

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 589/2017 privind aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul este 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
Elaborarea acestui proiect de hotărîre a Guvernului este necesară în contextul procesului de armonizare a legislației naționale la normele Uniunii Europene în domeniul transporturilor rutiere a mărfurilor periculoase dar și ținînd cont de procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase, precum și de necesitatea simplificării unor proceduri formale de conformitate de către operatorii economici în domeniul vizat. Procesul de integrare în spațiul economic european face necesară armonizarea reglementărilor tehnice, astfel încât condițiile de transportare, procedurile de control și cooperare mutuală să fie aliniate la standardele Uniunii Europene. În acest context, este de remarcat faptul că armonizarea integrală a Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase derivă expres din punctul 83, Capitolul 14, Clusterul 4 al Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 829/2023. În același timp temeiul pentru aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase derivă din articolul 3 litera d) al Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Transportul mărfurilor periculoase pe teritoriul Republicii Moldova este reglementat în principal prin Regulamentul privind transportarea mărfurilor periculoase, aprobat prin Hotărîrii Guvernului nr. 589/2017 și Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), la care Republica Moldova a aderat prin Hotărîrea Parlamentului nr. 44/1998. Aceste documente stabilesc condițiile generale de autorizare, ambalare, marcare, etichetare, documentare și transport al mărfurilor periculoase, procedurile de control, precum și cerințele privind instruirea personalului implicat în activitățile aferente. La nivelul Uniunii Europene aceste transporturi sunt reglementate conform prevederilor Acordului prenotat, iar monitorizarea este realizată conform Directivei (UE) 2022/1999 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 octombrie 2022 privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase. Ca urmare a examinării cadrului normativ național aplicabil s-a stabilit că acesta este parțial aliniat la standardele Uniunii Europene. Cu toate că Moldova a adoptat anumite prevederi din legislația europeană, încă există lacune și neconcordanțe în ceea ce privește terminologia utilizată, mecanismele de control și raportare, precum și în ceea ce privește cooperarea mutuală între Republica Moldova și statele-membre sau părți contractante ale A.D.R., în vederea aplicării corespunzătoare a condițiilor de transportare a mărfurilor periculoase și a condițiilor de cooperare în cazul în care se constată încălcări pe teritoriul Republicii Moldova și/sau în afara ei.

În baza angajamentelor asumate în procesul de apropiere de Uniunea Europeană, Republica Moldova are obligația de a transpune și implementa integral prevederile Directivei (UE) 2022/1999 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 octombrie 2022 privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase. Lipsa unei alinieri integrale creează incertitudini juridice sau discrepante în aplicarea și alinierea la standardele Uniunii Europene, ceea ce poate afecta atât siguranța transporturilor, cât și conformitatea cu cerințele europene în materie de control.

Una din problemele identificată și abordată este diferența dintre unele noțiuni utilizate în legislația națională și cele prevăzute în Directiva UE. De exemplu, termenii precum „vehicul rutier”, „întreprindere” sau „mărfuri periculoase” sunt definiți diferit, ceea ce poate genera interpretări neuniforme și dificultăți în aplicarea normelor. Această neconcordanță creează probleme atât pentru autoritățile de control, cât și pentru operatorii economici, care trebuie să respecte reglementări neuniforme.

De asemenea, actualul cadru normativ prevede un mecanism de clasificare și raportare a încălcărilor în funcție de categoriile de risc care este inspirat și parțial aliniat la standardele Uniunii Europene, ceea ce poate afecta eficiența și standardele uniformizate a controalelor în Republica Moldova și constatările efectuate în statele Uniunii Europene în ceea ce ține de transportul mărfurilor periculoase.

