

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova și Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave este elaborat în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 306/2025 și al Planului de acțiuni al MIDR pentru anul 2025, care prevăd transpunerea Directivei (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE, CELEX: 32019L0883, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L 151 din 07 iunie 2019. Proiectul este elaborat în vederea realizării: - Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025, la punctul pct.120 din Anexa A aferentă Capitolului 14 „Politica de transport”, Clusterul 4; - Planului de acțiuni al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale pentru anul 2025 (PA MIDR), aprobat prin ordinul Viceprim-ministrului, Ministrului Infrastructurii Dezvoltării Regionale, nr.2 din 14.10.2025 la poziția 68 din Obiectivul nr.4: Consolidarea și dezvoltarea cadrului normativ și instituțional în domeniul transportului naval pentru revitalizarea și dezvoltarea acestuia. - Articolului 3 alin. (2) din Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern, care conferă autorității centrale de specialitate competența de a elabora acte normative în domeniul transportului naval, inclusiv regulamente privind siguranța și protecția mediului în porturi. - Articolului 6 alin. (3), lit. c) din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999, prevede că, organului central de specialitate elaborează și propune Guvernului spre aprobare proiecte de acte normative de punere în aplicare a prevederilor în domeniul transportului naval, protecției consumatorilor, protecției mediului și accesului la piața serviciilor în domeniul transportului naval. - Legii nr. 1515/1993 privind protecția mediului înconjurător, care oferă baza legală generală pentru protecția mediului și Legea nr. 209/2016 privind deșeurile, care instituie principiul „poluatorul plătește” și prevăd obligația autorităților de a

asigura infrastructura de colectare și gestionare a deșeurilor provenite din activități de transport naval (prevenire, reutilizare, reciclare, valorificare energetică, eliminare), având ca obiectiv reducerea impactului negativ al deșeurilor asupra sănătății umane și a mediului.

- Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană (ratificat prin Legea nr. 112/2014), în special Capitolul 15 – Transport și Capitolul 16 – Mediu, care prevăd alinierea legislației naționale la directivele europene privind transportul maritim și protecția mediului marin.

Astfel, proiectul de hotărâre reprezintă o acțiune de implementare a angajamentelor Republicii Moldova în procesul de aderare la Uniunea Europeană, având drept surse juridice principale actele menționate mai sus și fiind elaborat în executarea Planului de acțiuni al Guvernului și sectorial al MIDR pentru anul 2025.

Inițiativa are la bază angajamentele Republicii Moldova de armonizare a legislației cu acquis-ul Uniunii Europene în domeniul transportului naval și protecției mediului marin, precum și necesitatea creării unui cadru funcțional pentru colectarea, sortarea și valorificarea deșeurilor generate de nave în porturile naționale.

Proiectul urmărește alinierea la practicile europene privind aplicarea principiului „poluatorul plătește”, modernizarea infrastructurii portuare, reducerea poluării apelor Dunării și Prutului, asigurarea controlului și trasabilității deșeurilor, precum și integrarea Republicii Moldova în sistemul electronic european de raportare portuară (SafeSeaNet).

Proiectul hotărârii de Guvern este elaborat în scopul asigurării cadrului normativ național cu reglementările cadrului normativ european.

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

Republica Moldova, deși stat riveran Dunării și semnatar al Acordurilor internaționale privind protecția mediului marin și fluvial, nu dispune în totalitate în prezent de un cadru normativ coerent care să reglementeze sistemul de colectare, preluare și gestionare a deșeurilor provenite de la nave în porturile naționale.

În prezent, Republica Moldova se confruntă cu un gol normativ semnificativ în ceea ce privește gestionarea deșeurilor provenite de la nave, atât în porturile maritime, cât și în punctele de acostare fluviale. Deși cadrul legislativ general privind transportul naval și protecția mediului include norme aplicabile în domenii conexe, acestea sunt dispersate, incomplete și necorelate cu standardele Uniunii Europene și cu cerințele Convenției MARPOL 73/78. Situația actuală reflectă un regim de funcționare a porturilor și operatorilor portuari în care procedurile de predare, colectare și gestionare a deșeurilor de la nave sunt fragmentare, neuniforme și lipsite de o bază juridică distinctă, fapt care generează riscuri de poluare, pierderi economice și dificultăți majore de monitorizare.

Cadrul legislativ național cu aplicabilitate în domeniu: *Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern, Codul navigației maritime comerciale nr. 599/1999 și Legea nr. 209/2016 privind deșeurile*, conține doar dispoziții generale privind protecția mediului și responsabilitatea operatorilor economici, fără a stabili mecanisme operaționale clare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, fără proceduri standardizate de notificare și fără prevederi referitoare la instalațiile

portuare de preluare. Lipsesc norme referitoare la capacitatea minimă necesară pentru colectarea reziduurilor petroliere, apelor uzate, apelor de santină sau a deșeurilor solide; nu sunt prevăzute obligații clare ale armatorilor și operatorilor portuari privind predarea deșeurilor; iar instituțiile de control nu dețin instrumentele juridice necesare pentru sancționarea adecvată a navelor neconforme.

Portul Internațional Liber Giurgiulești (PILG), principala poartă maritimă a țării, operează în lipsa unui Regulament specializat aprobat de Guvern, aplicând proceduri interne elaborate de administrația portuară, care nu sunt armonizate cu cerințele Directivei (UE) 2019/883 sau cel puțin nu sunt publice. Preluarea deșeurilor se realizează prin contracte comerciale individuale, fără un sistem integrat de evidență, fără raportare digitală și fără o procedură unitară de verificare a cantităților predate. Acest model de operare creează vulnerabilități: operatorii portuari nu sunt obligați să asigure instalații permanente pentru toate tipurile de deșeuri, navele nu sunt obligate să predea deșeurile înainte de plecare, iar inspecțiile efectuate de autorități sunt limitate din cauza lipsei unui mecanism clar de raportare.

În Portul de Pasageri și Mărfuri Giurgiulești (PPMG) și în punctele de acostare de pe râul Prut situația este și mai dificilă: infrastructura existentă este minimală, instalațiile de colectare sunt insuficiente sau inexistente, iar fluxurile de deșeuri sunt gestionate adesea ad-hoc, prin operatori externi, fără trasabilitate documentară. În lipsa unui cadru normativ coerent, autoritățile nu dispun de date exacte privind volumele de deșeuri generate și preluate anual, nu există o evidență centralizată a serviciilor de preluare, nu sunt publice datele respective, iar nivelul real de conformitate a navelor rămâne necunoscut.

