisii reduse, în timp ce operatorii mai mari care pot investi în tehnologii ecologice pot obține un avantaj competitiv. În același timp, furnizorii străini de vehicule, dezvoltatorii de infrastructură și instituțiile financiare vor găsi noi oportunități de a intra pe piața Republicii Moldova, remodelând și mai mult peisajul pentru transportul nepoluant în țară. Cu toate acestea, lipsa capacităților interne de producție în Republica Moldova va crea o dependență de furnizorii străini, ceea ce ar putea crește costurile și vulnerabilitățile lanțului de aprovizionare.

#### **4.4. Impactul social**

Accentul pus de Directivă pe transportul nepoluant, pe vehiculele cu emisii reduse și pe mobilitatea durabilă va avea implicații pe scară largă pentru diferite segmente ale populației, inclusiv pentru utilizatorii transporturilor, lucrătorii din sectorul transporturilor, reprezentanții comunității experților tehnici și activiștii ecologiști locali.

Elaborarea proiectului de act normativ nu derivă doar din necesitatea păstrării echilibrului ecosistemului, dar și din punct de vedere social în condițiile în care degradarea calității aerului este un factor determinant în reducerea nivelului de sănătate a populației. Zgomotul și vibrațiile generate de traficul rutier în zonele urbane provin de la motoarele de ardere internă, care produc emisii de poluanți și sporesc incidența bolilor respiratorii. Pe cale de consecință, cumulumul efectelor respective duc la deteriorării calității vieții, a randamentului muncii și prin urmare a dezvoltării economice.

Punerea în aplicare a Directivei va afecta în mod direct piața muncii din sectorul transportului rutier, cu consecințe atât pozitive, cât și negative pentru lucrătorii și angajatorii din Republica Moldova. Pe măsură ce cererea de vehicule nepoluante și de infrastructură de sprijin va crește, vor apărea noi oportunități de angajare în mai multe sectoare. Deși Moldova nu are producători interni de vehicule, cererea crescută de vehicule electrice, hibride și cu hidrogen poate duce la crearea de locuri de muncă în serviciile de întreținere, reparații și asistență tehnică. Operatorii de transport vor avea nevoie de mecanici și tehnicieni specializați în întreținerea vehiculelor cu emisii reduse. Odată cu introducerea vehiculelor cu emisii reduse, dezvoltarea infrastructurii de încărcare și realimentare va deveni esențială. Acest lucru va genera locuri de muncă în instalarea și întreținerea stațiilor de încărcare pentru vehiculele electrice sau a stațiilor de alimentare pentru vehiculele alimentate cu hidrogen.

Necesitatea de a pune în aplicare cerințele de reglementare ale Directivei va conduce, de asemenea, la creșterea industriei de consultanță, în special în ceea ce privește respectarea normelor de mediu, gestionarea parcului de vehicule și planificarea transportului durabil. Vor fi necesare programe de formare pentru operatorii de transport, mecanici și alte părți interesate pentru a se adapta la noile tehnologii și standarde de reglementare. Tranziția către vehicule și tehnologii nepoluante poate reprezenta o provocare pentru anumite categorii de lucrători din sectorul transporturilor. Este posibil ca lucrătorii din sectorul transporturilor, cum ar fi șoferii și personalul de întreținere, să fie nevoiți să urmeze cursuri de recalificare pentru a opera sau întreține vehicule electrice sau hibride. Autoritățile publice și angajatorii din sectorul privat ar putea fi nevoiți să investească în programe de formare pentru a se asigura că lucrătorii au competențele necesare pentru a utiliza noile tehnologii. Pentru operatorii de transport mai mici, care s-ar putea confrunța cu dificultăți în a finanța tranziția către vehicule nepoluante, este posibil să se producă o dislocare a locurilor de muncă pe termen scurt. Lucrătorii angajați pe flote mai vechi sau de operatori incapabili să se adapteze la noile reglementări ar putea fi concediați. În acest sens, vor fi necesare programe sociale, cum ar fi reconversia profesională sau asistența pentru tranziție, pentru a atenua efectele negative ale pierderilor de locuri de muncă.

