**NOTA DE FUNDAMENTARE**

***la proiectul Ordinului viceprim-ministrului, ministrului infrastructurii***

***și dezvoltării regionale cu privire la aprobarea Regulamentului***

***privind specificaţia tehnică de interoperabilitate***

***referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”***

|  |
| --- |
| **1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ** |
| Proiectul Ordinului viceprim-ministrului, ministrului infrastructurii și dezvoltării regionale cu privire la aprobarea Regulamentului privind specificaţia tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot” a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. |
| **2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ** |
| 2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ |
| Proiectul de ordin este elaborat în temeiul pct. 3 din Hotărârea Guvernului nr. 725/2024 cu privire la aprobarea unor regulamente în domeniul transportului feroviar, prin care se prevede expres că, *până la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, specificațiile tehnice de interoperabilitate se aprobă de organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar conform Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative*.Prin Hotărârea evocată a fost aprobat și Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar. De asemenea, remarcăm că elaborarea proiectului de ordin esteprevăzută la acțiunea 19 din Capitolul 21 ,,Rețele transeuropene” din Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.829/2023.Proiectul a fost elaborat în scopul asigurării armonizării și eliminării diferențelor semnificative între reglementările și standardele naționale cu cele ale Uniunii Europene. Lipsa unei armonizări între legislația națională cu cea a Uniunii afectează integritatea și coerența sistemului feroviar, creând în acest mod un mediu concurențial inechitabil care prejudiciază competitivitatea și sustenabilitatea mediului de afaceri în domeniul feroviar din Republica Moldova pe piața Uniunii Europene. Concomitent, proiectul a fost elaborat în vederea asigurării unei infrastructuri feroviare interoperabilă, ceea ce semnifică conform Codului transportului feroviar nr. 19/2022, o infrastructură feroviară a statului aferentă traficului naţional şi internaţional, administrată în concordanţă cu cerințele privind accesul liber al întreprinderilor feroviare, care se dezvoltă în conformitate cu normele tehnice de interoperabilitate adoptate pe plan european şi transpuse în legislația Republicii Moldova. |
| 2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative |
| Zgomotul generat de traficul feroviar este în mare măsură o problemă a trenurilor de marfăși a celor care au vagoane sau locomotive mai vechi și reprezintă o problemă gravă în special în timpul nopţii. În general, sunt identificate trei surse diferite de zgomot generat de traficul feroviar:- zgomotul locomotivelor;- zgomotul de rulare;- zgomotul aerodinamic.Zgomotul de rulare este mai ridicat din cauza mijloacelor feroviare slab întreţinute și a trenurilor care rulează pe o infrastructură slab întreţinută. Zgomotul aerodinamic este relevant în mod special pentru liniile de mare viteză pentru care, în majoritatea cazurilor, au fost implementate măsuri de limitare a zgomotului, precum bariere fonice. Zgomotul locomotivelor este cel mai relevant pentru vitezele mici de până la aproximativ 30 km/h, zgomotul de rulare la viteze de peste 30 km/h, iar zgomotul aerodinamic predomină la viteze de peste 200 km/h. Cea mai importantă sursă de zgomot este zgomotul de rulare, care afectează toate tipurile de tren.La etapa actuală Republica Moldova nu are aprobate acte normative sau careva metode de combatere a zgomotului feroviar, însă pentru a reduce nivelul zgomotului la nivelul întregului sistem feroviar este necesar de a întreprinde măsuri orientate către sursă. Având în vedere lipsa reglementărilor legislative corespunzătoare pentru a institui un cadru clar privind activitățile pe termen lung de reducere a zgomotului generat de traficul feroviar, s-a impus prezenta intervenție de transpunere a Regulamentului (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind specificaţia tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”, de modificare a Deciziei 2008/232/CE și de abrogare a Deciziei 2011/229/UE.În conformitate cu principiul proporționalității, prezenta specificație tehnică de interoperabilitate stabilește nivelul optim de armonizare cu privire la specificațiile privind subsistemul „material rulant - zgomot”, concepută să limiteze emisia de zgomot pentru elementele componente ale subsistemului: locomotive de diverse tipuri, vagoane de călători și de marfă de diferite tipuri, precum și metodele de determinare/evaluare a nivelurilor de zgomot la staționare, la pornire și la trecere.Totodată, regulamentul se axează pe faptul că unul dintre cele mai eficiente mijloace de atenuare a zgomotului feroviar este modernizarea vagoanelor de marfă existente prin echiparea acestora cu saboți de frână din materiale compozite – unde este tehnic posibil, fără afectarea siguranței în trafic.Subsecvent celor expuse și în scopul combaterii zgomotului produs de transportul feroviar, rezidă necesitatea creării cadrului normativ național prin identificarea rutelor mai silențioase, stabilirea cerințelor esențiale, valorilor-limită pentru zgomotul la staționare, pornire și trecere.Având în vedere necesitatea de instituire a dispozițiilor expuse supra la nivel național, și totodată, în calitate de stat candidat cu Uniunea Europeană și conform Acordului de Asociere RM-UE, prin care Republica Moldova și-a asumat angajamentul de a transpune treptat, legislația comunitară în cea națională, a fost elaborat prezentul proiect de Ordin *cu privire la aprobarea Regulamentului privind specificaţia tehnică de interoperabilitate* *referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”*. |
| **3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse** |
| 3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi |
| Proiectul de act normativ sporește armonizarea abordării în ceea ce privește specificaţia tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”.La fel, proiectul stabilește condiţiile care trebuie îndeplinite pentru realizarea interoperabilităţii în cadrul sistemului feroviar în vederea definirii unui nivel optim de armonizare tehnică, pentru a permite facilitarea, îmbunătăţirea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar în Republica Moldova și cu statele terţe și pentru a contribui la interconectarea sistemului național cu spaţiul feroviar unic european.Printre obiectivele de bază urmărite prin transpunerea Regulamentului (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind specificaţia tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”, de modificare a Deciziei 2008/232/CE și de abrogare a Deciziei 2011/229/UE, în cadrul normativ național pot fi enunțate următoarele:- limitarea emisiei de zgomot pentru elementele componente ale subsistemului: locomotive de diverse tipuri, vagoane de călători și de marfă de diferite tipuri;- menținerea unui nivel ridicat de siguranță în transportul feroviar și cât se poate de uniform/standardizat, raportat la cadrul normativ internațional în domeniu;- executarea obligațiilor care reies din Acordul de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, şi Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, aprobat prin Legea nr. 112/2014, precum și Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.829/2023.Având în vedere faptul că proiectul presupune transpunerea și includerea prevederilor din actul UE în cel național, este evident că se reglementează un șir de elemente noi, după cum urmează:- *dispoziții cu privire la domeniul de aplicare în ceea ce privește materialul rulant și exploatarea;**- aspecte referitoare la specificațiile funcționale și tehnice ale subsistemelor;**- prevederi referitoare la valorile-limită a nivelurilor de presiune acustică în condiții normale ale vehicului în legătură cu zgomotul la staționare, pornire și trecere, cât și limitele zgomotului din interiorul cabinei mecanicului de locomotive;**- aspecte referitoare la măsurarea zgomotului emis de vehicule care circulă pe șine și zgomotului în interiorul vehiculelor care circulă pe șine;**- condiții generale de utilizare a saboţilor de frână din materiale compozite.* |
| 3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare |
|

|  |
| --- |
| Opțiuni alternative nu au fost examinate, or în calitate de stat candidat pentru aderarea la Uniunea Europeană și conform Acordului de Asociere RM-UE, Republica Moldova și-a asumat angajamentul de a transpune treptat, legislația comunitară în cea națională. Anume acest proiect prin dispozițiile lui transpune prevederile Regulamentului (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind specificaţia tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”, de modificare a Deciziei 2008/232/CE și de abrogare a Deciziei 2011/229/UE.Prin urmare, opțiunea alternativă de a nu elabora și promova acest act normativ nu a fost considerată, deoarece amânarea reglementării ar conduce la consecințe negative în ceea ce privește armonizarea cerințelor tehnice, administrative și în materie de siguranță feroviară, totodată fiind imposibilă atingerea obiectivelor de bază indicate și stabilite supra la subpunctul 3.1.  |

 |
| **4. Analiza impactului de reglementare**  |
| 4.1. Impactul asupra sectorului public |
| Proiectul de act normativ nu are impact asupra sectorului public. Proiectul nu are efecte asupra funcționalității administrației publice în implementarea politicilor publice și a cadrului normativ, atât cel existent, cât și cel din opțiunea propusă. Totodată, proiectul nu implică necesități de reformă și de restructurări instituționale.  |
| 4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative |
| Implementarea proiectului nu implică alocarea mijloacelor financiare din contul bugetului de stat. |
| 4.3. Impactul asupra sectorului privat |
| Prezentul act normativ are un impact pozitiv asupra sectorului privat, ori neadoptarea prezentului act ar putea genera efecte negative în ceea ce privește performanța transportului în domeniul feroviar național. |
| 4.4. Impactul social4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal |
| Prelucrarea datelor cu caracter personal se va face strict prin asigurarea protecţiei drepturilor şi libertăţilor fundamentale ale persoanei fizice în ceea ce priveşte prelucrarea datelor cu caracter personal, conform Legii nr. 133/2011 privind protecţia datelor cu caracter personal.  |
| 4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen |
| Regulamentul privind specificaţia tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot” nu are impact asupra echității și egalității de gen. |
| 4.5. Impactul asupra mediului |
| În privința aspectului de mediu, precizăm că riscuri și probleme de mediu aferente acestui proiect nu există.  |
| 4.6. Alte impacturi și informații relevante |
|  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 ordin conține norme privind armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene.Astfel, potrivit clauzei de armonizare, proiectul de ordin transpune parțial Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind specificaţia tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”, de modificare a Deciziei 2008/232/CE și de abrogare a Deciziei 2011/229/UE (Text cu relevanţă pentru SEE), CELEX: 02014R1304, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 356 din 12 decembrie 2014, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1694 al Comisiei din 10 august 2023. |
| 5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE |
| Prezentul proiect nu contravine Constituției Republicii Moldova și cadrului normativ național. La etapa actuală, cadrul juridic primar pe domeniul feroviar și anume Codul transportului feroviar, prevede dispoziții generale cu privire la specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI), astfel acestea reprezentând specificațiile care acoperă fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor feroviare convenționale.Totodată, reiterăm că pct. 3 din Hotărârea Guvernului nr. 725/2024 cu privire la aprobarea unor regulamente în domeniul transportului feroviar, prevede expres că, *până la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, specificațiile tehnice de interoperabilitate se aprobă de organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar conform Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative*.Prin urmare, actualmente reglementările privind specificațiile tehnice de interoperabilitate sunt de ordin general, iar odată cu transpunerea Regulamentului (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind specificaţia tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”, de modificare a Deciziei 2008/232/CE și de abrogare a Deciziei 2011/229/UE va fi aprobat *Ordinul viceprim-ministrului, ministrului infrastructurii și dezvoltării regionale cu privire la aprobarea Regulamentului privind specificaţia tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”*.Gradul de compatibilitate a actului UE cu proiectul în cauză este reflectat în tabelul de concordanță elaborat conform prevederilor Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1171/2018. |
| **6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ** |
| În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului a fost plasat și poate fi accesat pe portalul particip.gov.md: https://particip.gov.md/ro/document/stages/\*/14047Totodată, proiectul actului normativ va fi supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice de resort, inclusiv cele implicate în procesul de implementare a proiectului, în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, vor fi vizate următoarele instituții:- Ministerul Finanțelor;- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;- Agenția Feroviară;- Î.S. “Calea Ferată din Moldova”;- Centrul de Armonizare a Legislației. |
| **7. Concluziile expertizelor** |
| Proiectul Ordinului viceprim-ministrului, ministrului infrastructurii și dezvoltării regionale cu privire la aprobarea Regulamentului privind specificaţia tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”, definitivat în urma procesului de avizare, va fi supus expertizei juridice conform prevederilor Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele acesteia vor fi incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect. Expertizarea proiectului va fi efectuată de către Ministerul Justiției. |
| **8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent** |
| Proiectul în cauză este compatibil cu prevederile Constituției Republicii Moldova, alte tratate internaţionale în vigoare şi angajamentele asumate de ţara noastră la nivel internaţional și regional, precum şi cu legislaţia Uniunii Europene. Punerea în aplicare a prezentului proiect nu necesită modificarea actelor normative sau adoptarea de legi noi, planuri de acțiuni pentru implementare. |
| **9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ** |
| În vederea implementării prevederilor actului normativ, întreprinderile feroviare trebuie să instituie un sistem de management al siguranței, precum și să îndeplinească cerințele stabilite în specificațiile tehnice de interoperabilitate, a normelor de siguranță și a altor reglementări relevante în vederea controlului riscurilor și efectuării operațiunilor de transport feroviar în siguranță. |

**Secretar general Angela ȚURCANU**