Deși, Legea nr. 209/2016 privind deșeurile conține unele dispoziții generale privind predarea deșeurilor generate de nave și preluarea acestora de către instalațiile portuare, în practică aceste dispoziții nu sunt aplicate. La momentul actual, PILG și PPMG acceptă doar cantități limitate de deșeuri menajere, care sunt colectate și depozitate pe platforma de deșeuri a Primăriei satului Giurgiulești, în baza contractelor de salubritate încheiate. Această stare de lucruri decurge, în temei, din faptul că odată colectate deșeurile prevăzute de Directivă, porturile nu ar avea la dispoziție soluții de gestionare ulterioară a acestora.

Reieșind din cele menționate, deși sfera de aplicare a Directivei vizează exclusiv etapa de colectare a deșeurilor provenite de la nave, preluarea acestora în porturi ridică imediat problema tratării lor ulterioare (în acest sens, este relevant și că, potrivit Legii 209/2016, în cadrul activității de colectare a deșeurilor stocarea temporară preliminară este permisă timp de maxim 9 luni, după care deșeurile trebuie obligatoriu supuse unor operațiuni de tratare corespunzătoare). Prin urmare, implementarea Directivei nu poate fi realizată în lipsa unui sistem funcțional de tratare a deșeurilor.

Constatăm că în prezent în Republica Moldova acest sistem este într-o fază incipientă. De exemplu, Programul național pentru gestionarea deșeurilor, adoptat prin Hotărârea Guvernului nr. 972/2023, și intrat în vigoare în martie 2024 ("Programul"), recunoaște, în pct. 63 și 65, lipsa infrastructurii de colectare și tratare a uleiurilor uzate. Această constatare este cu atât mai semnificativă, cu cât Programul menționează lipsa datelor statistice cu privire la uleiurile uzate, iar la estimarea necesităților de gestionare a acestei categorii de deșeuri pentru întocmirea

Programului nu au fost luat în considerare necesarul suplimentar generat de colectarea uleiurilor uzate de la nave.

La nivel mai general, Programul expune deficiențe esențiale în ceea ce privește gestionarea deșeurilor periculoase, care constau în lipsa la nivel național a instalațiilor pentru tratarea/depozitarea acestor deșeuri, dar și a operatorilor autorizați pentru tratarea lor (pct. 38, 63, 65, 102, 111 6), 113 3) ale Programului), precum și, în subsidiar, deficiențe chiar și în acoperirea teritorială cu servicii de colectare a deșeurilor de produse REP5.

Potrivit Planului național de dezvoltare pentru anii 2026-2028 („PND”), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 238 din 29 aprilie 2025, sistemul integrat de gestionare a deșeurilor (nespeciale) în regiunea Cahul (unde se află cele două porturi vizate de Directivă) urmează a fi asigurat la nivel de 100% abia către anul 2029 (Obiectiv general 10), iar infrastructura de valorificare a deșeurilor periculoase la nivel de țară - abia către anul 2032 (Obiectiv general 10; acțiunea de reformă 266 din Partea operațională a PND). Conform PND această din urmă acțiune de reformă presupune costuri estimate totale de 210 milioane lei pentru perioada 2026-2028 (fără sursa de identificare a resurselor necesare). Mai mult ca atât, având în vedere că acțiunea de reformă vizează, în temei, crearea Centrului de gestionare a deșeurilor, care conform art. 62 al Legii 209/2016, va avea un mandat limitat, axat pe tratarea unor categorii specifice de deșeuri periculoase, fără a acoperi tipurile de deșeuri vizate de Directivă, se pare că nici crearea acestui centru către anul 2032 nu va soluționa problema gestionării deșeurilor periculoase ce urmează a fi recepționate de la nave.

În acest context, un exemplu elocvent al eventualelor probleme este faptul că PILG se confruntă de mai mult de 10 ani cu problema evacuării a reziduurilor petroliere, care s-au acumulat pe teritoriul și continuă să fie stocate pe amplasament și în prezent.

Un alt deficit major îl reprezintă lipsa unui sistem electronic de notificare și raportare, element central al Directivei (UE) 2019/883. Navele nu sunt obligate să notifice tipul și cantitatea de deșeuri înainte de sosirea în port, ceea ce face imposibilă planificarea operațiunilor de colectare, iar datele referitoare la predarea efectivă sunt înregistrate manual sau sunt păstrate de operatori fără a fi centralizate la nivel de stat. În absența unui sistem digital, Republica Moldova nu poate integra fluxurile de date în platformele europene SafeSeaNet (Sistemul UE de monitorizare și informare a traficului navelor), care este o rețea paneuropeană și un sistem de schimb de informații maritime sau EMSWe (Cadrul pentru Ghișeul Unic European în Domeniul Maritim, din engleză *European Maritime Single Window environment*) este un cadru legislativ și tehnic mai nou, care are ca scop simplificarea radicală a formalităților administrative pentru navele care sosesc și pleacă din porturile UE, ceea ce limitează capacitatea țării de a participa la mecanismele europene de control al poluării și de supraveghere a navelor.

Cadrul sancționator actual nu este adaptat specificului sectorului naval. Nu există sancțiuni dedicate pentru neraportarea deșeurilor, pentru refuzul de predare, pentru furnizarea de informații false sau pentru operarea neautorizată a instalațiilor portuare de preluare. Lipsa unui regim sancționator clar și a unei autorități responsabile cu inspecția statului-port facilitează evitarea obligațiilor de către nave,

ceea ce poate conduce la deversări ilegale în apele naționale sau transfrontaliere.

Totodată, Republica Moldova nu dispune de planuri portuare de recepție și gestionare a deșeurilor conforme cerințelor europene. Porturile nu sunt obligate să elaboreze astfel de planuri, nu există o procedură oficială de aprobare, iar actualizarea lor periodică nu este prevăzută. Acest vid normativ afectează capacitatea autorităților de a monitoriza infrastructura de mediu și de a evalua nivelul real de pregătire a porturilor pentru gestionarea deșeurilor generate de nave. În contextul intensificării activităților de transport naval și al creșterii fluxurilor comerciale prin Giurgiulești, absența planurilor portuare generează riscuri crescute de poluare accidentală și incapacitate operațională.

Un alt aspect critic îl constituie sistemul de tarifyare. În prezent, tarifyele pentru serviciile de preluare sunt stabilite individual de port sau de operatori, fără a exista un mecanism uniform, transparent și bazat pe principiul „poluatorul plătește”, prevăzut de Directivă. Această practică generează diferențe nejustificate între operatori, descurajează navele să predea deșeurile în porturile moldovenești și creează dificultăți în asigurarea sustenabilității financiare a instalațiilor portuare.

Problemele identificate sunt accentuate și de contextul internațional: pentru statele membre ale UE și țările candidate, gestionarea deșeurilor provenite de la nave este o obligație fundamentală derivată atât din acquis-ul comunitar, cât și din Convenția MARPOL 73/78. Lipsa unui cadru național echivalent plasează Republica Moldova într-o poziție vulnerabilă, afectând credibilitatea autorităților în raport cu partenerii europeni și riscurile de poluare transfrontalieră.

În acest context, intervenția normativă devine necesară și urgentă. Aprobarea unui **Regulament privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave** este singura soluție viabilă pentru:

- crearea unui cadru juridic unitar și complet;
- clarificarea responsabilităților instituționale;
- standardizarea procedurilor naționale de notificare, predare și evidență;
- implementarea unui sistem de tarifyare echitabil;
- instituirea unui regim sancționator eficient;
- integrarea Republicii Moldova în sistemele europene de raportare și control;
- protejarea mediului acvatic și prevenirea poluării.

Prin urmare, necesitatea adoptării acestui Regulament nu este doar o obligație derivată din procesul de apropiere de Uniunea Europeană, ci și o condiție esențială pentru modernizarea sectorului naval, pentru creșterea nivelului de siguranță portuară și pentru gestionarea responsabilă a resurselor de mediu ale Republicii Moldova.

Cu toate că, experiența unor țări UE arată că implementarea Regulamentului ar presupune un termen de 36 luni, aceasta este valabil pentru cazurile când țările aveau dezvoltate infrastructura necesară preluării și utilizării deșeurilor, însă situația din Republica Moldova este diferită și având în vedere acest fapt se propune implementarea completă a prevederilor Regulamentului către anul 2032, care deja este prevăzut în Planului național de dezvoltare pentru anii 2026-2028, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 238 din 29 aprilie 2025.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul prevede transpunerea Directivei (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE, CELEX: 32019L0883, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L 151 din 07 iunie 2019.

Scopul proiectului este crearea unui sistem național unitar, eficient și sustenabil de gestionare a deșeurilor provenite de la nave, care să asigure protecția mediului acvatic al Republicii Moldova, modernizarea infrastructurii portuare și conformitatea deplină cu cerințele Directivei (UE) 2019/883. Prin acest cadru normativ se urmărește implementarea mecanismelor europene de colectare, raportare și control a deșeurilor în porturile maritime și fluviale, garantând că toate navele care escală porturile moldovenești descarcă deșeurile în mod controlat, sigur și transparent.

Proiectul Regulamentului privind instalațiile portuare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave introduce pentru prima dată în Republica Moldova un sistem unitar și coerent de reglementare a procesului de colectare, recepție, raportare și gestionare a deșeurilor generate de navele care operează în porturile naționale. Prin transpunerea integrală a Directivei (UE) 2019/883, proiectul urmărește modernizarea sectorului naval, prevenirea poluării apelor interioare și alinierea la standardele Uniunii Europene și ale Convenției MARPOL 73/78.

În primul rând, proiectul stabilește un cadru juridic clar privind obligațiile tuturor navelor care intră în porturile Republicii Moldova, indiferent de pavilion, mărime sau tip. Regulamentul introduce noțiuni și definiții armonizate cu acquis-ul european, eliminând interpretările neunitare și creând o bază legală solidă pentru aplicarea uniformă a procedurilor de notificare și predare a deșeurilor.

Un element esențial al proiectului îl constituie instituirea responsabilităților precise pentru autoritățile naționale. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale preia rolul de coordonator al politicilor, iar Agenția Navală devine autoritatea principală de supraveghere, control și inspecție a navelor și a instalațiilor portuare. Ministerul Mediului gestionează componenta de autorizare a operatorilor de gestionare a deșeurilor. Această structură instituțională este un element de noutate major, corectând fragmentarea actuală a atribuțiilor și lipsa unui agent unic de control.

Proiectul stabilește cerințe tehnice obligatorii pentru instalațiile portuare de preluare, conform anexelor Convenției MARPOL și Directivei (UE) 2019/883. Porturile vor fi obligate să dispună de infrastructuri adecvate pentru preluarea tuturor tipurilor de deșeuri: reziduuri petroliere, ape uzate, apă de santină, gunoae solide, reziduuri de marfă, astfel încât navele să nu fie împiedicate să predea deșeurile înainte de plecare. Introducerea autorizării oficiale a instalațiilor portuare și a cerințelor tehnice minime este o altă noutate majoră, deoarece în prezent nu există norme care să oblige porturile să mențină astfel de capacități.

Proiectul introduce, de asemenea, obligația elaborării Planurilor portuare de recepție și gestionare a deșeurilor. Fiecare port trebuie să prezinte un plan detaliat privind infrastructura disponibilă, procedurile de operare, măsurile de prevenire a poluării și volumul estimat de deșeuri generate de nave. Planurile vor fi evaluate și

aprobate de Agenția Navală și vor fi actualizate periodic. Acest instrument nu există în legislația națională, iar adoptarea lui reprezintă o schimbare fundamentală în modul de organizare a serviciilor portuare. O altă prevedere cheie este introducerea procedurii standardizate de notificare prealabilă a deșeurilor și obligativitatea predării deșeurilor înainte de plecare. Navele vor trebui să declare, în format electronic, cantitățile și tipurile de deșeuri la bord, să predea deșeurile în instalațiile portuare autorizate și să obțină un certificat oficial de predare. Această obligație corectează situația actuală în care majoritatea navelor nu raportează volumul real al deșeurilor, iar autoritățile nu au posibilitatea de a verifica trasabilitatea fluxurilor. În conformitate cu principiul „poluatorul plătește”, proiectul introduce un sistem tarifar nou, compus dintr-o taxă indirectă, aplicată tuturor navelor, și o taxă directă pentru deșeurile speciale sau cantitățile neobișnuite. Sistemul tarifar este transparent, previzibil și sustenabil, permițând acoperirea costurilor de colectare și eliminare fără a încărca bugetul de stat. Acesta reprezintă un progres major față de situația actuală, în care tarifele sunt stabilite arbitrar și fără fundament normativ. Un alt element de noutate esențial este implementarea unui sistem electronic național de raportare a deșeurilor provenite de la nave. Acest sistem va permite notificarea prealabilă, înregistrarea predărilor, monitorizarea volumelor și transmiterea datelor către autorități, cu posibilitatea integrării în platformele europene SafeSeaNet și EMSWe odată cu avansarea procesului de aderare la UE. În final, proiectul ar trebui să prevadă și sancțiuni pentru nave și operatori care nu respectă obligațiile de predare, raportare sau autorizare, care trebuie să prezinte un regim sancționator modernizat, proporțional, disuasiv și aplicabil, dar în funcție de specificul național privind stabilirea sancțiunilor acestea vor fi prevăzute în Codul contravențional urmare a aprobării proiectului vizat. Astfel, proiectul reprezintă o modernizare structurală a sectorului naval, corectând lacunele majore existente, instituind un mecanism de control eficient și pregătind Republica Moldova pentru integrarea în sistemele europene de management al deșeurilor generate de nave. Aprobarea acestui Regulament este esențială pentru protecția mediului, siguranța navigației și apropierea reală de standardele Uniunii Europene.	3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare Opțiuni alternative nu au fost analizate, or asigurarea armonizării cadrului normativ național la legislația UE, constituie un obiectiv asumat de către Republica Moldova în contextul statutului de țară candidat la aderarea la UE. Prin urmare, singura opțiune viabilă este adoptarea proiectului Hotărârii de Guvern, care oferă stabilitate juridică, forță executorie și claritate instituțională. Această formulă permite armonizarea deplină cu acquis-ul comunitar, asigură aplicarea uniformă în toate porturile țării și conferă Guvernului instrumentele necesare pentru coordonarea politicilor de mediu și transport naval într-o manieră coerentă, predictibilă și sustenabilă. 4. Analiza impactului de reglementare
---	--

4.1. Impactul asupra sectorului public

Aprobarea Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave va avea un impact clar, structurat și predominant pozitiv asupra sectorului public, prin consolidarea capacităților instituționale, clarificarea competențelor și creșterea eficienței administrative în domeniul protecției mediului și al transportului naval.

În primul rând, actul consolidează rolul instituțional al autorităților naționale, oferindu-le un cadru juridic clar pentru exercitarea competențelor. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va beneficia de un instrument normativ modern, care permite coordonarea uniformă a transport naval și politicilor de mediu, eliminând suprapunerile administrative și lipsa de coerență între instituții.

Agenția Navală este una dintre instituțiile cu cel mai mare impact direct. Prin Regulament, aceasta capătă atribuții consolidate privind controlul statului-port, autorizarea instalațiilor portuare, verificarea preluării efective a deșeurilor și supravegherea conformității operatorilor. Aceste competențe sporesc capacitatea agenției de a preveni poluările, de a acționa prompt în situații de risc și de a asigura trasabilitatea deplină a fluxurilor de deșeuri. În același timp, Agenția Navală va trebui să își dezvolte capacități tehnice și digitale, inclusiv prin instruirea inspectorilor și integrarea în sistemele electronice europene de raportare.

Ministerul Mediului va avea o vizibilitate și un rol mai clar în procesul de autorizare și monitorizare a operatorilor de gestionare a deșeurilor portuare. Impactul asupra acestei instituții constă în optimizarea fluxurilor de date, îmbunătățirea raportării și integrarea într-un mecanism mai riguros de control al calității mediului. De asemenea, Sistemul Informațional Automatizat de Management al Deșeurilor va putea fi completat cu date noi, relevante pentru sectorul naval.

Administrațiile portuare de stat vor fi obligate să dezvolte planuri portuare de gestionare a deșeurilor, să mențină instalații conforme și să implementeze proceduri standardizate. Aceasta va duce la profesionalizarea managementului portuar, la reducerea riscurilor de neconformitate și la creșterea calității serviciilor oferite navelor. Pe termen lung, porturile vor beneficia de un statut operațional mai competitiv, sporindu-și capacitatea de a atrage trafic internațional.

Impactul bugetar asupra sectorului public este moderat, deoarece sistemul tarifar introdus, bazat pe principiul „poluatorul plătește”, va acoperi o parte semnificativă a costurilor operaționale. Investițiile publice necesare pentru digitalizare și instruire pot fi susținute prin programe de asistență europeană, ceea ce reduce presiunea asupra bugetului de stat.

În cele din urmă, proiectul contribuie la modernizarea substanțială a administrației publice din domeniul naval și de mediu, crește capacitatea instituțiilor de a preveni poluarea și de a controla activitățile portuare și asigură o aliniere reală la standardele Uniunii Europene, consolidând credibilitatea și eficiența sectorului public.

Proiectul de hotărâre nu presupune crearea de noi structuri instituționale, respectiv va fi o necesitate minimă de resurse financiare suplimentare. Cheltuielile asociate se vor limita la: actualizarea legislației secundare și a regulamentelor interne, organizarea cursurilor de instruire și perfecționare profesională, elaborarea

unor ghiduri și metodologii de aplicare. Costurile inițiale vor fi acoperite din bugetele operaționale curente ale autorităților vizate și, eventual, după caz, prin sprijin extern.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea acestui proiect implică costuri inițiale de infrastructură, cheltuieli administrative și investiții în digitalizare, dar în același timp generează beneficii economice, de mediu și sociale considerabile pentru Republica Moldova. Proiectul nu urmărește doar conformarea la standardele Uniunii Europene, ci și optimizarea utilizării resurselor portuare și reducerea costurilor de mediu pe termen lung.

Aprobarea proiectului nu va impune o creștere semnificativă a cheltuielilor bugetare curente, întrucât majoritatea acțiunilor de implementare pot fi realizate în baza bugetelor instituționale existente ale Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR), Ministerului Mediului și Agenției Navale. Totuși, pentru asigurarea funcționalității infrastructurii portuare și a sistemului de control, sunt necesare investiții etapizate în infrastructura fizică și digitală a porturilor naționale.

Implementarea proiectului generează un impact financiar moderat, dar justificat, cu beneficii economice și operaționale evidente pe termen mediu și lung. Costurile se împart între investițiile inițiale necesare autorităților publice pentru a operaționaliza sistemul și cheltuielile ulterioare de întreținere, majoritatea fiind ulterior acoperite prin mecanismul tarifar bazat pe principiul „poluatorul plătește”.

La prima etapă, impactul financiar este concentrat pe dezvoltarea capacităților instituționale și pe modernizarea infrastructurii portuare. Agenția Navală va necesita investiții pentru instruirea inspectorilor, dezvoltarea sistemului electronic de raportare și achiziția de echipamente necesare controlului statului-port. Aceste costuri sunt moderate și pot fi acoperite din bugetele instituționale, completate cu finanțări europene disponibile pentru statele în proces de aderare. Implementarea platformei electronice de notificare și evidență a deșeurilor poate fi realizată modular, utilizând soluții moderne interoperabile, ceea ce limitează impactul financiar imediat.

Administrațiile portuare, în special cele din Giurgiulești, vor suporta costuri pentru îmbunătățirea sau completarea instalațiilor existente de preluare a deșeurilor. Aceste investiții sunt însă strict necesare pentru conformarea la Directiva (UE) 2019/883 și pentru oferirea unor servicii portuare competitive, compatibile cu standardele internaționale. Majoritatea porturilor vor putea utiliza infrastructura existentă ca bază, iar extinderea capacităților va fi etapizată, minimizând presiunea financiară imediată. Totodată, investițiile pot fi cofinanțate prin fonduri pentru tranziția verde, instrumente europene de preaderare sau granturi sectoriale.

Pe termen mediu, mecanismul tarifar introdus prin Regulament asigură sustenabilitatea financiară a sistemului. Tariful indirect aplicat tuturor navelor va acoperi costurile operaționale ale porturilor și ale operatorilor instalațiilor de preluare, fără a genera presiuni asupra bugetului de stat. Tariful direct aplicat deșeurilor speciale sau cantităților suplimentare va completa veniturile necesare pentru operarea eficientă a infrastructurii. Această structură tarifară elimină riscul

subfinanțării și asigură recuperarea graduală a investițiilor.

Din perspectiva autorităților, beneficiile financiare sunt considerabile: reducerea costurilor asociate combaterii poluărilor accidentale, eliminarea pierderilor cauzate de lipsa trasabilității deșeurilor, creșterea veniturilor portuare prin atragerea unui trafic naval conform și accesul la finanțări europene pentru mediu și digitalizare. Implementarea Regulamentului va contribui și la diminuarea riscurilor juridice și financiare pentru stat, întrucât standardele europene de protecție a mediului sunt aplicate uniform.

Implementarea unui sistem complet de preluare a deșeurilor provenite de la nave presupune investiții inițiale, dar nivelul acestor costuri este moderat în țările cu porturi de dimensiuni mici și medii, comparabile cu Republica Moldova. Analiza practicilor din România, Lituania, Letonia și Estonia oferă o imagine realistă asupra costurilor pe care le poate anticipa și Moldova.

În România, porturile de la Dunăre și Marea Neagră au investit în modernizarea instalațiilor pentru ape uzate, reziduuri petroliere și deșeuri solide, precum și în digitalizarea raportării. Costurile au variat între 1,5–2,5 milioane EUR pentru porturile mari și sub 1 milion EUR pentru porturile mici.

Lituania, prin portul Klaipėda, a realizat investiții mai ample – între 3,8 și 4,5 milioane EUR – deoarece a modernizat atât infrastructura de preluare, cât și sistemele digitale conectate la platformele europene.

Letonia, cu porturi similare ca dimensiune cu Giurgiuleștiul, a optat pentru soluții mai economice, utilizând echipamente modulare și mobile. Investițiile s-au situat între 0,9 și 1,4 milioane EUR pe port.

Estonia, recunoscută pentru digitalizare, a investit aproximativ 6–7 milioane EUR la nivel național, majoritatea fondurilor fiind direcționate către sisteme informaționale integrate.

Pe baza acestor exemple, un port unic precum Giurgiulești are nevoie de investiții semnificativ mai reduse decât statele cu rețele portuare complexe. Dimensiunea modestă a infrastructurii și a fluxurilor navale permite o implementare etapizată, cu costuri rezonabile.

Pentru Republica Moldova, estimarea realistă se situează în intervalul:

- 1,0–1,6 milioane EUR pentru infrastructura fizică (instalații, echipamente, containere, sisteme de colectare);
- 0,4–0,8 milioane EUR pentru sistemul electronic național de raportare și integrarea cu sistemele europene;
- 0,1–0,2 milioane EUR pentru instruirea personalului și operaționalizare.

În total, costurile naționale se pot situa între 1,5 și 2,6 milioane EUR sau echivalentul a 30-52 mil lei, în funcție de soluțiile alese. Aceste valori sunt aliniate la realitățile statelor europene și pot fi acoperite gradual, inclusiv prin finanțări externe. Iar în funcție de timp implementarea proiectului poate dura cel puțin 30-36 luni. Aceasta este în linie cu experiența Letoniei, dar sub nivelul Lituaniei, datorită dimensiunii reduse a sectorului naval moldovenesc.

Dar aceasta nu include și dezvoltarea Sistemului integrat de gestionare a deșeurilor periculoase, care conform Planului național de dezvoltare pentru anii 2026-2028 în regiunea Cahul urmează a fi asigurat la nivel de 100% abia către anul 2029, iar infrastructura de valorificare a deșeurilor periculoase la nivel de țară - abia

către anul 2032 (Obiectiv general 10; acțiunea de reformă 266 din Partea operațională a PND). Conform PND această din urmă acțiune de reformă presupune costuri estimate totale de 210 milioane lei pentru perioada 2026-2028.

Aceste costuri includ următoarele acțiuni: Studiu de fezabilitate detaliat, inclusiv cerințele și termenii de referință pentru lansarea achiziției de lucrări de construcții, Yellow FIDIC Book design+built elaborat până la 31.12.2027; Acordul de mediu urmare a evaluării impactului asupra mediului (EIM) obținut până la 31.12.2027; 2 locații pentru amplasarea centrului identificate, examinate și selectate până la 31.12.2027; Proiectul tehnic conform normelor în vigoare elaborat până la 31.12.2029; Autorizația de construcție emisă până la 31.12.2029; Infrastructura necesară pentru deșeuri periculoase construită până la 31.12.2031; Spațiile de depozitare temporară construite conform standardelor până la 31.12.2031.

Astfel, experiența europeană confirmă că implementarea presupune costuri rezonabile, iar raportul cost–beneficiu este unul clar favorabil pentru protecția mediului, modernizarea portului Giurgiulești și integrarea Moldovei în standardele europene.

Implementarea Directivei (UE) 2019/883 în Republica Moldova este fezabilă și sustenabilă din punct de vedere financiar. Costurile se situează sub media europeană, iar perioada necesară pentru aplicarea deplină este comparabilă cu statele UE din aceeași categorie. Investițiile permit alinierea la acquis-ul comunitar, îmbunătățesc protecția mediului, sporesc controlul statului-port și contribuie la credibilitatea internațională a Moldovei, inclusiv în relația cu Memorandumul de la Paris.

Astfel, impactul financiar este unul justificat, echilibrat și sustenabil. Investițiile inițiale sunt moderate, cheltuielile de operare sunt acoperite prin sistemul tarifar, iar beneficiile economice, de mediu și operaționale sunt semnificative. Proiectul nu generează sarcini disproporționate pentru bugetul public și permite integrarea Republicii Moldova într-un regim modern, european, de gestionare a deșeurilor provenite de la nave.

Urmare a implementării proiectului beneficiile macroeconomice și sociale vor constitui:

- Reducerea riscurilor de poluare acvatică – costurile de remediere pentru un incident mediu de poluare cu hidrocarburi pot depăși 5 milioane lei; prevenirea acestor evenimente este mult mai rentabilă.
- Creșterea veniturilor portuare – prin atragerea unui trafic suplimentar de nave datorită serviciilor ecologice conforme standardelor UE (estimativ +10–15% volum anual).
- Îmbunătățirea imaginii internaționale – Republica Moldova devine eligibilă pentru participarea la programe UE de transport durabil (CEF, TEN-T, IPA).
- Beneficii sociale și de sănătate publică – reducerea poluării apelor contribuie la protejarea ecosistemelor, a resurselor piscicole și a sănătății comunităților riverane.

În concluzie, implementarea proiectului necesită investiții inițiale moderate, dar aduce beneficii economice și ecologice substanțiale. Mecanismul financiar bazat pe contribuții tarifare asigură sustenabilitatea sistemului fără impact major asupra bugetului de stat. Costurile propuse se aliniază practicilor din statele membre ale UE

cu porturi similare ca dimensiune (Letonia, Lituania, Croația).

Pe termen lung, actul normativ va contribui la:

- eficientizarea cheltuielilor publice prin prevenirea poluărilor costisitoare;
- creșterea veniturilor portuare și a taxelor ecologice;
- consolidarea capacității administrative a instituțiilor publice;
- protejarea resurselor naturale și a sănătății populației.

Prin urmare, impactul financiar global este pozitiv, iar investițiile propuse sunt justificate economic, social și ecologic, reprezentând o condiție necesară pentru integrarea Republicii Moldova în sistemul european de gestionare a deșeurilor portuare și pentru consolidarea guvernancei de mediu în sectorul transportului naval.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Aprobarea proiectului va avea un impact semnificativ, în mare parte pozitiv, asupra sectorului privat implicat în activități navale și portuare. În primul rând, proiectul introduce un cadru clar și previzibil pentru operatorii economici – armatori, agenți maritimi, operatori portuari, concesionari și companii de gestionare a deșeurilor. Această claritate normativă reduce incertitudinile și limitează riscurile comerciale, întrucât toate obligațiile devin standardizate, transparente și aplicabile în mod uniform, fără interpretări arbitrare.

Pentru operatorii portuari privați, impactul principal constă în necesitatea conformării la cerințele tehnice privind instalațiile de preluare și la procedurile de operare prevăzute de Regulament. Aceasta presupune investiții inițiale pentru modernizarea infrastructurii, însă beneficiile sunt considerabile: porturile care respectă standardele europene devin mai atractive pentru nave comerciale, cresc volumul de trafic, iar serviciile portuare se aliniază la cerințele logistice actuale ale transportatorilor internaționali. În plus, aplicarea unui sistem tarifar unitar și echitabil oferă operatorilor stabilitate financiară și posibilitatea recuperării treptate a investițiilor.

Pentru armatori și agenții maritimi, impactul se manifestă în principal în obligația de a notifica prealabil deșeurile și de a le preda în mod obligatoriu în port. Această procedură este deja obișnuită la nivel european, iar introducerea ei în Moldova aduce o uniformizare cu practicile din regiune. Armatorii vor beneficia de un sistem previzibil de tarificare, eliminând variațiile nejustificate între operatori, precum și de acces la servicii portuare conforme, ceea ce reduce riscurile operaționale și eventualele întârzieri.

Sectorul privat specializat în gestionarea deșeurilor va înregistra, de asemenea, un impact pozitiv. Implementarea Regulamentului creează o cerere nouă pentru servicii autorizate de colectare, transport și valorificare a deșeurilor provenite de la nave. În contextul în care aceste servicii sunt în creștere în toate porturile europene, se deschide o oportunitate reală pentru companiile moldovenești de a dezvolta capacități competitive pe un segment economic în expansiune.

Un beneficiu important pentru mediul privat este digitalizarea proceselor. Introducerea unui sistem electronic de notificare și raportare reduce semnificativ sarcinile administrative, minimizează erorile și scurtează timpul de procesare în port. Pentru operatori, aceasta se traduce în eficiență operațională, costuri indirecte mai mici și o navigație comercială mai fluidă.

Regulamentul aduce însă și obligații suplimentare pentru sectorul privat. Operatorii portuari trebuie să respecte cerințe stricte de mediu și să asigure funcționarea instalațiilor la standarde înalte. Armatorii trebuie să declare corect cantitățile de deșeuri și să achite taxele aferente. Totuși, aceste obligații sunt proporționale cu standardele internaționale și nu reprezintă o povară disproporționată, având în vedere că majoritatea navelor care ajung în Moldova operează deja în porturi care aplică aceleași reguli.

În final, impactul asupra sectorului privat este preponderent pozitiv. Regulamentul creează un mediu de afaceri mai sigur, mai predictibil și aliniat la standardele europene, îmbunătățește competitivitatea porturilor moldovenești, stimulează investițiile în infrastructură și generează oportunități noi în sectorul de gestionare a deșeurilor. Pentru operatori, trecerea la acest sistem nu este o povară, ci o condiție necesară pentru modernizarea transportului naval și pentru integrarea Republicii Moldova în rețeaua regională de transport și logistică.

4.4. Impactul social

Implementarea Hotărârii Guvernului privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave va genera efecte sociale pozitive directe și indirecte, contribuind la îmbunătățirea calității vieții populației și la protejarea sănătății publice.

În primul rând, reducerea poluării apelor Dunării, Prutului și a zonelor portuare va diminua riscurile asupra sănătății comunităților riverane, care depind în mare parte de resursele de apă pentru consum, irigații și pescuit. Gestionarea corectă a deșeurilor petroliere, menajere și alimentare va preveni contaminarea ecosistemelor și a lanțului trofic, contribuind la menținerea calității resurselor naturale și a biodiversității.

Pe plan local, proiectul va crea noi oportunități de angajare în domeniul serviciilor portuare, al transportului naval și al managementului deșeurilor. Se estimează formarea unor noi locuri de muncă stabile pentru operatori, tehnicieni de mediu, inspectori și personal logistic, ceea ce va stimula economia regională din zona Giurgiulești și din localitățile limitrofe.