Este probabil ca transpunerea Directivei să aibă efecte pozitive asupra incluziunii sociale, în special pentru comunitățile marginalizate și grupurile defavorizate. Prin încurajarea adoptării de vehicule ecologice și eficiente în transportul public, Directiva poate duce la opțiuni de transport mai accesibile. Flotele de transport public îmbunătățite, propulsate de vehicule cu emisii reduse, vor oferi un mijloc de transport mai fiabil și mai rentabil pentru persoanele și familiile cu venituri reduse. Acest lucru este deosebit de important pentru cei care nu își pot permite vehicule private.

Trecerea la vehicule cu emisii reduse ar putea contribui, de asemenea, la îmbunătățirea accesibilității transportului pentru persoanele cu handicap. Atunci când planifică tranziția, autoritățile publice pot încorpora caracteristici de accesibilitate în vehiculele noi, asigurându-se că acestea sunt potrivite pentru persoanele cu probleme de mobilitate. Acest lucru ar îmbunătăți incluziunea socială a persoanelor cu handicap și ar garanta că acestea pot participa pe deplin în societate.

Implementarea transportului cu emisii reduse poate promova echitatea socială prin îmbunătățirea accesului la serviciile de transport în zonele rurale sau slab servite. Dacă se introduc agregatori sau alte forme de punere în comun a transportului, acestea ar putea ajuta orașele și satele mai mici să aibă acces la opțiuni de transport mai curate și mai accesibile, abordând astfel inegalitățile de transport dintre zonele urbane și rurale.

Pe măsură ce sectorul transporturilor trece la vehicule mai puțin poluante, se vor înregistra îmbunătățiri ale calității spațiilor publice, cum ar fi stațiile de autobuz, zonele de parcare și peisajele stradale urbane. Odată cu reducerea emisiilor și a zgomotului, orașele ar putea fi proiectate pentru a fi mai prietenoase cu pietonii, promovând o calitate mai bună a vieții pentru toți locuitorii.

Transportul eficient din punct de vedere energetic și nepoluant va duce către o mobilitate sigură, sustenabilă, durabilă, inteligentă și cu emisii zero, va îmbunătăți calitatea vieții cetățenilor, promovând vehiculele curate și o utilizare sporită a transportului public, ceea ce va reduce congestiile traficului urban, gradul de poluare, precum și accidentele.

#### ***4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal***

Prezentul proiect de lege nu stabilește prevederi care ar putea avea impact asupra datelor cu caracter personal.

#### ***4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen***

Prezentul proiect de lege nu stabilește prevederi care ar putea influența în mod diferit femeile, bărbații și minoritățile de gen și nu prevede promovarea unor măsuri de discriminare.

#### ***4.5. Impactul asupra mediului***

Gazele cu efect de seră emise de către sectorul transporturilor, generează un impact distructiv asupra ecosistemului și din acest considerent trebuie tratat drept un sector prioritar pentru atenuarea efectelor nocive. De notat că, impactul transporturilor asupra mediului a crescut odată cu creșterea numărului de autovehicule particulare, creșterea mobilității pasagerilor și mărfurilor.

Sectorului transporturi are impact nociv asupra mediului și prin poluarea solului cauzată în mare măsură de emisiile din aer prin deversări directe (produse petroliere, carburanți și substanțe chimice) și scurgeri pe suprafețele drumurilor care sunt spălate de ploii. Din cauza poluării solului, transportul reprezintă un factor care contribuie la poluarea apei, afectând calitatea apei de suprafață și, indirect, a apelor subterane,

Totodată, sectorul transporturilor reprezintă principala sursă a poluării fonice în zonele urbane ca rezultat al traficului intens care generează zgomot și vibrații din cauza motoarelor pe bază de carburanți sau instalațiilor de eșapament.

Prin urmare, tranziția verde în domeniul transporturilor reprezintă o necesitate nu doar în contextul aderării la Uniunea Europeană, aceasta are o importanță vitală și indispensabilă pentru soluționarea problemelor existențiale legate de schimbările climatice cu care se confruntă în prezent întreaga lume. Emisiile în atmosferă a gazelor cu efect de seră constituie principalul factor de poluare a mediului înconjurător.

Utilizarea de vehicule de transport rutier nepoluante, eficiente din punct de vedere energetic, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute este de natură să amelioreze calitatea aerului în zonele urbane, să contribuie la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, oxizii de azot (NO<sub>x</sub>), pulberile în suspensie (PM), dioxidul de sulf (SO<sub>2</sub>) și compușii organici volatili (COV), care sunt de obicei emiși de vehiculele convenționale cu motor cu ardere internă.

Utilizarea mai frecventă a vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic are rolul de a contribui la o mobilitate cu emisii scăzute și la îmbunătățirea calității aerului în zonele urbane.

Prin stimularea achiziționării vehiculelor nepoluante, respectivul proiect de lege poate soluționa o parte din probleme de mediu, contribuind la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, asigurarea unui mediu de viață mai sănătos și la creșterea calității vieții.

Implementarea proiectului de lege va contribui la realizarea țintei de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) asumată de către Republica Moldova, ca urmare a Deciziei Consiliul Ministerial al Comunității Energetice nr. 2022/02/MC-EnC adoptată. În aceeași măsură, implementarea proiectului va contribui la realizarea țăintelor naționale a emisiilor de GES, prevăzute în Planul național integrat privind energia și clima pentru perioada 2025-2030 (PNIEC), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 86/2025, stabilite la nivel de 70% până în 2030 necondiționat și 88% condiționat, sub nivelul din 1990. În conformitate cu Tabelul recapitulativ cu principalele obiective, politici și măsuri ale PNIEC, pe dimensiunea „Decarbonizare”, este stabilit Obiectivul principal: „**SER-T**: 6,9% în consumul de combustibili în sectorul transporturilor, până în 2030, ca urmare a electrificării transporturilor, a creșterii utilizării biocombustibililor până la 7,6% și a numărului de vehicule electrice etc”. La fel, sectorul transporturilor este vizat în Programului de dezvoltare cu emisii reduse al Republicii Moldova până în 2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 659/2023, care stabilește drept

obiectiv specific pentru sectorul transporturilor, reducerea emisiilor de GES cu 52%/55% în 2030 față de perioada de referință 1990.

#### **4.6. Alte impacturi și informații relevante**

Directiva pune accentul pe tranziția către vehiculele cu emisii reduse, care sunt alimentate în principal cu energie electrică, hidrogen sau biocombustibili. Această schimbare va influența cererea de energie, infrastructura, dinamica pieței și politicile energetice.

Pe măsură ce se adoptă mai multe vehicule cu emisii reduse, în special autobuze electrice, taxiuri și autoturisme private, cererea de energie electrică va crește semnificativ. Acest lucru va duce la necesitatea de a crește producția de energie electrică pentru a satisface cererea suplimentară.

Rețeaua electrică existentă din Republica Moldova va trebui să fie evaluată și modernizată pentru a face față sarcinii crescute generate de încărcarea vehiculelor electrice. Stabilitatea rețelei și capacitatea de a furniza energie electrică în perioadele de vârf ale cererii vor deveni cruciale. Vor fi necesare investiții în tehnologii de rețea inteligente, sisteme de stocare a energiei și gestionarea sarcinii pentru a asigura distribuția eficientă a energiei electrice și pentru a preveni supraîncărcarea rețelei.

Adoptarea pe scară largă a vehiculelor electrice va necesita investiții semnificative în infrastructura de încărcare, inclusiv stații de încărcare publice și private. Aceste stații vor trebui să fie conectate la rețeaua electrică, ceea ce va sublinia și mai mult importanța unor sisteme fiabile de aprovizionare cu energie. În plus, infrastructura de încărcare va trebui să fie echipată cu încărcătoare de mare putere, capabile să reîncare rapid vehiculele electrice pentru a reduce la minimum timpul de nefuncționare pentru utilizatori.

Modelele de consum de energie în Republica Moldova se vor schimba odată cu adoptarea sporită a vehiculelor electrice. În timp ce transportul se va baza tot mai mult pe electricitate, cererea de benzină și motorină va scădea, reducând dependența de combustibilii fosili importați. Această schimbare ar putea îmbunătăți securitatea energetică a Republicii Moldova prin diminuarea dependenței sale de sursele de energie străine și reducerea expunerii la prețurile volatile ale petrolului și gazelor.

Deși Directiva 2009/33/CE se concentrează în principal pe vehiculele electrice, vehiculele alimentate cu hidrogen câștigă, de asemenea, teren ca alternativă la combustibilii fosili. Moldova ar putea explora potențialul hidrogenului ca combustibil nepoluant pentru transportul rutier, în special pentru vehiculele grele, cum ar fi autobuzele, camioanele și transportul de marfă.

Dacă autoritățile decid să adopte vehiculele pe bază de hidrogen ca parte a strategiei sale de transport nepoluant, va trebui să investească în infrastructura de producție, stocare și realimentare cu hidrogen. Aceasta ar putea implica înființarea unor fabrici de producție a hidrogenului, precum și a unor stații de realimentare de-a lungul coridoarelor de transport cheie. Sectorul energetic va juca un rol esențial în sprijinirea acestei tranziții, în special în ceea ce privește dezvoltarea metodelor de producție a hidrogenului, cum ar fi electroliza alimentată de energie regenerabilă.

Vehiculele electrice sunt, în general, mai eficiente din punct de vedere energetic decât vehiculele tradiționale cu motor cu ardere internă. Prin înlocuirea vehiculelor alimentate cu combustibili fosili cu vehicule electrice, Republica Moldova poate reduce consumul global de energie în sectorul transporturilor. Acest lucru este deosebit de important având în vedere accentul pus de UE pe reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> din sectorul transporturilor, care contribuie semnificativ la emisiile naționale de gaze cu efect de seră.

La capitolul alte impacturi, pot fi enumerate beneficiile asociate implementării actului normativ de transpunere a Directivei 2009/33/CE (UE), precum ar fi:

- sporirea eficienței energetice în domeniul transportului public;
- reducerea consumului de combustibili fosili;
- reducerea gazelor cu efect de seră și îmbunătățirea calității aerului;
- contabilizarea economiilor de energie, care va contribui la atingerea Țintelor la nivel de țară și reducerea intensității consumului de energie în transporturi;
- reducerea dependenței de combustibili fosili și îmbunătățirea securității energetice;
- stimula utilizarea transportului public și decongestionarea traficului rutier.

### **5. Compatibilitatea actului normativ cu legislația UE**

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

Prin prezentul proiect de lege se asigură transpunerea prevederilor Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 188 din 12.07.2019, cu modificările ulterioare operate prin Directiva (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019.

Proiectul de lege respectă prevederile legislației naționale și nu intră în contradicție cu prevederile legislației UE, dimpotrivă aliniază obiectivele naționale la inițiativele strategice ale Uniunii Europene, precum Pactul verde european și Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă<sup>20</sup>, care recunosc importanța tranziției ecologice pentru creșterea sectorului transporturilor.

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

- Nu au fost identificate.

## **6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ**

În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional și Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a Proiectului a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, compartimentul „Transparență decizională, consultări publice” și pe portalul guvernamental [Anunț privind inițierea procesului de elaborare a aprobarea proiectului de lege privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute | Particip.gov.md](#).

În procesul de elaborare a documentului au fost organizate mai multe ședințe cu participarea reprezentanților Ministerului Finanțelor, Ministerului Energiei și Ministerului Mediului, în cadrul cărora au fost agreate mai multe aspecte ale proiectului.

În procesul de promovare proiectul urmează a fi avizat de către:

- Cancelaria de Stat (Centrul de Armonizare și Grupul de lucru al Comisiei de Stat pentru reglementarea activității de întreprinzător);
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Energiei;
- Ministerul Mediului;
- Agenția pentru Achiziții Publice.

## **7. Concluziile expertizelor**

În scopul respectării art. 34 și 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul va fi supus expertizei anticorupție de către Centrul Național Anticorupție, expertizei de compatibilitate de către Centrul de Armonizare a Legislației și respectiv expertizei juridice de către Ministerul justiției.

## **8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent**

## **9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ**

**Secretar General**

**Angela ȚURCANU**

<sup>20</sup>COM(2020)789 final din 9.12.2020, Bruxelles. Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului