

SINTEZA

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

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

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

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

	proiect/instituțiilor interesate, fapt ce denotă caracterul definitiv al acestuia și întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.28 din Legea integrității nr.82/2017. În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit.a)-d) din Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional. Nota de fundamentare a proiectului a fost întocmită cu respectarea exigențelor de tehnică legislativă statuate de prevederile art.30 lit.a)-f) din Legea cu privire la actele normative nr. 100/2017. Implementarea prevederilor propuse poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este detrimentul interesului public general în sensul prevederilor Legii integrității nr. 82/2017.	
Ministerul Justiției (Aviz nr. 04/2-6073 din 02.06.2026)	<i>La proiectul hotărârii:</i> Subpct. 3.1 și 3.2, după denumirea Regulamentului, se vor completa cu textul „aprobat prin pct. 1”, pentru precizia normei.	Se acceptă.
	<i>La anexa proiectului</i> Regulamentul privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (în continuare – Regulament): La pct. 3, alineatul introductiv se va reformula după cum urmează: „3. În sensul prezentului Regulament se utilizează noțiunile definite în Regulamentul privind siguranța feroviară aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, precum și următoarele noțiuni:”, iar noțiunile propuse se vor expune în ordinea alfabetică, conform rigorilor tehnicii legislative. Adițional, se va reține că, definirea noțiunilor se justifică doar în cazul în care la momentul adoptării actului normativ se știe cu certitudine că, un termen nu este definit în alte acte normative și este pasibil de mai multe interpretări.	Se acceptă.
	La pct. 8, posibilitatea autorității de siguranță de a solicita avize tehnice „din partea organismelor de evaluare a conformității” necesită clarificare. Noțiunea utilizată este generală și nu permite identificarea exactă a organismelor competente să emită asemenea avize în materia evaluării performanței de siguranță. Întrucât avizul tehnic poate influența concluziile autorității de siguranță, se recomandă indicarea expresă a categoriilor de organisme competente.	Nu se acceptă. Textul transpune fidel Deciziei 2009/460/CE.
	<i>La anexa nr. 1 la Regulament:</i> La subpct. 1.1.2, formularea „dacă apar neconcordanțe între datele care au ca proveniență sursa menționată la subpct. 1.1.1, datele raportate au prioritate” este neclară, întrucât subpct. 1.1.1 indică o singură sursă de date, respectiv datele raportate în conformitate cu art. 90 alin. (1)–(3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. În lipsa indicării a cel puțin două surse distincte,	Se acceptă. Textul a fost redactat conform obiecțiilor.

norma privind prioritatea unei surse asupra alteia nu are aplicabilitate practică și poate genera incertitudine în procesul de calcul al VNR și OS. Se recomandă fie completarea subpct. 1.1.1 cu toate sursele statistice relevante, fie excluderea/reformularea subpct. 1.1.2, astfel încât norma să corespundă cadrului național efectiv de raportare.

La subpct. 2.2.1.2 și 2.2.2, se operează cu noțiunea de „valoare europeană medie a riscului”, iar ulterior se prevede că aceasta se calculează „prin adunarea datelor pertinente pentru toate entitățile feroviare”. Formularea este contradictorie, întrucât „valoarea europeană medie” presupune raportare la date europene, pe când textul proiectului se referă la cumulara datelor aferente entităților feroviare din Republica Moldova. În lipsa indicării sursei oficiale a datelor europene, a autorității responsabile de preluarea acestora și a modului de aplicare în perioada preaderării, norma este dificil de aplicat. Se recomandă reexaminarea textului și clarificarea expresă dacă se utilizează media europeană publicată la nivelul Uniunii Europene sau o medie națională calculată pe baza datelor entităților feroviare din Republica Moldova.

La subpct. 2.3.1 se prevede că VNR se calculează „pentru durata anului Y (unde $Y = 2028$)”, însă la subpct. 2.3.1.5 formula include inclusiv ipoteza „dacă $Y = 2026$ ”. Aceeași necorelare se regăsește și la subpct. 3.3.1, unde se indică aplicarea mediei mobile ponderate „cu începere de la $Y = 2027$ ”, dar formula de la subpct. 3.3.1.5 operează cu anii 2026 și 2028. Aceste inconsecvențe afectează claritatea metodologiei și pot genera aplicări diferite ale formulelor de calcul. Se recomandă corelarea tuturor referințelor temporale, inclusiv a valorilor „Y”, „x”, „N” și „n”.

La subpct. 2.3.1.5, formula matematică utilizează abrevierea „NRVY”, deși proiectul definește și utilizează în limba română abrevierea „VNR”. În vederea asigurării unității terminologice, formula urmează a fi ajustată. Aceeași observație este valabilă pentru toate formulele și explicațiile tehnice în care au fost menținute abrevieri din versiunea în limba engleză a Deciziei Comisiei (2009/460/CE).

La subpct. 3.2.3, norma prevede că, în cadrul celui de-al doilea pas de evaluare, autoritatea de siguranță solicită organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar să comunice detaliile accidentului cel mai grav. Această soluție necesită reexaminare, întrucât, potrivit logicii proiectului, evaluarea se realizează de către autoritatea de siguranță în raport cu entitățile feroviare, iar datele privind accidentele sunt raportate în temeiul art. 90 alin. (1)–(3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. În consecință, nu este clar de ce organul central de specialitate ar fi titularul informațiilor operaționale privind accidentul cel mai grav. Se

Subpct. 1.1.2 din anexa nr 1 la Regulament a fost exclus. În consecință, subpunctul 1.1.3 a fost renumerotat, devenind subpunctul 1.1.2.

	recomandă clarificarea subiectului obligat să furnizeze informațiile, prin corelare cu regimul de raportare a accidentelor și cu competențele autorității naționale de siguranță.	
	<i>La anexa nr. 2 la Regulament:</i> Semnalăm că, această anexă nu are temei-cadru în textul proiectului Regulamentului, astfel cum este prevăzut la art. 49 alin. (3) din Legea nr. 100/2017. Totodată, la anexa nr. 2 se face referință în anexa nr. 1 la Regulament. Prin urmare, se va clarifica dacă această anexă constituie anexă la Regulament sau la anexa nr. 1 (observație valabilă și pentru anexa nr. 3 la Regulament). Adicional, cu referire la categoria de risc nr. 2 este utilizată denumirea „Angajați”. Aceasta nu corespunde definiției de la subpct. 3.6 din Regulament, care se referă la „personal sau angajați, inclusiv personalul contractanților”, și nici structurii actului UE transpus. Limitarea categoriei la „Angajați” poate restrânge sfera persoanelor luate în calcul la determinarea parametrilor de risc și poate exclude personalul contractanților. Prin urmare, se recomandă substituirea denumirii categoriei de risc nr. 2 cu sintagma „Personal sau angajați, inclusiv personalul contractanților”.	Se acceptă. Proiectul Regulamentului a fost completat cu pct. 5, prin care se stabilește că parametrii de măsurare utilizați la calcularea VNR și OS sunt stabiliți în anexa nr. 2. În consecință, punctele 5–8 au fost renumerotate, devenind punctele 6–9.
	<i>La anexa nr. 3 la Regulament:</i> Anexa nr. 3 necesită revizuire sub aspectul adaptării la cadrul normativ național. Diagrama decizională păstrează formulări aferente Deciziei Comisiei (2009/460/CE), precum „statul membru”, „Comisia poate solicita avizul tehnic al agenției” și referiri la raportarea către Comisie, deși textul proiectului operează, în perioada preaderării, cu autoritatea de siguranță, organul central de specialitate și entitatea feroviară. Se recomandă revizuirea integrală a diagramei și substituirea tuturor referințelor instituționale europene cu subiecții corespunzători din dreptul național.	Se acceptă.