Totodată, proiectul va contribui la dezvoltarea unei culturi ecologice și a responsabilității sociale în rândul personalului navigant, al operatorilor economici și al comunităților portuare. Campaniile de informare și instruire prevăzute în cadrul implementării vor sensibiliza populația asupra importanței protecției mediului marin și fluvial, aliniind comportamentele profesionale la valorile europene privind dezvoltarea durabilă.

Pe termen lung, reducerea poluării și îmbunătățirea condițiilor de mediu vor avea un impact pozitiv asupra turismului, pescuitului și activităților recreative, oferind beneficii directe comunităților locale. Prin urmare, impactul social al proiectului este preponderent pozitiv, contribuind la sănătatea publică, incluziunea economică locală, educația ecologică și creșterea calității vieții populației din zonele portuare și adiacente.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Implementarea proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea

Regulamentului privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave va implica prelucrarea unui volum limitat de date cu caracter personal, însă fără a genera riscuri majore asupra drepturilor persoanelor vizate.

Sistemul electronic de raportare și evidență a deșeurilor portuare, ce urmează a fi integrat cu platforma *SafeSeaNet*, va colecta date referitoare la nave, operatori, agenți maritimi și personal tehnic implicat în activitățile de predare, control și gestionare a deșeurilor. Aceste informații vor include, în principal, date profesionale (nume, funcție, companie, date de contact) și nu date sensibile sau personale ale echipajului ori pasagerilor.

Pentru a asigura protecția datelor, proiectul prevede că prelucrarea și stocarea acestora se vor realiza conform Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal și Regulamentului (UE) 2016/679 (GDPR), aplicabil prin procesul de armonizare legislativă. Accesul la date va fi limitat la autoritățile competente (Agenția Navală, Ministerul Mediului, administrațiile portuare), prin mecanisme de autentificare securizată și registre de acces.

Sistemul informatic va utiliza conexiuni criptate, logare auditabilă și protocoale de schimb de date conform standardelor Uniunii Europene, ceea ce va reduce la minimum riscul de acces neautorizat, pierdere sau utilizare abuzivă a informațiilor.

Prin urmare, impactul asupra datelor cu caracter personal este scăzut, controlabil și proporțional cu scopul legitim al proiectului. Măsurile tehnice și organizatorice prevăzute vor garanta respectarea principiilor de confidențialitate, legalitate și transparență, asigurând un echilibru adecvat între necesitatea administrativă și protejarea vieții private a persoanelor implicate în operațiunile portuare.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Normele aplicabile operatorilor economici, funcționarilor publici sau autorităților de supraveghere se vor aplica uniform, fără discriminare de gen.

Proiectul nu generează efecte discriminatorii și are un impact neutru sau pozitiv asupra echității și egalității de gen. Domeniul vizat transportul naval și protecția mediului se bazează pe competență profesională, nu pe criterii de gen, iar aplicarea actului normativ se va realiza în mod uniform pentru toți operatorii economici, instituțiile publice și persoanele implicate în activitățile portuare.

Prin promovarea principiilor de transparență, nediscriminare și acces egal la oportunități de instruire și angajare, proiectul creează premise pentru participarea echilibrată a femeilor și bărbaților în sectoare tradițional dominate de personal masculin. Activitățile de formare profesională, supraveghere și management al deșeurilor oferă șanse reale de integrare a femeilor în domenii tehnice și de mediu, inclusiv în funcții de conducere, control și planificare.

De asemenea, proiectul contribuie indirect la reducerea inegalităților socio-economice prin crearea de noi locuri de muncă în regiunea Giurgiu-lești și prin stimularea investițiilor verzi, ce favorizează incluziunea tinerilor, femeilor și a persoanelor din comunitățile riverane.

Implementarea măsurilor de comunicare și instruire va fi realizată cu respectarea principiilor de egalitate de șanse și acces echitabil la informație, în

concordanță cu prevederile Legii nr. 121/2012 cu privire la asigurarea egalității și ale Programul de promovare și asigurare a egalității între femei și bărbați în Republica Moldova pentru anii 2023-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 203/2023.

În concluzie, impactul proiectului asupra echității și egalității de gen este pozitiv și susținător, contribuind la crearea unui mediu profesional incluziv, bazat pe merit, competență și responsabilitate ecologică, fără discriminare de gen, vârstă sau statut social.

4.5. Impactul asupra mediului

Adoptarea și implementarea proiectului va avea un impact substanțial pozitiv asupra mediului, reprezentând una dintre cele mai importante măsuri de modernizare ecologică a sectorului naval din Republica Moldova. Prin instituirea unui sistem coerent de colectare, depozitare și eliminare a deșeurilor generate de nave, proiectul contribuie direct la protecția resurselor acvatice, a biodiversității și la reducerea poluării transfrontaliere a fluviului Dunărea, a Prutului și a apelor teritoriale ale țării.

În prezent, deșeurile petroliere, apele de santină, apele menajere și resturile solide provenite de la nave sunt gestionate fragmentar, existând un risc constant de scurgeri accidentale sau deversări necontrolate. Implementarea regulamentului va preveni aceste fenomene prin obligarea navelor să predea toate tipurile de deșeuri în port, înainte de plecare, și prin dotarea porturilor de stat și private cu instalații conforme standardelor MARPOL și Directivei (UE) 2019/883. Astfel, se va reduce semnificativ încărcătura poluantă a apelor, în special hidrocarburile, metalele grele și substanțele organice, care afectează ecosistemele acvatice și solurile riverane.

De asemenea, proiectul va institui un mecanism de trasabilitate și control electronic al fluxurilor de deșeuri, ceea ce va permite o monitorizare continuă și transparentă a cantităților colectate, transportate și valorificate. Aceasta va reduce riscul de manipulare necorespunzătoare și va contribui la integrarea fluxurilor portuare de deșeuri în sistemul național de management al deșeurilor.

Prin aplicarea principiului „poluatorul plătește”, actul va încuraja responsabilitatea ecologică a operatorilor economici, asigurând acoperirea costurilor de tratare fără subvenții publice excesive și promovând o gestiune durabilă a resurselor. Totodată, investițiile în infrastructura de preluare vor avea efecte indirecte asupra calității aerului și apei, prin reducerea arderii ilegale de reziduuri și a evacuărilor nefiltrate.