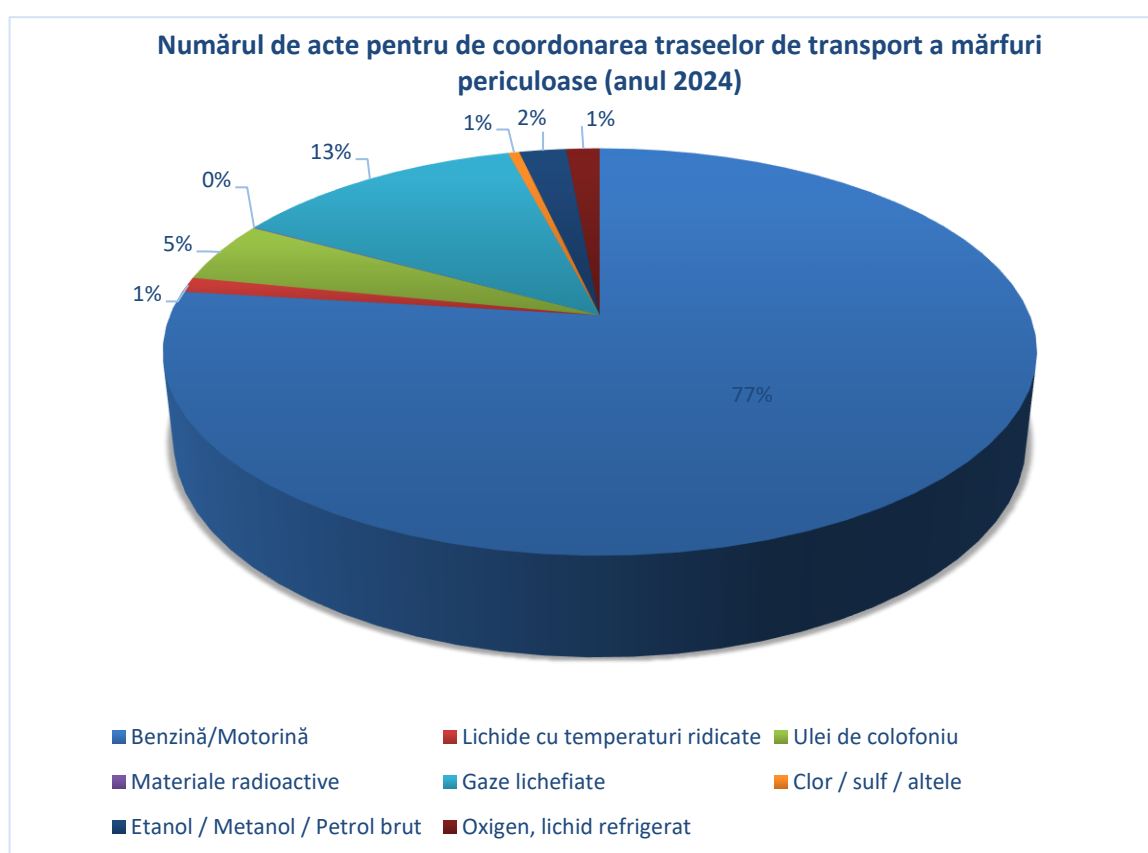
Un alt aspect esențial care necesită intervenție este lipsa unui mecanism de cooperare și asistență mutuală cu alte state în ceea ce privește schimbul de informații despre încălcările grave și repetate, precum și măsurile corective impuse transportatorilor. Directiva (UE) 2022/1999 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 octombrie 2022 privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase, prevede mecanisme clare prin care statele membre își acordă sprijin reciproc în aplicarea normelor, însă legislația națională nu conține dispoziții similare. Această lacună creează dificultăți în gestionarea transporturilor internaționale și reduce din posibilitățile unui control eficient al transportatorilor nerezidenți care operează pe teritoriul Republicii Moldova sau tranzitează teritoriul.

În prezent pentru transportarea mărfurilor periculoase este necesar ca operatorii de transport rutier să coordoneze traseul de transportare cu Agenția Națională Transport Auto, în comun cu alte autorități. Pentru coordonarea traseelor de transportare a mărfurilor periculoase, operatorii de transport rutier prezintă Agenției o cerere care conține un șir de informații. În acest context, la elaborarea proiectului autorii au ținut cont de prevederile Legii nr. 227/2025 pentru modificarea unor acte normative (optimizarea proceselor de obținere a actelor permissive), care introduce modificări în Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 (Art. XXVII.), potrivit cărora modul de coordonare al traseului de transportare a mărfurilor periculoase se propune a fi stabilit în temeiul indicatoarelor rutiere și a informației disponibilă public de la entitățile relevante (APL, IGP, administratorul drumului ș.a.), fără obligația obținerii actului de coordonare. Potrivit proiectului vizat, art.62 se completează cu un alineat cu următorul cuprins: „(2) Operatorul de transport rutier este obligat să stabilească preliminar traseul pe care se va efectua transportul de mărfuri periculoase, respectând semnalizarea rutieră, cerințele și restricțiile publicate de autoritatea administrației publice locale, de administrația drumurilor și/sau de Inspectoratul General de Poliție. Documentul care descrie traseul se elaborează în formă liberă de operatorul de transport și trebuie să fie deținut suplimentar la bordul vehiculului rutier care circulă pe traseul în cauză.”.

În același timp, în scopurile care derivă din normele primare prevăzute la cu excepțiile care derivă din alte acte primare - art. 7 lit. k) din Legea nr. 131/2007 și art. 24 alin. (3) și (8) din Legea nr. 67/2024, proiectul păstrează coordonarea traseelor pentru mărfurilor de Clasa 1 și Clasa 7, dar într-o formă mai simplificată, având în vedere mecanisme de notificare alternative și mai facile, inclusiv prin document electronic semnat cu semnătură electronică.

Astfel, prezentul proiect prevede eliminarea integrală a necesității coordonării prealabile a traseului cu autoritățile publice, cu excepția mărfurilor de Clasa 1 și Clasa 7. Astfel, se simplifică condițiile de activitate a operatorilor economici din domeniu. Totodată, proiectul prevede că operatorul de transport rutier va fi obligat să stabilească preliminar traseul pe care se efectuează transportul de mărfuri periculoase, iar documentul care stabilește traseul se va elabora în formă liberă de întreprindere și va fi deținut la bordul vehiculului pe toată durata cursei.

Din punct de vedere statistic și cu titlu de exemplu, menționăm că, în perioada 1 ianuarie – 31 decembrie 2024, autoritățile din Republica Moldova au emis 1.290 de acte de coordonare a traseelor pentru transportul intern al mărfurilor periculoase. Aceste acte reflectă aprobarea traseelor pentru transportul diferitor clase de substanțe periculoase, în conformitate cu clasificarea ADR (Acordul European referitor la Transportul Rutier Internațional al Mărfurilor Periculoase).



Analiza datelor arată o concentrare majoră a transporturilor în jurul a două categorii: gaze și lichide inflamabile, care cumulează împreună aproape 70% din totalul actelor emise.

n/o	Categoria mărfii periculoase	Nr. de acte emise
1	Benzină/Motorină	1412
2	Lichide cu temperaturi ridicate	22
3	Ulei de colofoniu	89
4	Materiale radioactive	1
5	Gaze lichefiate	237
6	Clor / sulf / altele	9
7	Etanol / Metanol / Petrol brut	38

Analiza comparată a bunelor practici și cadrului de reglementare a altor state a scos în evidență că foarte puține state aplică acest mecanism de coordonare a traseelor, iar în majoritatea cazurilor reglementarea se realizează prin stabilirea condițiilor generale pentru transportarea mărfurilor, inclusiv modul de stabilire a traseului.

Luând în considerare numărul mare de solicitări anuale, precum și nivelul de organizare a acestor servicii, pentru reducerea, barierelor administrative este necesară revizuirea mecanismului existent prin excluderea acestui act, sau limitarea acestuia la categoriile de mărfuri care au un grad de pericol înalt.

Astfel, modificarea Hotărârii Guvernului nr. 589/2017 este necesară pentru a asigura alinierea la legislația Uniunii Europene, eliminarea neconcordanțelor existente și îmbunătățirea cadrului normativ național privind transportul rutier de mărfuri periculoase.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Prezentul proiect de hotărâre a Guvernului vine cu următoarele elemente noi pentru asigurarea alinierii integrale a Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase la acquis-ul comunitar al UE.

(a) Extinderea competențelor autorităților - (i) Regulamentul nu aduce atingere dreptului organelor abilitate cu funcții de control să efectueze controale în domeniul transportul național sau internațional de mărfuri periculoase, dacă acele mărfuri periculoase sunt transportate cu vehicule care nu sunt reglementate de prezentul Regulament. (ii) Totodată, se propune acordarea competențelor Autoritățile administrației publice locale în domeniul transportării mărfurilor periculoase, printre care: (i) stabilirea drumurilor publice pe care este interzis accesul vehiculelor care transportă mărfuri periculoase, cu indicarea rutelor ocolitoare sau alternative și a modului de semnalizare a lor; (ii) participarea, împreună cu Ministerul Afacerilor Interne, la organizarea intervenției pentru limitarea efectelor evenimentelor grave provocate în timpul transportului mărfurilor periculoase; (iii) informarea publicului și a instituțiilor publice competente despre sectoarele drumurilor publice pe care este interzis accesul vehiculelor care transportă mărfuri periculoase cu stabilirea rutelor ocolitoare sau alternative;

(b) Simplificarea mecanismului de autorizare a transportului de mărfuri periculoase prin eliminarea în mare parte a obligativității de a coordona traseele de transportare pentru mărfurile periculoase, cu excepția mărfurilor de Clasa 1 și Clasa 7. Astfel, operatorii economici nu vor mai avea obligația de a investi timp în proceduri formale. Totodată, operatorii de transport rutier vor avea obligația Operatorul să stabilească preliminar traseul pe care se efectuează transportul de mărfuri periculoase, respectând semnalizarea rutieră, cerințele și restricțiile publicate de autoritatea publică locală relevantă, administratorul drumurilor și/sau Inspectoratul General de Poliție. Un alt aspect important este că documentul de stabilire preliminară a traseului se va elabora în formă liberă de către întreprindere și va fi deținut la bordul vehiculului pe toată durata cursei, ceea ce va simplifica activitatea operatorului economic.

(c) Alinierea noțiunilor utilizate – se propune alinierea noțiunilor „vehicul” și „întreprindere”, care diferă semnificativ de redacția curentă în cadrul normativ național, fapt care duce la aplicarea diferită a prevederilor Regulamentului. Astfel, se propune ca „vehicul” este orice autovehicul destinat utilizării pe calea rutieră, fie complet sau incomplet, care are cel puțin patru roți și o viteză maximă proiectată mai mare de 25 km/h, împreună cu remorcile sale, cu excepția vehiculelor care circulă pe șine, a celor agricole, a tractoarelor forestiere, a tuturor mecanismelor mobile și a vehiculelor ce aparțin Forțelor armate ale unei Părți

contractante sau care se află sub responsabilitatea acestor Forțe armate. Totodată, se propune ca noțiunea de „Întreprindere” este orice persoană fizică sau juridică, grup de persoane fără constituirea persoanei juridice, cu sau fără scop lucrativ, precum și entitățile aflate în subordinea autorităților publice, care exercită ocupația sau este implicată în organizarea transportului rutier de mărfuri periculoase, precum și cele care depozitează temporar, colectează, ambalează sau livrează aceste mărfuri.

(d) Reglementări în domeniul efectuării controalelor – (i) Se aliniază normele naționale la cele Europene, în așa fel încât controalele în domeniul transportului mărfurilor periculoase să devină aleatorii. Totodată, se instituie reguli clare și limitate de efectuare acestui tip de controale în conformitate cu regulile din legislație. Se propune ca controalele în trafic să fie aleatorii și să fie efectuate cu respectarea prevederilor Legii nr. 131 din 8 iunie 2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, și să acopere o arie extinsă din rețeaua rutieră. (ii) În același timp Regulamentul se ajustează în cea ce privește condițiile de efectuarea la sediul întreprinderilor, și se stabilesc următoarele cazuri limitate când acestea pot fi efectuate la sediul întreprinderilor: a) dacă în traficul rutier s-au constatat încălcări de natură să periclitizeze siguranța în transportul de mărfuri periculoase; b) cu titlu de acțiune preventivă în conformitate cu prevederile Legii nr. 131 din 8 iunie 2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător; c) dacă autoritățile cu atribuții de control din alte state-membre sau părți contractante ale A.D.R. au informat autoritățile din Republica Moldova despre încălcări grave sau repetate ale reglementărilor privind transportul mărfurilor periculoase.

(e) Asistența și cooperarea mutuală cu alte state – (i) Proiectul propune alinierea la standardele UE în ceea ce privește cooperarea și asistența mutuală în cazurile de control și constatare a încălcărilor, între autoritățile competente cu atribuții de control în domeniul transportului de mărfuri periculoase din Republica Moldova și alte state-membre sau părți contractante ale A.D.R., în vederea aplicării corespunzătoare a condițiilor și prevederilor prezentului Regulament. (ii) Se creează mecanisme de raportare transfrontalieră în cazurile când încălcări de Categoriile I și II sau cele repetate sunt comise și care periclitizează siguranța transportului de mărfuri periculoase, săvârșite de un vehicul nerezident sau de o întreprindere nerezidentă. (iii) Autoritățile competente din statul-membru sau partea contractantă a A.D.R., pe teritoriul căreia se constată încălcări grave (Categoriile I și II) sau repetate, pot solicita autorităților competente din Republica Moldova, cu condiția că vehiculul este înmatriculat sau compania este înregistrată în Republica Moldova, să ia măsurile corespunzătoare cu privire la contravenient și/sau contravenienții. (iv) Totodată, se propune ca autoritățile competente din Republica Moldova să notifice autoritățile competente din statul-membru sau partea contractantă a A.D.R., pe teritoriul căreia au fost constatate încălcările, despre măsurile întreprinse și deciziile adoptate cu privire la transportator sau la întreprinderea în cauză, cu condiția că vehiculul este înmatriculat sau compania este înregistrată în Republica Moldova. (v) Dacă autoritățile competente cu atribuții de control în domeniul transportului de mărfuri periculoase din Republica Moldova, efectuează un control la sediul întreprinderii, urmare solicitărilor de informații după comiterea unor încălcări în domeniul transportului de mărfuri periculoase, autoritățile competente comunică rezultatele statului-membru sau părții contractante a A.D.R. solicitante.

(f) Centralizarea datelor despre controale la nivel național – Proiectul propune ca autoritățile administrației publice să transmită la finele fiecărui an către Autoritatea administrativă „Agenția Națională Transport Auto” următoarele informații: (a) volumul determinat sau estimat al mărfurilor periculoase transportate rutier (în tone transportate sau în tone/kilometri); (b) numărul de controale efectuate pe parcursul anului; (c) numărul de vehicule înmatriculate la nivel național, în alte state membre sau în țări terțe, antrenate în transport de mărfuri periculoase; (d) numărul de încălcări înregistrate în funcție de categoria

de risc; (e) tipul și numărul sancțiunilor aplicate. Deși Republica Moldova nu are obligația la moment să raporteze către UE astfel de informații, crearea unui mecanism de raportare și colectare centralizată a informațiilor va facilita procesul de raportare ulterior odată cu aderarea.

(g) Suplimentar, în contextul modificărilor operate se impun modificări și la Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009, care în pct. 93 și 129 prevede necesitatea coordonării schemelor de circulație mărfurilor periculoase. Astfel, prevederile prenotate urmează a fi excluse sau modificate.

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

În procesul de elaborare a proiectului, au fost evaluate alte două opțiuni alternative pentru abordarea neconcordanțelor dintre legislația națională și cerințele Directivei (UE) 2022/1999. Acestea au fost analizate din perspectiva impactului juridic, economic și asupra siguranței, însă au fost respinse pe baza unor argumente, după cum urmează:

Mentținerea legislației existente fără modificări – Această opțiune nu poate fi acceptată din cauza mai multor circumstanțe care sunt expuse în continuare:

(a) Republica Moldova și-a asumat obligația de a armoniza legislația cu acquis-ul comunitar prin Planul Național de Acțiuni pentru Aderare (2024–2027). Menținerea statu quo-ului ar expune țara la anumite proceduri juridice sau suspendarea accesului la fonduri europene.

(b) Lipsa unui mecanism de raportare și cooperare reciprocă (conform Art. 9 din Directivă) ar limita capacitatea autorităților de a colabora cu statele UE în combaterea încălcărilor transfrontaliere, afectând controlul transportatorilor de mărfuri periculoase.

(c) Diferențele semnificative între definițiile naționale și cele europene (ex: „vehicul”, „întreprindere”) ar continua să genereze conflicte de interpretare, crescând riscul de penalizări arbitrare și/sau litigii.

Amânarea implementării până la aderarea formală la UE – Amânarea transpunerii Directivei (UE) 2022/1999 până în momentul aderării efective nu poate fi acceptată din următoarele considerente:

(a) Ca stat asociat, Republica Moldova este obligată să progreseze constant în armonizarea legislației, chiar și înainte de aderare. Amânarea ar fi percepută ca un semnal negativ de către Comisia Europeană.

(b) Lipsa unui cadru normativ adaptat la UE în etapa pre-aderare ar crea un decalaj brusc la integrare, afectând capacitatea instituțională de a implementa rapid acquis-ul.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Implementarea acestui proiect se estimează să aibă un impact benefic asupra sectorului public prin consolidarea capacităților instituționale ale autorităților responsabile cu supravegherea și controlul transportului rutier de mărfuri periculoase. Se va îmbunătăți eficiența activităților de control prin introducerea unor proceduri standardizate, reducând riscul de interpretări subiective și asigurând aplicarea uniformă a măsurilor de aplicare a normelor.

De asemenea, crearea unui sistem la nivel național de raportare și centralizare a informațiilor despre transportul mărfurilor periculoase va îmbunătăți colectarea și analiza datelor și va permite o reacție mai rapidă în cazurile de neconformitate. Autoritățile naționale

vor putea colabora mai eficient între ele, inclusive și colaborarea cu instituțiile europene și cu omologii din alte state părți la A.D.R., facilitând schimbul de informații și aplicarea măsurilor necesare într-un mod coordonat.

În plus, prin consolidarea regimului de control și monitorizare, sectorul public va fi mai bine pregătit pentru a preveni riscurile asociate transportului de mărfuri periculoase, ceea ce va contribui la reducerea incidentelor și la creșterea siguranței în transporturi.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Se estimează că aprobarea acestui proiect nu ar presupune costuri inițiale de implementare sau de mentenanță, însă va genera economii și beneficii pe termen lung. Cheltuielile necesare reprezintă bugetele pentru organizarea și funcționarea instituțiilor publice implicate, care de regulă deja sunt prevăzute în sursele bugetare.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Punerea în aplicare a prezentului proiect se estimează că nu va avea impact asupra operatorilor economici din sectorul transporturilor rutiere de mărfuri periculoase.

Mecanismele de control deja sunt reglementate în legislația existentă, iar ajustările operate nu modifică esențial procedurile de control.

În cazul lichidării mecanismului de autorizare a transportului de mărfuri periculoase prin eliminarea obligativității de a coordona traseele de transportare pentru toate categoriile de mărfuri periculoase, cu excepția mărfurilor periculoase de Clasa 1 și Clasa 7, acesta va reduce barierele administrative și va reduce orice costuri legate de acest proces.

4.4. Impactul social

Proiectul de act normativ va avea un impact pozitiv asupra societății prin creșterea siguranței transporturilor și reducerea riscurilor asociate transportului de mărfuri periculoase. Prin îmbunătățirea mecanismelor de control și raportare, se va reduce probabilitatea accidentelor rutiere cu impact asupra comunităților locale și a infrastructurii critice. Totodată, creșterea transparenței și aplicarea uniformă a sancțiunilor va contribui la consolidarea încrederii publicului în sistemul de reglementare și supraveghere a transporturilor.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Nu a fost identificat.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu a fost identificat.

4.5. Impactul asupra mediului

Se estimează că punerea în aplicare a prezentului proiect va avea un impact pozitiv asupra mediului prin îmbunătățirea siguranței transportului de mărfuri periculoase și reducerea riscurilor de poluare. Prin implementarea unor controale mai eficiente și a unor proceduri standardizate de monitorizare, se va reduce probabilitatea scurgerilor accidentale de substanțe periculoase, diminuând astfel impactul negativ asupra ecosistemelor și a sănătății populației.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu au fost identificate.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul de act normativ **transpune parțial** la nivel național Directiva (UE) 2022/1999 privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase.

Această directivă stabilește norme clare și uniforme pentru controlul transporturilor de mărfuri periculoase pe teritoriul UE, iar Republica Moldova, în calitate de stat asociat UE, are obligația de a asigura conformitatea cu aceste prevederi.

Necesitatea transpunerii Directivei (UE) 2022/1999 privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase derivă din obligația stabilită la art. 81 (a) din Capitolul 15 (Transporturi) din Titlul IV din Acordul de Asociere RM – UE.

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

Pentru a implementa eficient Directiva 2022/1999, proiectul de act normativ introduce modificări neesențiale în Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri periculoase aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2017. Aceste modificări vizează:

- (i) Crearea unui sistem uniform de control al transporturilor de mărfuri periculoase, compatibil cu normele UE.
- (ii) Stabilirea procedurilor clare de raportare și clasificare a încălcărilor.
- (iii) Consolidarea cooperării între autoritățile naționale și cele europene prin mecanisme de schimb de informații și asistență mutuală.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii de Guvern a fost supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice de resort, inclusiv cele implicate în implementarea hotărârii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, următoarele instituții au fost vizate:

- Ministerul Mediului;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Apărării;
- Congresul Autorităților Publice Locale
- Agenția Națională de Reglementare a Activităților Nucleare și Radiologice.

Ca urmare a examinării majoritatea propunerilor înaintate au fost acceptate, iar în cazul obiecțiilor neacceptate argumentele au fost incluse în tabelul de sinteză (se anexează).

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul este publicat și poate fi accesat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență decizională”, directoriul „Anunțuri de inițiere a politicilor”) și pe portalul guvernamental <https://particip.gov.md/ro/document/stages/anunt-cu-privire-la-consultarea-publica-a-proiectului-hotararii-guvernului-pentru-modificarea-hotararii-guvernului-nr-5892017-privind-aprobarea-regulamentului-transporturilor-rutiere-de-marfuri-periculoase/13879>

7. Concluziile expertizelor

Proiectul de lege va fi expediat Centrului de Armonizare a Legislației în vederea efectuării expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene, conform prevederilor art.34 alin.(1) și art.35 din Legea nr.100/2017.

Totodată, potrivit art. 34 alin.(1), art. 36 și art.37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul va fi remis Ministerului Justiției și Centrul Național Anticorupție pentru a fi supus expertizei juridice și anticorupție.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Aprobarea și implementarea prezentului proiect de hotărîre a Guvernului nu necesită amendarea cadrului normativ primar sau secundar.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Implementarea eficientă a prevederilor proiectului hotărîrii Guvernului necesită o serie de măsuri coordonate între instituțiile responsabile, utilizarea resurselor adecvate și stabilirea unor mecanisme clare de monitorizare a aplicării reglementărilor.

Secretar general-adjunct

Tatiana NIRCA