

NOTA DE FUNDAMENTARE

*la proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr.690/2017
cu privire la organizarea și funcționarea
Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale*

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr.690/2017 cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (în continuare – MIDR).
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul de hotărâre este elaborat în temeiul art.7 lit. b) din Legea nr.136/2017 cu privire la Guvern, care prevede că una dintre împuternicirile Guvernului este stabilirea modului de organizare și funcționare, domeniile de activitate, structura și efectivul-limită ale ministerelor. Elaborarea proiectului de hotărâre este determinată de necesitatea consolidării capacităților instituționale ale MIDR, în contextul realizării sarcinilor/activităților prioritare de importanță națională legate de transpunerea cadrului normativ UE în cadrul normativ al Republicii Moldova, inclusiv a acțiunilor de reformă/masurilor normative atribuite în sfera de competență MIDR, prevăzute în mai multe documente strategice (Planul național de reglementări (PNR), Programul național de aderare (PNA), Planul național de dezvoltare (PND), Agendei de reforme aferente Planul de creștere etc.). Remarcăm că, proiectul de hotărâre este elaborat ca urmare a analizei realizate în privința necesarului de personal în contextul realizării eficiente și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE, conform domeniilor de activitate atribuite în sfera de competență a MIDR, ținând cont de capitolele de negocieri din responsabilitatea MIDR: <i>Capitolul 14 „Politica de Transport” și Capitolul 21 „Rețele Trans-Europene”</i>. Subsecvent, MIDR este responsabil și de unele acțiuni din Capitolul 1 „Libera circulație a bunurilor”, Capitolul 2 „Libera circulație a lucrătorilor”, Capitolul 19 „Politica Socială și a muncii”, Capitolul 20 „Politica industrială și antreprenorială”, <i>Capitolul 22 „Politica regională și instrumentele structurale” și Capitolul 27 „Mediu și schimbări climatice”</i>. Subsecvent, la elaborarea proiectului de hotărâre s-a ținut cont inclusiv de soluțiile normative promovate prin Hotărârea Guvernului nr.284/2025 privind reglementarea modului de organizare și funcționare a autorităților administrației publice centrale de specialitate, în special anexa nr.1 <i>Structura-tip a Regulamentului privind organizarea și funcționarea ministerului</i>. Totodată, la elaborarea proiectului s-a ținut cont și de soluțiile normative promovate către Ministerul Finanțelor prin proiectul de hotărâre pentru modificarea unor hotărâri ale Guvernului (privind gestionarea proiectelor de investiții capitale publice) (număr unic 880/MF/2025).
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

Proiectul de hotărâre are drept scop soluționarea a trei categorii de probleme, care determină intervenția normativă propusă, după cum urmează:

I) capacități instituționale nedimensionate corespunzător pentru realizarea eficientă și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național;

II) lipsa subdiviziunii cu responsabilități în domeniul „securității industriale și reglementărilor tehnice pentru echipamente industriale”;

III) dimensionarea corespunzătoare a subdiviziunii cu responsabilități privind gestionarea proiectelor de investiții capitale publice;

IV) corelarea structurii existente a MIDR cu soluțiile normative promovate prin Hotărârea Guvernului nr.284/2025, precum și eficientizarea activității unor subdiviziuni interne întru realizarea misiunii Ministerului.

I. Cu referire la prima categorie de probleme ce se propune a fi soluționate, evocăm următoarele.

Realizarea analizei necesarului de personal în contextul realizării eficiente și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național, desfășurate la nivelul MIDR, a fost determinată de necesitatea clarificării următoarelor aspecte:

- analiza situației existente cu referire la personalul implicat în procesul de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național;

- determinarea necesarului de personal suplimentar în scopul consolidării capacităților instituționale întru realizarea funcției de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național;

- necesitatea fundamentării obiective a necesităților dezvoltării capacității instituționale pentru elaborarea și promovarea actelor normative de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național, conform domeniilor de activitate a MIDR, în contextul obținerii de către Republica Moldova a statutului de țară-candidat pentru aderarea la UE.

La determinarea personalului necesar în contextul realizării sarcinii de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național, au fost aplicate datele din componenta „**Activități legislative**” din **Instrumentul de facilitare a estimării costurilor**, elaborat în cadrul proiectului finanțat de UE „Sprijin pentru dialogul politic structurat, coordonarea implementării Acordului de asociere și consolidarea procesului de armonizare a legislației pentru Republica Moldova”. De asemenea, s-a ținut cont de prevederile Manualului privind estimarea costurilor documentelor de politici publice din Republica Moldova, precum și a Ghidului pentru practicieni pentru estimarea costurilor acțiunilor aferente procesului de aderare la UE, în baza cărora a fost elaborat Instrumentul respectiv.

Cu titlu de remarcă generală, evocăm că **Instrumentul de facilitare a estimării costurilor** a fost remis de către Cancelaria de Stat spre considerare la estimarea costurilor aferente acțiunilor normative incluse în Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin HG nr.306/2025 (în continuare - PNA).

Pentru facilitarea înțelegerii exercițiului realizat remarcăm că „Activitățile legislative” conform *Instrumentului* includ etapa de elaborare și promovare actelor normative (legi noi; modificarea legilor existente; HG noi sau modificarea hotărârilor existente) care sunt prevăzute conform agendei de screening bilateral aferente capitolelor de negocieri ce vor fi reflectate în PNA.

Conform componentei „Activități legislative” din *Instrument*, **activitățile de elaborare și promovare actelor normative** sunt abordate din perspectiva complexității actului normativ și tipului actului normativ, inclusiv cu specificarea numărului de zile necesar pentru aceste activități, după cum urmează:

Nivel de complexitate	Zile de lucru, total	Zile de lucru, conform nivelului funcționarilor implicați
Obișnuit	60	Nivel de conducere: 10
		Nivel superior: 35
		Nivel non-superior: 15
Foarte complex	90	Nivel de conducere: 20
		Nivel superior: 60
		Nivel non-superior: 10
Nu prea complex	40	Nivel de conducere: 5
		Nivel superior: 15
		Nivel non-superior: 20
Zile suplimentare în cazul în care actul normativ este o lege	10 %	

Se va reține că potrivit *Instrumentului*: numărul mediu de zile lucrătoare pe lună: 20, ore de lucru per zi – 8.

Reieșind din informațiile deja expuse în *Instrumentul* evocat, pentru a facilita estimarea necesarului de personal ce va fi implicat în proces în contextul realizării eficiente și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE, a fost determinat numărul zilelor de lucru pentru elaborarea și promovarea unui act normativ, realizând media aritmetică dintre totalul zilelor stabilite în *Instrument* conform celor trei nivele de complexitate. Totodată, *au fost excluse* zilele stabilite pentru funcționarii nivel „de conducere”, întrucât în mare parte sarcina de elaborare a actelor normative cade în atribuțiile funcționarilor divizați pe „nivel superior” și „nivel non-superior” potrivit *Instrumentului*. Astfel, s-a estimat numărul de zile dedicat personalului din subdiviziunile de politici implicat efectiv în procesul de elaborare a actului normativ.

Respectiv, pentru atribuirea **numărului de zile de lucru mediu** necesar elaborării și promovării unui act normativ, exclusiv pentru subdiviziunea de politici responsabilă, s-a realizat următorul calcul estimativ:

$((60 \text{ zile} - 10 \text{ zile}) + (90 \text{ zile} - 20 \text{ zile}) + (40 \text{ zile} - 5 \text{ zile})) / 3 = \mathbf{52 \text{ zile lucrătoare/pentru elaborarea unui act normativ}}$ (pentru HG/ordin) de transpunere a legislației UE.

În cazul în care actul normativ este o lege se alocă 5 zile lucrătoare suplimentar (conform cerinței stabilite în *Instrument* de majorare cu 10 %), **adică 57 zile lucrătoare/pentru elaborarea unei legi** de transpunere a legislației UE.

Pentru a evita clasificarea exercițiului propus pe tipologia actelor normative (legi și HG/ordin), se va utiliza media aritmetică dintre numărul zilelor lucrătoare obținut pentru elaborarea acestor acte normative: 57 zile lucrătoare/pentru elaborarea unei legi + 52 zile

lucrătoare/pentru elaborarea unui act normativ (pentru HG/ordin) /2 = **55 zile/lucrătoare în mediu pentru elaborarea unui act normativ.**

Acțiunile normative reflectate în PNA care presupun transpunerea legislației UE în cadrul normativ național sunt preconizate a fi realizate pentru o perioadă de trei ani (2025-2027), cu unele mici excepții când acțiunile sunt transferate spre realizare pentru anii ulteriori.

Numărul de acțiuni normative stabilite în anexa A a PNA, conform capitolului de negocieri din responsabilitatea MIDR: Capitolul 14 „Politica de Transport” și Capitolul 21 „Rețele Trans-Europene”, precum și unele acțiuni normative din Capitolul 1 „Libera circulație a bunurilor”, Capitolul 2 „Libera circulație a lucrătorilor”, Capitolul 19 „Politica Socială și a muncii”, Capitolul 20 „Politica industrială și antreprenorială”, Capitolul 22 „Politica regională și instrumentele structurale” și Capitolul 27 „Mediu și schimbări climatice”, inclusiv și a agendei de screening bilateral – **sunt estimate la 242 de acțiuni normative prin care se va asigura transpunerea a 305 de acte UE.**

Raportând *numărul acțiunilor normative de transpunere a legislației UE* stabilite și divizate pe subdiviziuni de politici responsabile din cadrul MIDR, precum și ținând cont de *efectivul* stabilit conform statului de personal al MIDR pentru *subdiviziunile de politici vizate, perioada de transpunere a legislației UE (3 ani: 2025-2027)*, inclusiv *numărul estimativ de zile lucrătoare mediu necesare pentru elaborarea unui act normativ de transpunere* (55 de zile lucrătoare pentru elaborarea unui act normativ), conchidem că următoarele.

Ca urmare a analizei realizate, sunt necesare măsuri de intervenții de majorare a efectivului de personal la următoarele subdiviziuni de politici în cadrul MIDR.

A) Direcția politici în domeniul transportului rutier

Potrivit acțiunilor normative de transpunere a legislației UE, conform PNA, inclusiv și a agendei de screening bilateral pe domeniul **transport rutier** sunt stabilite **46** de acțiuni, dintre care: o acțiune normativă - proiect de lege pentru modificarea Codului transporturilor rutiere, prin care se va asigura transpunerea a 14 acte UE, - iar prin alt proiect de lege se va asigura transpunerea a 4 acte UE, totodată fiind prevăzute 2 proiecte de HG prin care se vor transpune câte 3 acte UE și 5 proiecte de HG care va transpune câte 2 acte UE, ceea ce va necesita un efort substanțial asupra resurselor umane din cadrul acestei subdiviziuni de politici.

Respectiv, având în vedere că perioada de realizare a celor 46 de acțiuni se planifică pentru trei ani (2025-2027), rezultă că urmează a fi realizate câte circa 15 acțiuni normative anual.

În contextul acțiunii normative: *proiect de lege pentru modificarea Codului transporturilor rutiere*, se impune o estimare distinctă a eforturilor pentru realizarea acesteia, întrucât vizează transpunerea a 14 acte UE. Astfel, doar pentru această acțiune se propune a estima efortul pornind de la un *număr estimativ de 55 de zile lucrătoare pentru exercițiul de elaborare a unui act normativ a legislației UE*. Întrucât se va asigura transpunerea a 14 acte UE, respectiv va fi necesar un număr estimativ de **770 de zile lucrătoare**, pentru realizarea acestei sarcini.

Ținând cont de *numărul estimativ de zile lucrătoare mediu necesare pentru elaborarea unui act normativ de transpunere* (55 de zile lucrătoare), pentru realizarea sarcinii de executare a celor 14 de acțiuni normative anuale rămase, sunt necesare **770 zile lucrătoare**. Raportând numărul de zile lucrătoare estimate pentru acțiunea normativă: *proiect de lege pentru modificarea Codului transporturilor rutiere* de **770 de zile lucrătoare + 770 zile lucrătoare** (pentru 14 acțiuni normative anuale rămase) se estimează un necesar de **1540 zile lucrătoare pentru realizarea acestor acțiuni normative de transpunere a legislației UE**.

Raportând numărul de zile lucrătoare estimat la efectivul de personal al Direcției (6 unități), precum și faptul că anual sunt estimate circa 240 zile lucrătoare/anual (conform *Instrumentului* numărul mediu de zile lucrătoare pe lună: 20), conchidem că *la menținerea acestui efectiv* pentru fiecare funcționar i s-ar aloca 257 zile lucrătoare/anual, în contextul în care sunt estimate circa 240 zile lucrătoare/anual per funcționar.

Astfel, pentru a „balansa” acest efort în contextul acțiunilor normative de transpunere a legislației UE, ar rezulta un efectiv al acestei Direcții – **cel puțin de 7 unități de personal antrenat exclusiv în procesul de transpunere a legislației UE** (1540 zile lucrătoare : 240 zile lucrătoare anuale/per funcționar = 6,41 unități de personal).

Subsecvent, remarcăm că pe lângă aceste activități de transpunere a legislației UE, personalul **Direcției** este implicat și în alte activități curente (*examinarea petițiilor; elaborarea actelor normative care nu vizează transpunerea actelor UE; avizarea altor proiecte de acte normative elaborate de către alte autorități; participarea la ședințele grupurilor de negociere pentru pregătirea de screening-ul bilateral, participarea la întocmirea prezentărilor pentru sesiunea de screening bilateral; realizarea diverselor activități de raportare etc.*).

Cu titlu de exemplu, remarcăm că potrivit *Planului de acțiuni al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale pentru anul 2025* în sarcina Direcției mai sunt stabilite încă 6 acțiuni normative care nu vizează transpunerea actelor UE.

În consecință, pentru realizarea eficientă a sarcinilor trasate acestei Direcții (cu un efectiv de 6 u.p, conform statului de personal), *deși este necesară majorarea efectivului cu cel puțin 1 unitate de personal*, totuși, se propune stabilirea unui efectiv al **Direcției politici în domeniul transportului rutier cu 5 unități de personal**, ținând cont de propunerea instituirii Direcției politici în domeniul mobilității și transportului inteligent și Direcției politici și reglementări în domeniul securității industriale și echipamente industriale, care vor prelua anumite acțiuni normative conexe domeniului transporturilor rutiere.

B) Direcția politici în domeniul transportului feroviar și Direcția politici în domeniul transportului naval

Potrivit acțiunilor normative de transpunere a legislației UE conform PNA, inclusiv și a agendei de screening bilateral pe domeniul *transport feroviar* sunt stabilite 54 de acțiuni normative, iar pentru *transport maritim și naval* sunt stabilite 80 de acțiuni normative pentru o perioadă de 3 ani, adică circa 45 de acțiuni normative de transpunere anual.

Ținând cont de *numărul estimativ de zile lucrătoare necesare pentru elaborarea unui act normativ de transpunere* (55 de zile lucrătoare), precum și faptul că anual sunt estimate

circa 240 zile lucrătoare (conform *Instrumentului* numărul mediu de zile lucrătoare pe lună: 20), pentru realizarea sarcinii de executare a celor 45 de acțiuni normative anuale sunt necesare 2475 zile lucrătoare.

Raportând numărul total de zile lucrătoare la efectivul de personal al ***Direcției politici în domeniul transportului feroviar și naval*** (conform statului de personal - 6 unități), conchidem că *la menținerea acestui efectiv* pentru fiecare funcționar i s-ar aloca 413 zile lucrătoare, în contextul în care estimate circa 240 zile lucrătoare/anual per funcționar.

Astfel, pentru a „echilibra” acest efort în contextul acțiunilor normative de transpunere a legislației UE, ar rezulta un efectiv al acestei Direcții – **cel puțin de 10 unități de personal antrenat exclusiv în procesul de transpunere a legislației UE** (2475 zile lucrătoare : 240 zile lucrătoare anuale/per funcționar = 10,3 unități de personal).

Subsidiar, remarcăm că pe lângă aceste activități de transpunere, personalul Direcției este implicat și în alte activități curente (*examinarea petițiilor; elaborarea actelor normative care nu vizează transpunerea actelor UE; avizarea altor proiecte de acte normative elaborate de către alte autorități; participarea la ședințele grupurilor de negociere pentru pregătirea de screening-ul bilateral, participarea la întocmirea prezentărilor pentru sesiunea de screening bilateral; realizarea diverselor activități de raportare etc.*).

Cu titlu de exemplu, remarcăm că potrivit Planului de activitate al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale pentru anul 2025 în sarcina Direcției mai sunt stabilite încă 3 acțiuni normative care nu vizează transpunerea actelor UE, totodată urmând a fi realizate măsurile de reformă stabilite pentru restructurarea sectorului feroviar.

Pe cale de consecință, pentru realizarea efectivă a sarcinilor trasate acestei Direcții (cu un efectiv de 6 u.p conform statului de personal), se propune **majorarea graduală a efectivului cu cel puțin 5 unități**, respectiv se propune opțiunea divizării Direcției politici în domeniul transportului feroviar și naval în două subdiviziuni de politici distincte:

Direcția politici în domeniul transportului feroviar, cu un efectiv de **5 unități de personal**;

Direcția politici în domeniul transportului naval, cu un efectiv de **5 unități de personal**.

C) Direcția politici în domeniul transportului aerian

Potrivit acțiunilor normative de transpunere a legislației UE, inclusiv și a agendei de screening bilateral pe domeniul **transport aerian** sunt stabilite **62** de acțiuni pentru o perioadă de 3 ani, adică circa **21** de acțiuni normative de transpunere anual.

Ținând cont de *numărul estimativ de zile lucrătoare necesare pentru elaborarea unui act normativ de transpunere* (55 de zile lucrătoare), precum și faptul că anual sunt estimate circa 240 zile lucrătoare (conform *Instrumentului* numărul mediu de zile lucrătoare pe lună: 20), pentru realizarea sarcinii de executare a celor 21 de acțiuni normative sunt necesare **1155 zile lucrătoare**.

Raportând numărul total de zile lucrătoare la efectivul de personal al ***Serviciului politici în domeniul transportului aerian*** (conform statului de personal - 3 unități), conchidem că la

menținerea acestui efectiv pentru fiecare funcționar i s-ar aloca 385 zile lucrătoare, în contextul în care sunt estimate circa 240 zile lucrătoare/anual per funcționar.

Astfel, pentru a „echilibra” acest efort în contextul acțiunilor normative de transpunere a legislației UE, ar rezulta un efectiv al acestei Serviciu – **cel puțin de 5 unități de personal antrenat în procesul de transpunere a legislației UE** (1155 zile lucrătoare : 240 zile lucrătoare anuale/per funcționar = 4,81 unități de personal).

Subsecvent, remarcăm că pe lângă aceste activități de transpunere, personalul Serviciului este implicat și în alte activități curente (*examinarea petițiilor; elaborarea actelor normative care nu vizează transpunerea actelor UE; avizarea altor proiecte de acte normative elaborate de către alte autorități; participarea la ședințele grupurilor de negociere pentru pregătirea de screening-ul bilateral, participarea la întocmirea prezentărilor pentru sesiunea de screening bilateral realizarea diverselor activități de raportare etc.*).

Pe cale de consecință, pentru a realizarea într-un mod efectiv a sarcinilor trasate acestui Serviciu (cu 3 u.p. conform statului de personal), **se propune majorarea graduală a efectivului cu 2 unități de personal**, respectiv se va revizui și statutul acestei subdiviziuni din „serviciu” în „direcție”: **Direcția politici în domeniul transportului aerian** cu un efectiv de **5 unități**.

D) Direcția politici în domeniul mobilității și transportului inteligent

Necesitatea instituirii unei asemenea subdiviziuni a fost determinată de „lipsa” în cadrul MIDR a unei subdiviziuni cu responsabilități de asigurare a unei „sinergii” a politicilor promovate de către MIDR în domeniile aferente tipurilor de transport (rutier, feroviar, naval și aerian) și în domeniul infrastructurii de transport, pentru a asigura realizarea obiectivelor trasate în cadrul de politici recent aprobat prin Strategia de mobilitate 2030.

Instituirea acestei subdiviziuni specializate este necesară în primul rând pentru elaborarea și promovarea cadrului strategic în *domeniul transportului inteligent* (Strategia de sisteme de transport inteligente si Programului de implementare a strategiei), acte necesare a fi elaborate și implementate, inclusiv în contextul Agendei de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobată prin HG nr.260/2025.

Or, obiectivele de dezvoltare generale, conform Strategiei de mobilitate 2030, aprobată prin HG nr.589/2024, sunt determinate de aspirațiile de asigurare a mobilității cetățenilor prin sisteme de transport eficiente, sigure și multimodale, corelate cu o infrastructură rutieră/feroviară/navală/aeriană fiabilă și dezvoltată și aliniată la necesitățile accelerării digitalizării sistemului de transport.

Conform PNA sunt preconizate 9 acțiuni normative de transpunere a legislației UE, inclusiv și a agendei de screening bilateral (dintre care un act normativ va asigura transpunerea a 9 acte UE), care vizează implementarea sistemelor de transport inteligente.

În contextul acțiunii normative: *proiect de hotărâre a Guvernului pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport*, se impune o estimare distinctă a eforturilor pentru realizarea acesteia, întrucât vizează transpunerea a 9 acte UE. Astfel, conform Capitolului 14 Politica de transport,

din cadrul PNA, la respectiva acțiune normativă (nr.d/o 29) sunt setate transpunerea următoarelor acte UE, după cum urmează:

- Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;

- Directiva (UE) 2023/2661 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 noiembrie 2023 de modificare a Directivei 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;

- Regulamentul delegat (UE) 2015/962 al Comisiei din 18 decembrie 2014 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic;

- 2011/453/UE: Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 13 iulie 2011 de adoptare a orientărilor de raportare de către statele membre în temeiul Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului;

- Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/209 a Comisiei din 12 februarie 2016 privind o cerere de standardizare adresată organizațiilor europene de standardizare cu privire la sistemele de transport inteligente (STI) în zonele urbane, în sprijinul Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;

- Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei din 2 februarie 2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic;

- Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră;

- Regulamentul delegat (UE) 2017/1926 al Comisiei din 31 mai 2017 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale;

- Regulamentul delegat (UE) 2024/490 al Comisiei din 29 noiembrie 2023 de modificare a Regulamentului delegat (UE) 2017/1926 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale.

Astfel, doar pentru această acțiune se propune a estima efortul pornind de la un număr estimativ de 55 zile lucrătoare pentru exercițiul de elaborare a unui act normativ de transpunere a legislației UE. Întrucât se va asigura transpunerea a 9 acte UE, respectiv va fi necesar un număr estimativ de 495 de zile lucrătoare, pentru realizarea acestei sarcini.

De asemenea, pentru celelalte 8 acțiuni normative, se va estima efortul pornind de la un număr estimativ de 55 de zile lucrătoare pentru exercițiul de elaborare a unui act de transpunere a legislației UE, respectiv – 440 de zile lucrătoare.

Raportând numărul de zile lucrătoare estimate, în contextul în care sunt atribuite circa 240 zile lucrătoare/anual per funcționar, doar pentru aspectele ce vizează transpunerea legislației UE, este necesar un efectiv de cel puțin 4 unități (935 zile lucrătoare : 240 zile lucrătoare anuale/per funcționar = 3,89 unități de personal).

Subsecvent, personalul respectivei subdiviziuni, va fi implicat plenar în realizarea măsurii nr.4 din Pilonul 2 Conectivitate și infrastructură digitală al Agendei de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobată prin HG nr.260/2025. În special această măsură de reformă vizează punerea în aplicare a Sistemului de transport inteligent, precum și operaționalizarea activității Punctului Național de Acces desemnat și a instituției responsabile pentru Sistemul de transport inteligent, asigurând alinierea legislației naționale la standardele UE privind sistemele inteligente de transport, având ca termen de punere în aplicare – decembrie 2027.

Subsidiar, în contextul eforturilor de dezvoltare a cadrului de politici și metodologic la nivel național în domeniul mobilității urbane, această subdiviziune se preconizează să

contribuie la evaluarea complexă a situației generale din Republica Moldova în acest domeniu și să elaboreze orientări metodologice naționale privind elaborarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabile în conformitate cu prevederile și bunele practici UE.

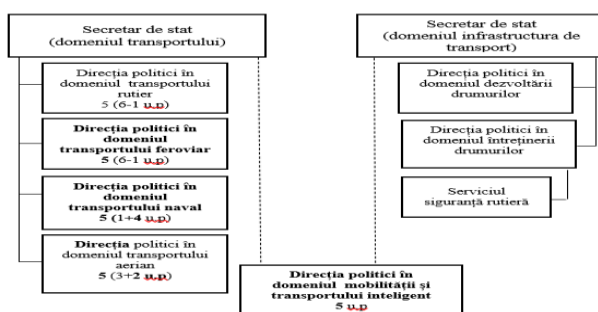
Activitatea respectivă derivă din prevederile Strategiei de Mobilitate 2030 - Direcția prioritară 2.5. Promovarea adoptării planurilor de mobilitate urbană durabilă în orașele mari.

Evocăm în context, și necesitatea realizării măsurii nr.7 din Pilonul 2 Conectivitate și infrastructură digitală al Agendei de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, care dispune realizarea până în iunie 2027 a *revizuirii Cadrului de reglementare în scopul stabilirii orientărilor metodologice pentru elaborarea planurilor naționale de amenajare a teritoriului în conformitate cu metodologiile UE, prin aprobarea de regulamente /metodologii/ orientări întru elaborarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD), care include și planificarea investițiilor*. Totodată, reglementările adoptate urmează să includă dispoziții cuprinzătoare necesare pentru controlul calității și monitorizarea punerii în aplicare a planului de amenajare a teritoriului și a inițiativei de dezvoltare urbană.

Prin urmare, în procesul de gestionare a domeniului mobilității urbane durabile, MIDR prin intermediul acestei subdiviziuni, urmează să asigure elaborarea și promovarea documentelor de politici specifice mobilității urbane durabile; să coordoneze din punct de vedere tehnic acțiunile de sprijin guvernamental referitoare la mobilitatea urbană durabilă; să elaboreze orientări metodologice de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă; să asigure monitorizarea domeniului mobilității urbane durabile; să elaboreze ghiduri și metodologii care să sprijine autoritățile administrației publice locale în realizarea planificării investițiilor aferente mobilității urbane.

Respectiv, se propune, cel puțin la o primă etapă instituirea **Direcției politicii în domeniul mobilității și transportului inteligent**, cu un efectiv de *5 unități de personal*, menit să asigure o consolidare a eforturilor întru creșterea mobilității cetățenilor prin sisteme de transport eficiente, sigure și multimodale. De asemenea, se propune ca această subdiviziune să aibă o subordonare duală, atât secretarului de stat responsabil de domeniul transportului, cât și secretarului de stat responsabil de infrastructura de transport, în contextul interconexiunii ariei de activitate a respectivei subdiviziuni, atât cu toate tipurile de transport (rutier, feroviar, naval, aerian), cât și cu infrastructura de transport.

Ținând cont de aspectele reliefate supra, precum și faptul că întru realizarea eficientă și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE, conform domeniilor de activitate atribuite în sfera de competență a MIDR, se estimează un efectiv de personal suplimentar de cel puțin **11 u.p.** pentru a consolida capacitățile instituționale pe partea de realizare a acțiunilor normative de transpunere a legislației UE.



Conform organigramei propuse, se prevede majorarea efectivului de personal al subdiviziunilor structurale de politici existente cu responsabilități în domeniul transportului (Serviciul politici în domeniul transportului aerian: + 2 u.p, respectiv revizuirea statutului acestui „serviciu” în „direcție” cu 5 u.p.), precum și divizarea domeniilor de politici atribuite *Direcției politici în domeniul transportului feroviar și naval*, prin instituirea a două subdiviziuni distincte: „Direcția politici în domeniul transportului feroviar cu 5 u.p.” și „Direcția politici în domeniul transportului naval cu 5 u.p.”. Această propunere reflectă o adaptare strategică la „peisajul” în evoluție al responsabilităților administrative, în special în contextul integrării europene și a actelor UE ce necesită a fi transpuse în cadrul normativ național în domeniile de politici evocate. Acest fapt va contribui la o responsabilizare mai mare pe partea de transpunere a legislației UE în domeniul transportului feroviar, respectiv în domeniul transportului naval.

Totodată, în contextul organigramei propuse, se dispune o abordare mai complexă prin instituirea unei subdiviziuni noi: *Direcția politici în domeniul mobilității și transportului inteligent* cu 5 u.p., ținând cont că respectiva subdiviziune urmează să asigure o consolidare a eforturilor întru creștere mobilității cetățenilor prin sisteme de transport eficiente, sigure și multimodale, corelate cu o infrastructură rutieră/feroviară/navală/aeriană fiabilă și dezvoltată și cu imperativul accelerării digitalizării sistemului de transport.

II. Cu referire la a doua categorie de probleme ce se propune a fi soluționate, evocăm următoarele.

În cadrul ședinței de lucru cu privire la divergența de opinii între Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (MDED) și MIDR în procesul de armonizare a legislației naționale la legislația UE din 26 decembrie 2024, prezidate de către Prim-ministru dl Dorin RECEAN, s-a decis „migrarea” de la MDED către MIDR a domeniului de reglementare și elaborare a reglementărilor tehnice pentru echipamentele industriale și securitate industrială, în special:

- MIDR va elabora o analiză detaliată privind justificarea necesității instituirii unei *direcții responsabile de promovarea politicilor în domeniile securității industriale și echipamentelor tehnice*, iar MDED va oferi suportul necesar la acest aspect;
- MIDR va iniția și va promova modificarea actelor normative pentru preluarea integrală a domeniului de reglementare și elaborare a reglementărilor tehnice pentru echipamentele industriale și securitate industrială, inclusiv, va promova modificarea Hotărârii Guvernului nr.690/2017 “Cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Infrastructurii și

Dezvoltării Regionale” în vederea creării **direcției** noi cu responsabilități de politici tehnice în domeniile securității industriale și echipamentelor tehnice.

Subsecvent, necesitatea instituirii unei asemenea subdiviziuni responsabile de elaborarea politicilor în domeniul securității industriale în cadrul MIDR, constituie o angajament asumat de către Republica Moldova, consemnat în Procesul-verbal al reuniunii de screening bilateral pentru Capitolului 1 (Libera circulație a mărfurilor) 18-21 februarie 2025.

Întru realizarea deciziilor evocate supra, MIDR a realizat o inventariere a cadrului normativ aferent domeniul securității industriale și echipamentelor industriale, pentru a identifica necesarul de personal pentru realizarea funcțiilor de elaborare și promovare a politicilor în domeniile menționate.

Cadrul normativ primar în domeniul reglementărilor tehnice pentru echipamentele industriale și securitate industrială, este asigurat:

- Legea nr.151/2022 privind funcționarea în condiții de siguranță a obiectivelor industriale și a instalațiilor tehnice potențial periculoase;
- Legea nr.420/2006 privind activitatea de reglementare tehnică;
- Legea nr.162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor;
și tangențial:
- Legea nr.235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității;
- Legea nr.20/2016 cu privire la standardizarea națională.

În context remarcăm că, art.12 și anexa nr.1 la Legea nr.162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, atribuie MIDR funcția de *autoritate de reglementare*, care are sarcina de stabilire în reglementările tehnice prevederi ce țin de supravegherea pieței în următoarele domenii reglementate:

Nr. d/o	Domenii reglementate (grupurile de produse)	Autoritatea de reglementare	Autoritatea de supraveghere a pieței
24	Produce pentru construcții	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnică
25	Zgomot emis de echipamentele utilizate în exterior		
26	Mașini industriale		
27	Recipiente simple sub presiune		
28	Echipamente sub presiune		
29	Echipamente sub presiune transportabile		
30	Ascensoare și componente de siguranță pentru ascensoare		
31	Instalații pe cablu		
32	Echipamente maritime		Agenția Navală
33	Ambarcațiuni de agrement și motovehiculele nautice		
34	Echipamente radio		Agenția Națională pentru Reglementare în Comunicații Electronice și Tehnologia Informației

Făcând o inventariere a *cadrului normativ subsidiar* în domeniul *reglementărilor tehnice pentru echipamentele industriale și securitate industrială*, stabilit la nivel de hotărâre a Guvernului, domenii care urmează să fie „migrate” în sfera de competență a MIDR, se reliefează următoarele acte normative:

- Hotărârea Guvernului nr.723/2024 pentru aprobarea Reglementării tehnice pentru ambarcațiunile de agrement și motovehiculele nautice;
- Hotărârea Guvernului nr.467/2024 cu privire la atestarea personalului care activează în domeniul securității industriale;
- Hotărârea Guvernului nr.369/2024 pentru aprobarea Regulamentului privind modul de cercetare tehnică a cauzelor avariilor și incidentelor în domeniul securității industriale;
- Hotărârea Guvernului nr.798/2023 cu privire la aprobarea Conceptului Sistemului Informațional „Registrul de stat al obiectivelor industriale și instalațiilor tehnice potențial periculoase”;
- Hotărârea Guvernului nr.518/2022 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind instalațiile pe cablu;
- Hotărârea Guvernului nr.1094/2017 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind echipamentele sub presiune transportabile;
- Hotărârea Guvernului nr.552/2017 pentru aprobarea Cerințelor minime de securitate privind exploatarea sistemelor de distribuție a gazelor combustibile naturale;
- Hotărârea Guvernului nr.506/2017 pentru aprobarea Cerințelor minime de securitate privind exploatarea ascensoarelor;
- Hotărârea Guvernului nr.1333/2016 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind punerea la dispoziție pe piață a echipamentelor sub presiune;
- Hotărârea Guvernului nr.913/2016 pentru aprobarea Reglementării tehnice cu privire la cerințele minime pentru comercializarea produselor pentru construcții;
- Hotărârea Guvernului nr.8/2016 cu privire la aprobarea Reglementării tehnice privind ascensoarele și componentele de siguranță pentru ascensoare;
- Hotărârea Guvernului nr.368/2015 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind punerea la dispoziție pe piață a recipientelor simple sub presiune;
- Hotărârea Guvernului nr.130/2014 cu privire la aprobarea Reglementării tehnice „Mașini industriale”.

Subsecvent, reliefăm că realizarea procesului de evaluare (screening) a gradului de aliniere a legislației Republicii Moldova la acquis-ul UE și de pregătire a prezentărilor pentru screening bilateral aferent Capitolului 1 „Libera circulație a bunurilor”, a scos în evidență o „evitare” a asumării funcției de „autoritate responsabilă” de transpunerea și implementarea actelor UE pe aspectele aferente instalațiilor tehnice potențial periculoase, ceea ce a determinat „migrarea” de la MDED către MIDR și desemnarea acestuia în calitate de organ central de specialitate responsabil. Pe cale de consecință, MIDR urmează să asigure transpunerea și monitorizarea implementării inclusiv pe următoarele acte UE:

- **Directiva 2014/33/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 de armonizare a legislațiilor statelor-membre referitoare la ascensoare și la componentele de siguranță pentru ascensoare (**transpusă** prin HG nr.8/2016 cu privire la aprobarea Reglementării tehnice privind ascensoarele și componentele de siguranță pentru ascensoare);

- **Directiva 2006/42/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (**transpusă** prin HG nr.130/2014 cu privire la aprobarea Reglementării tehnice "Mașini industriale");

- **Directiva 2014/29/UE** a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la punerea la dispoziție pe piață a recipientelor simple sub presiune (**transpusă** prin HG nr.368/2015 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind punerea la dispoziție pe piață a recipientelor simple sub presiune);

- **Directiva 2014/68/UE** a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la punerea la dispoziție pe piață a echipamentelor sub presiune (**transpusă** prin HG nr.1333/2016 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind punerea la dispoziție pe piață a echipamentelor sub presiune);

- **Regulamentul (UE) 2016/424** al Parlamentului European și al Consiliului din 9 martie 2016 privind instalațiile pe cablu și de abrogare a Directivei 2000/9/CE (**transpus** prin HG nr. 518/2022 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind instalațiile pe cablu);

- **Directiva 2000/14/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 8 mai 2000 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la zgomotul emis de echipamentele utilizate în exterior (**act UE netranspus**);

Totodată, MIDR în domeniul *reglementărilor tehnice pentru echipamentele industriale* asigură transpunerea și monitorizarea implementării inclusiv pe următoarele acte UE:

- **Directiva 2010/35/UE** a Parlamentului European și a Consiliului din 16 iunie 2010 privind echipamentele sub presiune transportabile și de abrogare a Directivelor 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE și 1999/36/CE ale Consiliului (**transpusă parțial** prin HG nr. 1094/2017 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind echipamentele sub presiune transportabile;

- **Regulamentul (UE) nr.305/2011** al Parlamentului European și al Consiliului din 9 martie 2011 de stabilire a unor condiții armonizate pentru comercializarea produselor pentru construcții și de abrogare a Directivei 89/106/CEE a Consiliului (**transpus parțial** prin HG nr.913/2016 privind aprobarea Reglementării tehnice cu privire la cerințele minime pentru comercializarea produselor pentru construcții);

- **Directiva 2013/53/UE** a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind ambarcațiunile de agrement și motovehiculele nautice și de abrogare a Directivei 94/25/CE (**transpusă parțial** prin HG nr.723/2024 Hotărâre privind aprobarea Reglementării tehnice pentru ambarcațiunile de agrement și motovehiculele nautice);

- **Directiva 2014/90/UE** a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime și de abrogare a Directivei 96/98/CE a Consiliului (**act UE netranspus**);

- **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1975** al Comisiei din 19 iulie 2024 de stabilire a normelor de aplicare a Directivei 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește cerințele de proiectare, construcție și performanță, precum și

standardele de încercare pentru echipamentele maritime și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/1667 al Comisiei (**act UE netranspus**).

Respectiv, *subdiviziunea ce se propune a fi instituită în cadrul MIDR* urmează să realizeze o evaluare a gradului de armonizare a cadrului normativ național evocat supra la prevederile legislației UE, și după caz, să propună intervenții normative întru asigurarea transpunerii totale a legislației UE în legislația națională.

Suplimentar, remarcăm că au fost identificate mai multe acte subordonate hotărârilor de Guvern, și anume Ordine ale ministrului, prin care se conțin anumite reglementări în domeniile de interes, respectiv:

- Ordinul Ministrului Economiei nr.221/2010 privind punerea în aplicare a unor documente normativ-tehnice în domeniul securității industriale (**cuprinde o listă de 138 de documente normativ-tehnice**, clasificate pe următoarele domenii: instalații sub presiune și mecanisme de ridicat; supraveghere tehnică-gaze și a gazoductelor magistrale; chimic-tehnologic; folosirea subsolului);

- Ordinul Ministrului Economiei nr.224/2013 cu privire la aprobarea documentului normativ-tehnic în domeniul securității industriale NRS 01-03:2013 „Proceduri generale de expertiză în domeniul securității industriale”;

- Ordinul Ministrului Economiei nr.4/2015 cu privire la aprobarea Listei standardelor moldovenești prin care se adoptă standarde europene armonizate la Reglementarea tehnică „Mașini industriale” (**cuprinde o listă de 913 de standarde**);

- Ordinul Ministrului Dezvoltării Economice și Digitalizării nr.112/2023 cu privire la aprobarea documentului normativ NRS 01-001:2023 „Regulamentul privind elaborarea normelor și regulilor de securitate în domeniul securității industriale”;

- Ordinul Ministrului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.7 din 21.01.2025 cu privire la aprobarea listelor de verificare în domeniile de competență ale Inspectoratului Național pentru Supraveghere Tehnică.

Prin urmare, *subdiviziunea ce se propune a fi instituită în cadrul MIDR*, urmează să realizeze o evaluare tuturor documentelor normativ-tehnice (138 la număr) și a standardelor moldovenești prin care au fost adoptate standarde europene armonizate (913 standarde) pentru a corela prevederile acestora la reglementările legislației UE, și după caz, să propună intervenții întru asigurarea transpunerii totale a prevederilor UE în domeniu.

Astfel, în contextul „inventarierii” doar a actelor normative/documentelor normativ-tehnice ce necesită a fi elaborate/modificate/monitorizate, precum și în lipsa unei informații exhaustive aferente fluxului de documente aferente domeniului *securității industriale/reglementărilor tehnice pentru echipamentele industriale* (ținând cont că această arie de politici nu a fost arondată MIDR, până la ședința de lucru cu din 26 decembrie 2024, prezidate de către Prim-ministru în care s-a decis „migrarea” de la MDED a domeniilor respective către MIDR), se atestă dificultăți în estimarea numărului exact de personal necesar pentru realizarea funcțiilor atribuite MIDR.

Din considerentele evocate, precum și ținând cont de obligațiile ce derivă din cerințele de aliniere a legislației Republicii Moldova la acquis-ul UE, a cadrului normativ național aferent domeniilor evocate, **la o primă etapă** se propune instituirea subdiviziunii structurale cu funcții de elaborare și promovare a politicilor în domeniul „**securității industriale și reglementării tehnice pentru echipamentele industriale**” cu statut de „Direcție”, cu un efectiv de personal de cel puțin 5 unități – ***Direcția politici și reglementări în domeniul securității industriale și echipamente industriale.***

Necesitatea instituirii *Direcției respective* este determinată de spectrul obiectivelor industriale, ale instalațiilor industriale, utilajelor și ale sistemelor tehnologice *clasificate* conform prevederilor Legii nr.151/2022 privind funcționarea în condiții de siguranță a obiectivelor industriale și a instalațiilor tehnice potențial periculoase.

Totuși, pentru o abordare judicioasă, ținând cont de specificul cunoștințelor speciale de care trebuie să dispună personalul implicat în elaborarea politicilor în respectivele domenii, pentru următoarele arii de activitate:

- ✓ securitate industrială a obiectivelor industriale chimico-tehnologice;
- ✓ securitate industrială a obiectivelor industriale de depozitare și/sau de prelucrare a materiei prime vegetale, în procesul cărora se formează medii explozive de praf;
- ✓ securitate industrială a obiectivelor de alimentare cu gaze și transportul prin conducte magistrale;
- ✓ securitate industrială a obiectivelor industriale care utilizează instalații/utilaje care funcționează sub presiune;
- ✓ securitate industrială a obiectivelor industriale care utilizează instalații și mecanisme de ridicat (ascensoare; macarale; instalații pe cablu; escalatoare);
- ✓ echipamente industriale; protecția contra zgomotului emis de echipamentele utilizate în exterior;
- ✓ securitatea industrială a lucrărilor de dinamitare; lucrărilor de forare cu adâncimea de peste 100 m),

ar fi necesar cel puțin câte o unitate de personal calificat conform celor șapte arii de activitate evocate.

Însă, în contextul instituirii *subdiviziunii de politici și reglementări în domeniul securității industriale și echipamente industriale*, cel puțin la o primă etapă, se propune stabilirea unui efectiv de 5 unități de personal, ca această subdiviziune să fie capacitată cu personal calificat conform celor șapte arii de activitate evocate supra, pentru a asigura o abordare profesionistă în elaborarea și promovarea reglementărilor aferente domeniului securității industriale. Ulterior, în caz de necesitate, se va reveni asupra efectivului de personal atribuit acestei subdiviziuni.

Ținând cont de sfera de intervenție și reglementările ce necesită a fi elaborate/modificate/monitorizate și aprobate aferente obiectivelor industriale potențial periculoase și instalațiilor tehnice potențial periculoase, se reliefează următoarea opțiune aferentă subdiviziunii structurale cu funcții de elaborare și promovare a politicilor în domeniul

„securității industriale și reglementărilor tehnice pentru echipamente industriale” în cadrul aparatului central al MIDR:

- reflectarea expresă a domeniului de politici: „securitate industrială și reglementări tehnice pentru echipamente industriale” ca domeniu de politici atribuit în sfera de competență a MIDR;

- instituirea *Direcției politici și reglementări în domeniul securității industriale și echipamente industriale* în calitate de subdiviziune distinctă în cadrul Structurii aparatului central al MIDR.



În contextul aspectelor reliefate supra, precum și faptul că întru realizarea eficientă și în termen a sarcinilor de elaborare/modificare/monitorizare a actelor normative în domeniul *securității industriale/reglementărilor tehnice pentru echipamentele industriale*, inclusiv de transpunere a legislației UE, conform domeniilor de activitate atribuite în sfera de competență a MIDR, se estimează un efectiv de personal suplimentar de cel puțin **5 u.p.** pentru a consolida capacitățile instituționale pe partea de elaborare și promovare a politicilor publice în domeniul securității industriale și echipamente industriale.

III) Cu referire la a treia categorie de probleme ce se propune a fi soluționate, aferente dimensionării corespunzătoare a *subdiviziunii cu responsabilități privind gestionarea proiectelor de investiții capitale publice*, evocăm următoarele.

Proiectul de hotărâre pentru modificarea unor hotărâri ale Guvernului (privind gestionarea proiectelor de investiții capitale publice) (număr unic 880/MF/2025), promovat de către Ministerul Finanțelor, este elaborat în vederea implementării până la finele anului 2025 a măsurilor din subdomeniul „Gestionarea finanțelor publice” al Agendei de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.260/2025. În contextul proiectului evocat, pentru gestionarea eficientă a proiectelor de investiții capitale la nivel sectorial, în domeniul „infrastructură și dezvoltare regională” se propune instituirea în cadrul Direcției financiare din cadrul MIDR, a unei subdiviziuni responsabile de gestionarea proiectelor de investiții capitale publice la nivel sectorial – *Serviciul gestionarea proiectelor de investiții capitale*.

Deși, potrivit soluțiilor promovate prin proiectul de hotărâre pentru modificarea unor hotărâri ale Guvernului (privind gestionarea proiectelor de investiții capitale publice) se propune instituirea unei subdiviziuni responsabile de gestionarea proiectelor de investiții capitale publice cu statut de „serviciu”, totuși, ținând cont de aria de domenii aflate în sfera de competență a MIDR, se propune instituirea cel puțin la o primă etapă a unei subdiviziuni cu statut de „secție” fiind necesare în acest sens 4 unități de personal. Această propunere are la

bază necesitatea specializării personalului pentru gestionarea proiectelor de investiții capitale corespunzător următoarelor arii sectoriale de intervenții din domeniul „infrastructură și dezvoltare regională”:

- infrastructura rutieră;
- infrastructura feroviară;
- infrastructura: multimodală/hub-urilor multimodale; portuară; aeroportuară; sistemelor de transport inteligente; cântărire în mișcare etc.;
- dezvoltare regională/aprovizionare cu apă și canalizare.

Remarcăm că, MIDR este unul dintre organele centrale de specialitate cu un divers portofoliu de proiecte de investiții capitale ce vizează reconstrucția, extinderea, restaurarea atât a infrastructurii existente, cât și construcția infrastructurii noi, din resursele bugetului de stat și/sau din surse externe atrase de la partenerii de dezvoltare prin diferite mecanisme de finanțare.

În acest sens, cu titlu de informare reliefăm că, în partea ce vizează infrastructura rutieră, există mai multe proiecte de investiții capitale finanțate din surse atrase de la partenerii de dezvoltare, în special: BERD, BEI, Banca Mondială, spre exemplu:

- reabilitarea și modernizarea drumului R34 Hâncești-Leova-Cahul (valoarea proiectului: 56,495,268.00 Euro, împrumut BERD);
- construcția drumului M3 Slobozia Mare Bypass (valoarea proiectului: 10, 459 023,27 Euro, împrumut BERD);
- reabilitarea și modernizarea sectorului de drum M3 Chișinău-Giurgiulești, ocolirea Vulcănești (valoarea proiectului: 21,291,226.31 Euro, împrumut BERD);
- reabilitarea și modernizarea sectorului de drum R14, R6 – Codrul Nou – Soroca – Unguri – frontieră cu Ucraina, pe sectorul Soroca – Arionești (valoarea proiectului: 34,639,831.46 Euro, împrumut BERD);
- reabilitarea și modernizarea sectorului de drum R8.1:R8-Arionești-R14 (valoarea proiectului: 9,248,314,94 Euro, împrumut BERD);
- reabilitarea și modernizarea sectorului de drum R33:Hâncești-Lapușna-M1 (valoarea proiectului: 38 746 632,26 Euro, împrumut BERD);
- reabilitarea și modernizarea drumului M1 Frontiera cu România – Leușeni – Chișinău – Dubăsari – frontiera cu Ucraina, Sectorul Chișinău – Leușeni (valoarea proiectului: se va indica după finalizarea licitației, finanțator BERD);
- reabilitarea și modernizarea sectorului de drum R34, Hâncești – Leova – Cahul (valoarea proiectului: se va indica după finalizarea licitației, finanțator BEI);
- reabilitarea și modernizarea Criva – Bălți M5 (valoarea proiectului: se va indica după finalizarea licitației, finanțator BEI);
- construirea drumului de ocolire Cimișlia M3 (valoarea proiectului: se va indica după finalizarea licitației, finanțator BEI);
- conectivitatea rurală în Moldova: Coridorul nr. 5, R13 - Ivanovca - Izvoare - Vanțina - Ocolina - M21 (valoarea proiectului: se va indica după finalizarea licitației, finanțator BM);
- conectivitatea rurală în Moldova: Coridorul nr.24, R3 – Ciobalaccia – Tartaul – R56 – Baimaclia– Enichioi- R37 (valoarea proiectului: se va indica după finalizarea licitației, finanțator BM);
- etc.

Totodată, remarcăm că, în luna mai 2023, Republica Moldova a devenit prima țară non-UE asociată la Mecanismul pentru Interconectarea Europei (Connecting Europe Facility – CEF), prin semnarea Acordului de asociere la program între Guvernul Republicii Moldova și Comisia Europeană. Prin participarea la CEF, Republica Moldova a obținut dreptul de a depune și implementa proiecte în cadrul apelurilor CEF Transport, vizând în special infrastructura

transfrontalieră și integrarea în rețeaua TEN-T. Astfel, următoarele proiecte transfrontaliere RO-MD au obținut finanțare prin acest mecanism:

- Proiectul privind construcția și modernizarea infrastructurii rutiere și vamale în Punctul de Trecere a Frontierei (PTF) Ungheni–Ungheni (valoarea proiectului: 6 046 910,41 Euro Grant și 6 046 910,41 EURO Împrumut);
- Proiectul privind modernizarea drumului de acces și a infrastructurii PTF Albița–Leușeni (valoarea proiectului: 5 252 783,56 Euro Grant și 5 252 783,56 Euro Împrumut);

De asemenea, remarcăm proiectul transfrontalier RO-MD-UA, finanțat prin CEF:

- Proiectul privind organizarea fluxurilor de transport pentru a crește capacitatea infrastructurii, siguranța și eficiența punctului de trecere a frontierei comun RO-MD-UA de la Galați-Giurgiulești-Reni (valoarea proiectului: 7,800,000 Euro GRANT și 7,800,000 Euro Împrumut).

Un alt instrument de finanțare de la care Republica Moldova ar putea obține finanțare este Mecanismul SAFE – Security Action for Europe, adoptat la data de **27 mai 2025**, de către Consiliul Uniunii Europene – un nou instrument financiar european creat pentru a accelera consolidarea capacităților de apărare ale statelor membre și a statelor asociate. Prin potențiala includere a Republicii Moldova în aria de eligibilitate pentru proiecte dual-use (mobilitate civil-militară, infrastructură strategică), instrumentul SAFE ar putea reprezenta o nouă oportunitate de finanțare pentru infrastructura de transport cu relevanță de securitate. Astfel, în perioada imediat următoare, urmează a fi semnată Scrisoarea de Angajament Reciproc dintre Ministerul Transporturilor și Infrastructurii din România, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Comunităților și Teritoriilor din Ucraina și Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale din Republica Moldova privind cooperarea trilaterală pentru implementarea unui proiect strategic, axat pe siguranță, conectivitate și reziliență logistică pe tronsoanele transfrontaliere Siret – Moțca – Ungheni, ce va fi finanțat prin instrumentul SAFE.

Subsecvent, remarcăm și proiectele de investiții capitale finanțate din mijloacele fondului rutier aferente reparației capitale a drumurilor și construcțiilor ingineresti, precum și cofinanțării proiectelor de reabilitare a drumurilor.

Prin urmare, numai în cazul acestor categorii de proiecte de investiții capitale în infrastructura rutieră, pentru a asigura un management eficient al acestora, necesită alocarea de resurse umane suficiente și profesioniste în materie.

Cu titlu de informare, în partea ce vizează infrastructura feroviară, există mai multe proiecte de investiții capitale finanțate din surse atrase de la partenerii de dezvoltare, în special: BERD, BEI, UE, spre exemplu:

- Restructurarea Căilor Ferate din Republica Moldova (valoarea proiectului: 156,75 mil. Euro, finanțatori BERD, BEI, UE);
- Îmbunătățirea capacității de transport a rețelei naționale de cale ferată Reabilitarea coridorului feroviar Nord - Centru "RLF - Moldovan Railways Crisis Response" ("RLF - Răspuns de Urgență -Căile Ferate din Moldova" / Solidarity Lines (valoarea proiectului: 119 mil. Euro, dintre care 31.590.000 Euro - grant, finanțatori BERD, BEI, UE);
- Modernizarea sistemului de monitorizare și supraveghere al CFM (partea de sud), (valoarea proiectului 1.207.734,35 USD, finanțator Guvernul SUA).

De asemenea, prin Mecanismul pentru Interconectarea Europei (Connecting Europe Facility – CEF): a fost acceptată finanțarea proiectului comun al RO-MD aferentă electrificării primei porțiuni de cale ferată din Republica Moldova: linia Iași–Ungheni (valoarea proiectului pe partea RM: 7.2 mil. Euro, finanțarea fiind asigurată în proporții egale: 50% din bugetul de stat și 50% dintr-un grant European - 3 579 806 Euro).

Subsecvent, remarcăm că prin HG nr.264/2025, au fost aprobate Condițiile generale ale Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, precum și Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare. Respectiv, la art.4 alin.(3) la Contractului multianual, sunt expres listate acordurile/contractele de finanțate pentru investiții în infrastructura feroviară.

Prin urmare, se impune cel puțin la o primă etapă specializarea unei unități de personal pentru asemenea tipuri de proiecte de investiții capitale în infrastructura feroviară.

Cu titlu de informare, în partea ce vizează infrastructura multimodală/hub-urilor multimodale; portuară; aeroportuară; sistemelor de transport inteligente; cântărire în mișcare etc., există mai multe proiecte prioritare în acest sens, spre exemplu:

proiecte prioritare de huburi logistice multimodale:

- Chișinău Multimodal Logistics Center – studiu de fezabilitate în derulare (valoare estimată 55 mil. Euro);
- Giurgiulești Multimodal Logistics Center – studiu de prefzabilitate (35 mil. Euro);
- Berești Multimodal Logistics Center – studiu de fezabilitate finalizat în 2024 (65 mil. Euro).

Aceste centre vor asigura interconectarea transportului rutier, feroviar și naval, contribuind la transformarea Moldovei într-un nod logistic regional.

alte direcții de investiții pentru perioada 2026–2030:

- Reabilitarea rețelei rutiere TEN-T – ~1,2 miliarde Euro;
- Reabilitarea secțiunii feroviare Bălți–Mărculești (26 km) – 34 mil. Euro;
- Conectarea Aeroportului Chișinău la rețeaua feroviară – 8 mil. Euro;
- Alternativa Sud: Basarabeasca–Cantemir–Giurgiulești – 243 mil. Euro;
- Reabilitarea Aeroportului Mărculești – 50 mil. Euro;
- Implementarea digitalizării în transport (e-ticketing, e-FTI, ITS) – ~260 mil. Euro.

Astfel, și în cazul acestor categorii de proiecte de investiții capitale în infrastructura multimodală, pentru a asigura un management eficient al acestora, sunt necesare resurse umane dedicate și competente.

În același context informativ, în partea ce vizează dezvoltarea regională/aprovizionare cu apă și canalizare, există mai multe proiecte de investiții capitale finanțate din surse atrase de la partenerii de dezvoltare, spre exemplu:

- Îmbunătățirea infrastructurii de apă în Moldova Centrală (valoare proiect 40 mil. Euro (grant, cost actualizat în 2025), donator Guvernul Germaniei);
- Securitatea aprovizionării cu apă și sanitație în Moldova (valoare proiect: 45,65 mil. Euro, donator Banca Mondială);
- Aprovizionarea cu apă și canalizare în raionul Cahul (valoare proiect cca 54,40 mil. Euro, donator Guvernul Germaniei, KfW, UE);
- Program Deschis de Dezvoltare Urbană în Moldova, Faza 1 (valoare proiect cca 14 mil. Euro, donator Guvernul Germaniei);
- Aprovizionarea descentralizată cu apă potabilă pentru Moldova (valoare proiect cca 12 mil. Euro, donator Guvernul Belgiei);

Subsecvent, remarcăm și proiectele de investiții capitale cu finanțare din contul Fondul național pentru dezvoltare regională și locală, inclusiv incluse în diferite documente de politici/planificare (DUP, Programul național de dezvoltare a orașelor-poli; Programul național de dezvoltare locală „Satul European”; Programul național de accelerare a dezvoltării mun. Bălți în calitate de pol de dezvoltare).

În contextul evocat, se impune necesitatea alocării pentru subdiviziunea cu responsabilități privind gestionarea proiectelor de investiții capitale publice din cadrul MIDR, cel puțin la o primă etapă a câte o unitate de personal dedicată ariilor de intervenție reflectate supra, în contextul specializării personalului pentru gestionarea proiectelor de investiții capitale corespunzător următoarelor arii sectoriale de intervenții din domeniul „infrastructură și dezvoltare regională”.

În concluzie, remarcăm că *proiectul de hotărâre dispune majorarea etapizată a efectivului-limită al MIDR cu 11 unități de personal*, pentru a consolida capacitățile instituționale pe partea de asigurare a realizării eficiente și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național, precum și în contextul realizării funcțiilor de elaborare și promovare a politicilor *conform domeniului nou atribuit* în sfera de competență a MIDR: domeniul „securității industriale și reglementărilor tehnice pentru echipamente industriale”, precum și a fortificării capacităților instituționale pe partea de gestionare a proiectelor de investiții capitale la nivel sectorial.

Deși, conform estimărilor realizate supra, ar rezulta un necesar de cel puțin 19 unități de personal pentru realizarea respectivelor sarcini, *s-a optat pentru capacitatea graduală prin solicitarea suplimentară doar a 11 unități de personal*, restul fiind acoperite ca urmare a redistribuirii pe interior a unităților de personal.

Cele 11 unități de personal solicitate suplimentar, se vor aloca pentru:

- **Direcția politici și reglementări în domeniul securității industriale și echipamente industriale – 5 unități de personal** (1 șef direcție, 3 consultanți principali și 1 consultant superior). În context remarcăm, că domeniul *securității industriale/reglementărilor tehnice pentru echipamentele industriale* nu a fost până la moment arondat MIDR. Respectiv, pentru a asigura realizarea eficientă și în termen a sarcinilor de elaborare/modificare/monitorizare a actelor normative în domeniul *securității industriale/reglementărilor tehnice pentru echipamentele industriale*, inclusiv de transpunere a legislației UE, precum și ținând cont ținând cont de specificul cunoștințelor speciale de care trebuie să dispună personalul acestei subdiviziuni sunt imperios necesare cel puțin la o primă etapă 5 unități de personal. Evocăm că, necesitatea instituirii acestei subdiviziuni, constituie o angajament asumat de către Republica Moldova, consemnat în Procesul-verbal al reuniunii de screening bilateral pentru Capitolului 1 (Libera circulație a mărfurilor) 18-21 februarie 2025.

- **Direcția politici în domeniul mobilității și transportului inteligent – 5 unități de personal** (1 șef direcție, 3 consultanți principali și 1 consultant superior), dintre care 3 unități vor fi acoperite ca urmare a redistribuirii personalului de pe interior, iar **2 unități de personal** urmează a fi solicitate suplimentar. Instituirea acestei subdiviziuni este determinată de necesitatea fortificării capacităților instituționale întru realizarea măsurii nr.4 din Pilonul 2 Conectivitate și infrastructură digitală al Agendei de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobată prin HG nr.260/2025. În special această măsură de reformă vizează punerea în aplicare a Sistemului de transport inteligent, precum și

operaționalizarea activității Punctului Național de Acces desemnat și a instituției responsabile pentru Sistemul de transport inteligent, asigurând alinierea legislației naționale la standardele UE privind sistemele inteligente de transport, având ca termen de punere în aplicare – decembrie 2027. Subsecvent, această subdiviziune va asigura inclusiv realizarea măsurii nr.7 din Pilonul 2 Conectivitate și infrastructură digitală al Agendei de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, care dispune realizarea până în iunie 2027 a *revizuirii Cadrului de reglementare în scopul stabilirii orientărilor metodologice pentru elaborarea planurilor naționale de amenajare a teritoriului în conformitate cu metodologiile UE, prin aprobarea de regulamente /metodologii/ orientări întru elaborarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD), care include și planificarea investițiilor*;

- **Secția gestionarea proiectelor de investiții capitale – 4 unități de personal** (1 șef secție și 3 consultanți principali) ce necesită a fi alocate suplimentar întru dimensionarea corespunzătoare a acestei subdiviziuni pentru realizarea funcțiilor atribuite acestei subdiviziuni. Respectiv, și în cazul acestei subdiviziuni, instituirea și capacitarea corespunzătoare a acesteia, de asemenea, derivă din necesitatea implementării până la finele anului 2025 a măsurilor din subdomeniul „Gestionarea finanțelor publice” al Agendei de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.260/2025.

Subsecvent, evocăm că prin Decizia Prim-ministrului nr.260/16.12.2024, *s-a stabilit moratoriu privind constituirea sau reorganizarea ministerelor, a altor autorități administrative centrale subordonate Guvernului și a structurilor organizaționale din sfera lor de competență, inclusiv a instituțiilor publice în care ministerele sau alte autorități administrative centrale au calitatea de fondator, până la data de 31 decembrie 2025, cu excepția inițiativelor care au ca scop transpunerea în ordinea juridică internă a actelor juridice europene sau crearea cadrului juridic național necesar pentru implementarea legislației Uniunii Europene și a proiectelor care reprezintă o abordare justificată a întregului sistem sau domeniu, bazată pe performanță și orientată spre obținerea rezultatelor*.

Astfel, proiectul de hotărâre vine cu o abordare obiectivă și justificată a necesităților consolidării capacității instituționale ale MIDR întru realizarea cu maximă celeritate a sarcinilor ce derivă din realizarea în termen și calitativ a acțiunilor normative din PNA de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național, conform domeniilor de activitate ale Ministerului.

IV. Cu referire la a patra categorie de probleme ce se propune a fi soluționate, evocăm că prin proiectul de hotărâre se asigură corelarea Regulamentului de organizare și funcționare a MIDR și a structurii acestuia la soluțiile normative promovate prin Hotărârea Guvernului nr.284/2025 privind reglementarea modului de organizare și funcționare a autorităților administrației publice centrale de specialitate, precum și eficientizarea activității unor subdiviziuni interne întru realizarea misiunii Ministerului.

Remarcăm că, propunerile de eficientizare a structurii MIDR corelate cu cerințele stabilite prin Hotărârea Guvernului nr.284/2025, se vor realiza în limita efectivului existent de personal, fiind asigurată redistribuirea pe interior a acestui efectiv de personal.

În acest sens, se propun următoarele intervenții la structura MIDR:

- diminuarea efectivului stabilit pentru *Cabinetului ministrului*, de la 4 unități la 2 unități de personal, respectiv se va revizui și statutul acestuia în „serviciu”;

- diminuarea efectivului Direcției audit intern cu 2 unități de personal, de la 6 unități la 4 unități de personal, respectiv se va revizui și statutul acestei subdiviziuni în „secție”. Această propunere este determinată de situația creată când pe parcursul anului 2024 și a semestrului I al anului 2025 tentativele de angajare a personalului în cadrul acestei subdiviziuni s-au soldat cu eșec. Astfel, în contextul prioritizării acoperii altor sectoare, se propune „deblocarea” a 2 unități de personal din cadrul acestei subdiviziuni, pentru ca la o etapă ulterioară să se revină la redimensionarea acestei subdiviziuni conform cerințelor Criteriilor de dimensionare a subdiviziunilor de audit intern din cadrul ministerelor și al autorităților administrative din subordinea acestora, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.655/2023;

- lichidarea Secției cooperare internațională și asistență externă, cu migrarea sarcinilor acestei subdiviziuni către Direcția coordonarea politicilor publice și integrare europeană, inclusiv cu majorarea efectivului acesteia cu 2 u.p;

- schimbarea denumirii Direcției financiare în *Direcția financiar-administrativă*, inclusiv majorarea efectivului acesteia cu 3 unități de personal, care vor fi responsabile de realizarea activităților aferente evidenței și administrării patrimoniului, arhivare, realizarea activităților de secretariat a conducerii Ministerului și de asigurare a activității logistice a activității Ministerului. Unitățile de personal respective responsabile de evidență și administrare patrimoniu, realizarea activităților de secretariat a conducerii Ministerului și de asigurare a activității logistice a activității Ministerului vor fi „migrate” din cadrul subdiviziunii existente la moment – Direcția management instituțional. Iar, realizarea funcțiilor aferente activităților de arhivare urmează a fi cooptate spre realizare fie din efectivul existent al subdiviziunilor MIDR, fie ca urmare a organizării concursului în acest sens.

Necesitatea fortificării instituționale pe partea de evidență a patrimoniului din ramura transportului, reprezintă un aspect determinat de faptul că, în conformitate cu cadrul normativ în domeniul drumurilor, MIDR asigură administrarea drumurilor naționale și a suprafețelor de teren, proprietate publică a statului, aferente acestora. Subsecvent, Legea nr.121/2007 privind administrarea și deținutarea proprietății publice, la art.8 alin.(1) lit. f) și g), expres prevede că în domeniul administrării bunurilor proprietate publică, *de competența autorităților administrației publice centrale este ținerea evidenței patrimoniului de stat din ramură*, precum și *exercitarea controlului integrității și folosirii eficiente a acestui patrimoniu*. Astfel, la moment, se atestă o evidență „deficitară” a patrimoniului de stat din ramura transportului și infrastructurii de transport, fapt constatat inclusiv și în rapoartele de audit ale Curții Conturi asupra rapoartelor financiare consolidate ale MIDR. Întru realizarea acestor sarcini prevăzute de cadrul normativ evocat supra, se impune necesitatea fortificării instituționale în acest sens.

Iar, realizarea activităților de arhivare și gestionare a fondului arhivistic al MIDR este determinată de volumul dosarelor ce necesită a fi perfectate și arhivate, inclusiv ca urmare a realizării sarcinilor de succesor de drepturi și obligații de către MIDR pentru domeniile de activitate în contextul reorganizărilor administrației publice centrale de specialitate care au vizat acest minister.

De asemenea, în contextul *proiectului de hotărâre pentru modificarea unor hotărâri ale Guvernului (privind gestionarea proiectelor de investiții capitale publice) (număr unic 880/MF/2025)*, precum și dimensionării corespunzătoare a subdiviziunii responsabile de gestionarea proiectelor de investiții capitale, în cadrul Direcției financiar-administrative, se propune instituirea Secției gestionarea proiectelor de investiții capitale;

- migrarea funcțiilor pe domeniul achizițiilor publice și a unității de personal responsabile de achizițiile publice către Direcția juridică, fără majorarea efectivului de personal al acestei subdiviziuni. Remarcăm că, unitatea de personal respectivă responsabilă de achizițiile publice va fi migrată din cadrul subdiviziunii existente la moment – Direcția management instituțional. Propunerea respectivă are la bază Ordinul Ministrului finanțelor nr.189/2015 cu privire la aprobarea Standardelor naționale de control intern în serviciul public, în special *SNCI 12 Divizarea obligațiilor și responsabilităților*, care dispune expres că „entitatea publică asigură faptul că funcțiile de inițiere a unei tranzacții cu consecințe financiare și de verificare a validității tranzacției finale sînt separate. [...]

Divizarea obligațiilor și responsabilităților presupune, în primul rînd, existența unor persoane sau subdiviziuni organizaționale separate responsabile de:

- autorizarea plăților pentru bunuri și servicii;
- efectuarea plăților necesare în conformitate cu documentația corespunzătoare, spre exemplu, un contract semnat.

Nu există limite pentru numărul de responsabili de autorizare sau aprobare în cadrul unei entități.

Conceptul a „două perechi de ochi” este în realitate un nivel minim de divizare a obligațiilor preconizate în entitățile publice. Majoritatea entităților dispun de alți angajați și subdiviziuni organizaționale implicate în procesarea tranzacțiilor financiare, spre exemplu, subdiviziuni organizaționale de achiziții implicate în emiterea contractelor, subdiviziuni separate pentru efectuarea încasărilor bancare/trezoreriale și reconcilierilor dintre conturile bancare/trezoreriale etc.”.

Din aceste considerente, s-a optat pentru migrarea unității responsabile de achizițiile publice către Direcția juridică, în detrimentul Direcției financiar - administrative.

- lichidarea Direcției management instituțional, în contextul în care această subdiviziune nu se mai regăsește în Structura-tip a ministerului, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.284/2025 privind reglementarea modului de organizare și funcționare a autorităților administrației publice centrale de specialitate.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

Obiectivele de bază ale proiectului de hotărâre sunt:

-fundamentarea obiectivă a consolidării capacității instituționale ale MIDR pentru elaborarea și promovarea actelor normative de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național, conform domeniilor de activitate a MIDR, în contextul obținerii de către Republica Moldova a statutului de țară-candidat pentru aderarea la UE;

-reflectarea domeniului nou de politici atribuit MIDR: „securitate industrială și reglementări tehnice pentru echipamente industriale”, precum și determinarea necesarului de personal întru realizarea eficientă funcției de elaborare și promovare a politicilor conform domeniului evocat, inclusiv instituirea în structura MIDR a subdiviziunii cu responsabilități în acest sens;

-dimensionarea corespunzătoare a subdiviziunii cu responsabilități privind gestionarea proiectelor de investiții capitale publice;

-eficientizarea structurii MIDR întru asigurarea realizării misiunii și funcțiilor acestuia, corelată la soluțiile normative aprobate prin HG nr.284/2025.

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul de hotărâre pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr.690/2017 cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale are ca scop consolidarea capacităților instituționale pe partea de asigurare a realizării eficiente și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național, precum și în contextul realizării funcțiilor de elaborare și promovare a politicilor conform domeniilor noi atribuite în sfera de competență a MIDR: domeniul „securitate industrială și reglementări tehnice pentru echipamente industriale”.

În acest sens, proiectul de hotărâre prevede:

- revizuirea Regulamentului de organizare și funcționare a MIDR prin prisma soluțiilor normative promovate prin Hotărârea Guvernului nr.284/2025 privind reglementarea modului de organizare și funcționare a autorităților administrației publice centrale de specialitate, în special anexa nr.1 *Structura-tip a Regulamentului privind organizarea și funcționarea ministerului*.

- majorarea efectivului-limită al aparatului central al MIDR cu 11 unități de personal în contextul fortificării capacităților instituționale pe partea de asigurare a realizării eficiente și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național, precum și în contextul realizării funcțiilor de elaborare și promovare a politicilor conform domeniului nou atribuit în sfera de competență a MIDR: domeniul „securității industriale și reglementărilor tehnice pentru echipamente industriale”, inclusiv ca urmare a dimensionării corespunzătoare a subdiviziunii cu responsabilități privind gestionarea proiectelor de investiții capitale publice;

- consolidarea și dimensionarea corespunzătoare a subdiviziunilor structurale existente responsabile de elaborarea și promovarea politicilor, întru asigurarea realizării eficiente și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național;

- instituirea unor subdiviziuni structurale noi la nivelul aparatului central al MIDR, întru asigurarea realizării eficiente și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național;

- completarea domeniilor de activitate ale MIDR cu domeniul „securitate industrială și reglementări tehnice pentru echipamente industriale”;

- instituirea subdiviziunii structurale noi cu responsabilități de elaborare și promovare a politicilor domeniul „securitate industrială și reglementări tehnice pentru echipamente industriale”;

- expunerea în redacție nouă Structurii aparatului central al MIDR (anexa nr.2);

- abrogarea anexei nr.3 Organigrama MIDR, ținând cont de cadrul normativ recent aprobat (Hotărârea Guvernului nr.284/2025), care dispune că Organigrama Ministerului urmează a fi aprobată de către ministru.

Pentru a facilita înțelegerea intervențiilor propuse prin proiectul de hotărâre la structura MIDR, se prezintă următorul tabel:

Structura actuală a MIDR	Nr.unități conform statutului de personal	Unități de personal de conducere	Structura propusă , conform proiectului hotărârii Guvernului	Nr. unități, în contextul proiectului HG pentru subdiviziunile vizate	Unități de personal de conducere
Ministru	1	1	Ministru	1	1
Cabinetul ministrului (cu statut de secție)	4	1	Cabinetul ministrului (cu statut de serviciu)	2 (4-2)	1
Secretari de stat	4	4	Secretari de stat	4	4
Secretar general al ministerului	1	1	Secretar general al ministerului	1	1
Secretar general adjunct al ministerului	1	1	Secretar general adjunct al ministerului	1	1
Direcția audit intern	6	1	Secția audit intern	4 (6-2)	1
Serviciul protecția secretului de stat	1	-	Serviciul protecția secretului de stat și integritate instituțională	1	-
Serviciul informare și comunicare cu mass-media	3	1	Serviciul informare și comunicare cu mass-media	3	1
Direcția coordonarea politicilor publice și integrare europeană	7	2	Direcția coordonarea politicilor publice și integrare europeană	9 (7+2)	2
Secția cooperare internațională și asistență externă	4	1	-	- 4	- 1
Direcția politici în domeniul transportului rutier	6	1	Direcția politici în domeniul transportului rutier	5 (6-1)	1
Direcția politici în domeniul transportului feroviar și naval	6	2	Direcția politici în domeniul transportului feroviar	5 (6-1)	1
-	-	-	Direcția politici în domeniul transportului naval	5 (1+4)	1
Serviciul politici în domeniul transportului aerian	3	1	Direcția politici în domeniul transportului aerian	5 (3+2)	1
-	-	-	Direcția politici în domeniul mobilității și transportului inteligent	+5	+1
Direcția politici în domeniul dezvoltării drumurilor	5	1	Direcția politici în domeniul dezvoltării drumurilor	5	1
Direcția politici în domeniul întreținerii drumurilor	5	1	Direcția politici în domeniul întreținerii drumurilor	5	1
<i>Serviciul siguranță rutieră</i>	2	1	<i>Serviciul siguranță rutieră</i>	2	1
Direcția politici și reglementări în domeniul amenajării teritoriului, urbanismului, construcțiilor și locuințelor	11	2	Direcția politici și reglementări în domeniul amenajării teritoriului, urbanismului, construcțiilor și locuințelor	10 (11-1)	2
-	-	-	Direcția politici și reglementări în domeniul securității industriale și echipamente industriale	+5	+1
Direcția politici în domeniul aprovizionării cu apă și sanitație	5	1	Direcția politici în domeniul aprovizionării cu apă și sanitație	5	1
Direcția politici și programe integrate de dezvoltare regională și locală	9	2	Direcția politici și programe integrate de dezvoltare regională și locală	9	2
Direcția financiară	5	2	Direcția financiar-administrativă	8 (5+3)	2
			<i>Secția gestionarea proiectelor de investiții capitale</i>	+ 4	+1
Serviciul resurse umane	2	1	Serviciul resurse umane	2	1
Direcția juridică	7	2	Direcția juridică	7	2
Direcția management instituțional	4	1	-	- 4	- 1
<i>Serviciul managementul documentelor</i>	2	1	Serviciul managementul documentelor	2	1

Serviciul tehnologia informației și comunicațiilor	1	-	Serviciul tehnologia informației și comunicațiilor	1	-
Total unități	105	32 u.p. de conducere sau 30,4 %		116	33 u.p. de conducere sau 28 %

Remarcăm că, în scopul îndeplinirii atribuțiilor aferente transpunerii cadrului normativ UE în legislația națională, în funcție de necesitățile specifice domeniilor de activitate ale Ministerului, la instituirea subdiviziunilor interne a fost asigurată respectarea normelor prevăzute în Anexa nr.12 din Hotărârea Guvernului nr.201/2009 privind punerea în aplicare a prevederilor Legii nr.158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public, inclusiv a cerinței potrivit căreia numărul unităților de personal de conducere în autoritatea publică nu va depăși 30 % din efectivul-limită al autorității. În contextul structurii propuse, unitățile de personal de conducere vor constitui 28 % din efectivul-limită propus.

Totodată, remarcăm că a fost respectată inclusiv cerința statuată la pct.7 din Anexa nr.12 din Hotărârea Guvernului nr.201/2009, ce dispune că, din totalul unităților de funcții publice de execuție reflectate în statul de personal al autorității publice, să fie instituite minimum 5% de funcții publice execuție de „consultant”, „consultant superior”. În contextul structurii propuse, se preconizează instituirea a 6 funcții publice de execuție „consultant superior”, ceea ce va constitui 5,1 %.

De asemenea, în contextul cerinței stabilite la anexa nr.1 *Structura-tip a Regulamentului privind organizarea și funcționarea ministerului*, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.284/2025: „Personalul subdiviziunii juridică, resurse umane, financiar-administrativă, tehnologia informației și comunicațiilor, managementul documentelor, nu va depăși 30% din efectivul-limită aprobat”, remarcăm că pentru respectivele subdiviziuni se prevede un efectiv de 24 unități sau circa 20 %.

Subsidiar, proiectul de hotărâre dispune intrarea în vigoare a prevederilor acestuia la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. Aceste reglementări sunt determinate de urgența necesității consolidării capacităților instituționale pe partea de asigurare a realizării eficiente și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național, precum și în contextul realizării funcțiilor de elaborare și promovare a politicilor conform domeniilor noi atribuite în sfera de competență a MIDR: domeniul „securitate industrială și reglementări tehnice pentru echipamente industriale”, prin demararea imediată a procedurilor de recrutare a personalului necesar aferente ocupării funcțiilor publice în acest sens.

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

Opțiuni alternative nu au fost examinate. Or, lipsa de intervenție va determina:

- (i) menținerea capacităților instituționale nedimensionate corespunzător pentru realizarea eficientă și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național;
- (ii) neinstituirea subdiviziunii cu responsabilități de elaborare și promovare a politicilor în domeniul „securității industriale și reglementărilor tehnice pentru echipamente industriale”, implicit neacoperirea spectrului respectiv de politici;

(iii) suprasolicitarea personalului din cadrul ministerului, fapt care va cauza: - executarea tardivă a actelor normative de transpunerea a legislației UE și tergiversarea realizării funcțiilor și atribuțiilor funcționale.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Modificările propuse proiectul de hotărâre au impact pozitiv asupra sectorului public. Or, promovarea acestor modificări va contribui la îmbunătățirea eficienței și eficacității MIDR, contribuind la consolidarea capacităților instituționale pe partea de asigurare a realizării eficiente și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național, precum și în contextul realizării funcțiilor de elaborare și promovare a politicilor conform domeniului nou atribuit în sfera de competență a MIDR: domeniul „securitate industrială și reglementări tehnice pentru echipamente industriale”.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Pentru anul 2025 implementarea prevederilor proiectului nu vor necesita mijloace financiare suplimentare.

A) Pentru anul 2026, implementarea proiectului va necesita alocarea mijloacelor financiare suplimentare de la bugetul de stat, **pentru cele 11 unități de personal solicitate suplimentar.**

Pentru anul 2026, la estimarea cuantumului mijloacelor financiare necesare, s-a luat ca bază salariile de funcție lunare aferente funcțiilor publice instituite în cadrul ministerelor: șef direcție – 26 400 lei, șef secției – 20550 lei, consultant principal – 15 990 lei și consultant superior – 14 400 lei.

Astfel, pentru:

▪ **Direcția politici și reglementări în domeniul securității industriale și echipamente industriale** (5 u.p: 1 șef direcție, 3 consultanți principali și 1 consultant superior):

- pentru 1 unitate de șef direcție: $(26400 \text{ lei/lunar} \times 1 \text{ u.p}) \times 12 \text{ luni} = 316\,800 \text{ lei/an}$;
- pentru 3 unități de consultant principal: $(15990 \text{ lei/lunar} \times 3 \text{ u.p}) \times 12 \text{ luni} = 575\,640 \text{ lei/an}$;
- pentru 1 unitate de consultant superior: $(14400 \text{ lei/lunar} \times 1 \text{ u.p}) \times 12 \text{ luni} = 172\,800 \text{ lei/an}$.

Total surse financiare în contextul acestei subdiviziuni, pentru 12 luni circa: **1 065 240 lei**;

▪ **Direcția politici în domeniul mobilității și transportului inteligent – 5 unități de personal** (1 șef direcție, 3 consultanți principali și 1 consultant superior), dintre care 3 unități vor fi acoperiți ca urmare a redistribuirii personalului de pe interior, iar **2 unități de personal** urmează a fi solicitate suplimentar. Astfel, se vor estima necesarul de mijloace financiare pentru 2 unități de personal solicitate suplimentar:

- pentru 1 unitate de șef direcție: $(26400 \text{ lei/lunar} \times 1 \text{ u.p}) \times 12 \text{ luni} = 316\,800 \text{ lei/an}$;
- pentru 1 unitate de consultant principal: $(15990 \text{ lei/lunar} \times 1 \text{ u.p}) \times 12 \text{ luni} = 191\,880 \text{ lei/an}$.

Total surse financiare în contextul acestei subdiviziuni, pentru 12 luni circa: **508 680 lei**;

▪ **Secția gestionarea proiectelor de investiții capitale – 4 unități de personal** (1 șef secție și 3 consultanți principali):

- pentru 1 unitate de șef direcție: $(20550 \text{ lei/lunar} \times 1 \text{ u.p}) \times 12 \text{ luni} = 246\,600 \text{ lei/an}$;
- pentru 3 unități de consultant principal: $(15990 \text{ lei/lunar} \times 3 \text{ u.p}) \times 12 \text{ luni} = 575\,640 \text{ lei/an}$;

Total surse financiare în contextul acestei subdiviziuni, pentru 12 luni circa: **822 240 lei**;

În concluzie, pentru anul 2026, cheltuielile financiare necesare **se estimează la circa 2 396 160 lei**, pentru retribuirea muncii celor **11 unități de personal** solicitate suplimentar.

B) Pentru **consolidarea subdiviziunilor de politici** în contextul realizării eficiente și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național, evocăm că acestea ***nu vor necesita cheltuieli financiare suplimentare***, ținând cont că această consolidare se realizează ca urmare a redistribuirii pe intern a funcțiilor vacante din cadrul MIDR pentru care au fost bugetate surse financiare.

C) Intervențiile la Structura aparatului central al MIDR în contextul corelării cu soluțiile normative promovate prin Hotărârea Guvernului nr.284/2025 privind reglementarea modului de organizare și funcționare a autorităților administrației publice centrale de specialitate, ***nu vor necesita cheltuieli financiare suplimentare***, ținând cont că această consolidare a structurii se realizează în limita efectivului aprobat al MIDR pentru care au fost bugetate surse financiare pentru anul 2025.

D) Prin modificările propuse la structura MIDR nu se preconizează disponibilizări ale personalului, întrucât redistribuirile operate s-au realizat din contul funcțiilor publice vacante.

a) Totuși, în cazul reducerii efectivului de personal ce vizează Secția cooperare internațională și asistență externă (subdiviziune ce nu se regăsește conform structurii propuse), *ipotetic* ar putea fi disponibilizări ale personalului (ținând cont că la moment aceste 4 funcții sunt ocupate), în contextul neacceptării propunerilor de transfer în cadrul altor funcții vacante din subdiviziunile structurale ale MIDR. Astfel, remarcăm că în eventualitatea acestor disponibilizări sunt vizate:

- 1 unitate de personal cu o vechime în serviciul public de 6 ani și 9 luni, având un salariu de funcție de 22 800 lei și 38 zile de concediu nefolosite;

- 1 unitate de personal cu o vechime în serviciul public de 4 ani și 9 luni, având un salariu de funcție de 17 370 lei și 10 zile de concediu nefolosite;

- 1 unitate de personal cu o vechime în serviciul public de 10 luni, având un salariu de funcție de 15 990 lei și 10 zile de concediu nefolosite;

- 1 unitate de personal, urmează a fi suspendate raporturile de serviciu, pe perioada concediului de maternitate.

Respectiv, ținând cont de garanțiile sociale stabilite conform art.42 din Legea nr.158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public, în eventualitatea disponibilizării respectivului personal se estimează un necesar al cheltuielilor de circa **221 973 lei**.

b) De asemenea, în contextul lichidării Direcției management instituțional (subdiviziune ce nu se regăsește conform structurii propuse), *ipotetic* ar putea fi disponibilizată persoana care ocupă la moment funcția de „șef direcție” al respectivei subdiviziuni, în contextul neacceptării propunerilor de transfer în cadrul altor funcții vacante din subdiviziunile structurale ale MIDR. Celelalte unități de personal din cadrul acestei subdiviziuni vor fi migrate către alte subdiviziuni structurale (conform celor evocate la compartimentul 2.2. al Notei, secțiunea III).

Respectiv, ținând cont de garanțiile sociale stabilite conform art.42 din Legea nr.158/2008, în eventualitatea disponibilizării respectivei persoane care ocupă la moment funcția de „șef direcție” (cu o vechime în serviciul public de 16 ani, având un salariu de funcție de 29 310 lei și 55 zile de concediu nefolosite) se estimează un necesar al cheltuielilor de circa **348 829 lei**.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Proiectul de hotărâre nu are impact asupra sectorului privat.

4.4. Impactul social

Proiectul de hotărâre nu are impact social direct, însă fortificarea capacităților instituționale ale MIDR va contribui la creșterea calității politicilor publice elaborate și promovate, conform domeniilor de competență atribuite în sfera de activitate a acestui minister.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Nu au fost identificate.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu au fost identificate.

4.5. Impactul asupra mediului

Nu au fost identificate.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu au fost identificate.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul de hotărâre nu are drept scop transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională. Totuși, în mod indirect aprobarea acestuia va avea un impact pozitiv în fortificarea capacităților instituționale pe partea de asigurare a realizării eficiente și în termen a sarcinilor de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național.

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

-

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Anunțul privind inițierea elaborării proiectului de hotărâre a Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr.690/2017 cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și pe portalul particip.gov.md.
https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14616

Proiectul va fi supus procedurii de examinare și avizare în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 privind actele normative.

În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul va fi publicat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparența”, directoriul *Transparență decizională*”) și pe portalul guvernamental particip.gov.md.

Proiectul de hotărâre va fi avizat de:

- Cancelaria de Stat;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării.

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

- Centrul Național Anticorupție;
- Ministerul Justiției.

7. Concluziile expertizelor

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

Rezultatele expertizelor menționate supra vor fi incluse în Sinteza obiecțiilor și propunerilor.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Aprobarea proiectului nu presupune modificarea altor acte normative.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Ca urmare a aprobării proiectului de hotărâre vor fi demarate activitățile ce țin de modificarea statului de personal al MIDR, elaborarea regulamentelor de organizare și funcționare a subdiviziunilor structurale și fișelor de post, conform structurii aprobate. Ulterior, vor fi demarate procedurile de recrutare a personalului necesar aferente ocupării funcțiilor publice în acest sens.

**Viceprim-ministru,
Ministru**

Vladimir BOLEA