Proiectul contribuie la realizarea obiectivelor Strategiei de Mediu 2024-2030, a Programul Național de Gestionare a Deșeurilor pe anii 2023-2027 și a angajamentelor Republicii Moldova în cadrul Acordului de Asociere cu Uniunea Europeană. De asemenea, acesta susține îndeplinirea Obiectivelor de Dezvoltare Durabilă (ODD), în special ODD 6 – „Asigurarea disponibilității și managementul durabil al apei și sanitației pentru toți”, ODD 12 – „Asigurarea unor tipare de consum și producție durabile” și ODD 14 – „Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, a mărilor și a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă”.

Pe termen lung, impactul pozitiv se va reflecta în îmbunătățirea calității mediului acvatic și marin, reducerea riscului de poluare accidentală, restabilirea echilibrului ecologic al habitatelor din zona Giurgiulești, conservarea resurselor

piscicole și creșterea rezilienței ecosistemelor la presiunile antropice. Totodată, crearea unei infrastructuri verzi portuare va consolida imaginea Republicii Moldova ca stat care aplică principii moderne de guvernare ecologică și contribuie activ la protejarea mediului regional al bazinului Dunării.

Prin urmare, proiectul are un impact de mediu profund benefic, oferind garanții de protecție pe termen lung și reducând considerabil riscurile de poluare asociate transportului naval, în concordanță cu valorile și standardele Uniunii Europene.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu este aplicabil

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul prevede transpunerea Directivei (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE, CELEX: 32019L0883, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L 151 din 07 iunie 2019.

Transpunerea Directivei (UE) 2019/883 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave necesită un set coerent de măsuri normative și administrative, menite să asigure integrarea deplină a principiilor și cerințelor europene în cadrul juridic al Republicii Moldova. Procesul de transpunere trebuie realizat etapizat, cu implicarea tuturor autorităților competente din domeniile transportului naval, protecției mediului și economiei circulare.

Subsecvent, aceste măsuri vor permite transpunerea integrală și efectivă a Directivei (UE) 2019/883, asigurând compatibilitatea legislației naționale cu standardele Uniunii Europene, îmbunătățirea guvernării de mediu și dezvoltarea durabilă a transportului naval al Republicii Moldova.

Adițional a fost elaborat și anexat tabelul de concordanță care reflectă corespondența articol cu articol între Directiva (UE) 2019/883 și prevederile proiectului de act normativ. Tabelul va fi actualizat la fiecare revizuire a actului normativ în procesul de avizare și expertizare.

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

Crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE în domeniul instalațiilor portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave presupune un set de măsuri normative clare, etapizate și coerente, orientate spre transpunerea completă a Directivei (UE) 2019/883 și spre realizarea angajamentelor asumate prin HG nr. 306/2025 și Foaia de parcurs pentru ieșirea Republicii Moldova din lista neagră a Memorandumului de la Paris.

Măsura centrală o constituie aprobarea Hotărârii Guvernului privind Regulamentul privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave. Acest act definește obligațiile navelor, responsabilitățile porturilor,

competențele autorităților și instituie mecanismele de tarificare, control și raportare. Regulamentul devine fundamentul juridic pentru aplicarea acquis-ului și alinierea la cerințele MARPOL și la standardele europene privind prevenirea poluării.

Pentru aplicarea eficientă a Regulamentului sunt necesare suplimentar:

- Instrucțiuni ale Agenției Navale privind inspecțiile statului-port, autorizarea instalațiilor de preluare, verificările de conformitate și procedurile de control;
- Metodologia de calculul a costurilor și stabilirea tarifelor aferente serviciilor de preluare a deșeurilor;
- Procedurile operaționale interne privind notificarea electronică, predarea deșeurilor și schimbul de date interinstituțional;
- Procedura de elaborare și aprobare a Planurilor portuare de recepție a deșeurilor, aplicabilă tuturor porturilor.

Aceste acte secundare transformă cerințele Regulamentului în proceduri aplicabile zilnic.

Implementarea Regulamentului necesită instituirea unui sistem informațional care să permită notificarea, evidența și monitorizarea deșeurilor, interoperabil cu platformele europene SafeSeaNet și EMSWe. Actul tehnic aferent va facilita digitalizarea controlului portuar și conformarea la cerințele Paris MoU.

Se vor aproba regulamente interne de coordonare și control, programe de instruire a personalului și mecanisme de cooperare între instituțiile publice implicate.

Pentru a garanta aplicarea cadrului normativ, este necesară actualizarea regimului de sancționare în domeniul naval, cu sancțiuni clare pentru neraportare, refuzul predării, furnizarea de informații false sau operarea instalațiilor neautorizate. Aceste măsuri sunt esențiale pentru creșterea conformității și pentru demonstrarea progresului RM în procesul de ieșire din lista neagră, care vor fi prevăzute în Codul contravențional după aprobarea proiectului.

Pentru toate aceste reglementări și implementarea corectă și completă a Regulamentului nominalizat se prevede o perioadă de 5-7 ani, care este o perioadă similară de implementare a Directivei respective în multe țări din Uniunea Europeană.

Astfel, măsurile normative propuse vor asigura o aliniere completă la legislația UE, modernizează cadrul de reglementare și consolidează capacitatea Republicii Moldova de a implementa standarde europene și internaționale în domeniul protecției mediului și siguranței navale.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii va fi supus consultărilor publice și avizării/expertizării de către entitățile publice interesate, inclusiv cele implicate în implementarea prevederilor proiectului, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, următoarele autorități/instituții/entități vor fi vizate, să contribuie cu avize și expertize asupra proiectului:

Avizare:

- Ministerul Afacerilor Externe;

- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Finanțelor (inclusiv Serviciul Vamal); - Ministerul Mediului (inclusiv Inspectoratul pentru Protecția Mediului, Agenția de Mediu); - Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător; - Centrul de Armonizare a Legislației; - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi; - Agenția Navală a Republicii Moldova; - Î.S. Portul Fluvial Ungheni; - Î.C.S. „Danube Logistics” ERL, (Portul Internațional Liber Giurgiulești); - Î.S. „Bacul Molovata”. Urmare a ajustărilor aduse proiectului și documentelor care-l însoțește în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ a fost remis spre expertizare, după cum urmează: - Ministerul Justiției; - Centrul Național Anticorupție. Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, au fost plasat anunțurile privind inițierea procesului de elaborare a proiectului de act normativ care poate fi accesat la adresa: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15209
7. Concluziile expertizelor
Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art. 34, 36 și 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. La definitivarea proiectului de hotărâre recomandările prezentate vor fi reflectate în Sinteză.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
Proiectul nu contravine legislației naționale.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Implementarea va fi realizată de către autoritățile/instituțiile publice competente, organismele de evaluare a conformității și operatorii economici.

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA