



UE

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2025

Chișinău

Pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 589/2017 privind aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase

În temeiul art. 3 lit. d) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta Hotărâre transpune parțial 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 (codificare), CELEX: 32022L1999, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 274 din 24 octombrie 2022, așa cum a fost modificată ultima dată prin Decizia (UE) 2024/1254 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 aprilie 2024.

1. Hotărârea Guvernului nr. 589/2017 privind aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 277-288, art. 706), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1.1. în hotărâre:

1.1.1. se completează cu clauza de armonizare cu următorul cuprins:

„Prezenta Hotărâre transpune 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 (codificare), CELEX: 32022L1999, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 274 din 24 octombrie 2022, așa cum a fost modificată ultima dată prin Decizia (UE) 2024/1254 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 aprilie 2024”.

1.1.2. la punctul 2, cuvintele „Ministerului Economiei și Infrastructurii” se substituie cu cuvintele „Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale”;

1.2. în anexa nr. 1:

1.2.1. pe tot parcursul textului:

1.2.1.1. cuvintele „Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor”, la orice formă gramaticală, se substituie cu cuvintele „Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale”, la formă gramaticală corespunzătoare;

1.2.1.2. cuvintele „buletin de control”, la orice formă gramaticală, se substituie cu cuvintele „fișă de control”, la forma gramaticală corespunzătoare;

1.2.1.3. textul „centru de instruire, perfecționare și atestare profesională”, la orice formă gramaticală, se substituie cu cuvintele „unitate de formare profesională a personalului din domeniul transporturilor rutiere”, la forma gramaticală corespunzătoare;

1.2.2. se completează cu punctul 4¹ cu următorul cuprins:

„4¹. Prezentul Regulament nu aduce atingere dreptului organelor abilitate cu funcții de control să efectueze controale în domeniul transportului național sau internațional de mărfuri periculoase, dacă acele mărfuri periculoase sunt transportate cu vehicule care nu sunt reglementate de prezentul Regulament.”;

1.2.3. la punctul 7:

1.2.3.1. cuvântul „definiții” se substituie cu cuvântul „noțiuni”;

1.2.3.2. noțiunea „întreprindere” va avea următorul cuprins:

„întreprindere – 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 sunt implicate în organizarea transportului rutier de mărfuri periculoase, precum și cele care depozitează temporar, colectează, ambalează sau livrează aceste mărfuri”;

1.2.3.3. noțiunea „vehicul rutier” va avea următorul cuprins:

„vehicul rutier – orice autovehicul destinat utilizării pe cale 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”;

1.2.4. punctul 23:

1.2.4.1. subpunctul 1):

1.2.4.1.1. la litera d), cuvântul „permis” se substituie cu cuvântul „interzis”;

1.2.4.1.2. litera e) se abrogă;

1.2.4.2. la subpunctul 2) litera a), după cuvintele „de transportare a mărfurilor periculoase” se completează cu textul „din clasa 1 și clasa 7”.

1.2.4.3. subpunctul 3):

1.2.4.3.1. la litera a), după cuvintele „Ministerul Mediului” se completează cu textul „, Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnică și Serviciul

Vamal”, iar cuvintele „transportului produselor și substanțelor nocive” se substituie cu cuvintele „transportului produselor chimice periculoase”;

1.2.4.3.2. litera b), se completează cu cuvintele „în comun cu Serviciul Vamal”;

1.2.4.3.3. la litera c), cuvintele „transportării substanțelor nocive” se substituie cu cuvintele „transportului produselor chimice periculoase”;

1.2.4.3.4. litera e) va avea următorul cuprins:

„e) coordonarea, împreună cu administratorii drumurilor, a schemelor sectoarelor de drum ale Republicii Moldova interzise pentru transportarea mărfurilor periculoase de clasa 1 și clasa 7;”;

1.2.4.3.5. se completează cu litera j) cu următorul cuprins:

„j) coordonarea marcării drumurilor auto cu mijloace de semnalizare rutieră corespunzătoare efectuată de către administratorii drumurilor”;

1.2.4.4. subpunctul 5) va avea următorul cuprins:

„5) Ministerul Mediului:

a) asigurarea și coordonarea cu Ministerul Afacerilor Interne a monitorizării transportării deșeurilor periculoase și eliminării acestora în conformitate cu prevederile Convenției de la Basel privind controlul transportului peste frontiere al deșeurilor periculoase și al eliminării acestora, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 1599/1998;

b) asigurarea, prin intermediul Agenției Naționale de Reglementare a Activităților Nucleare și Radiologice, a autorizării radiologice și a controlului de stat asupra activităților de transportare în condiții de securitate fizică, securitate nucleară și radiologică a mărfurilor periculoase din Clasa 7, prevăzută în Acordul european referitor la transportul internațional rutier al mărfurilor periculoase (A.D.R.) și în conformitate cu prevederile Legii nr. 132/2012 privind desfășurarea în siguranță a activităților nucleare și radiologice”;

1.2.4.5. la subpunctul 6), după cuvântul „pe” se introduce cu textul „/de pe”;

1.2.4.6. se completează cu subpunctul 9) cu următorul cuprins:

„9) Administratorul drumului:

a) stabilirea și coordonarea cu Ministerul Afacerilor Interne a 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;

b) participarea, împreună cu Ministerul Afacerilor Interne, la organizarea intervenției pentru limitarea efectelor evenimentelor grave provocate în timpul transportului mărfurilor periculoase;

c) coordonarea sectoarelor de drum permise pentru transportarea mărfurilor periculoase, din clasa 1 și clasa 7 cu Inspectoratul Național de Securitate Publică al Inspectoratului General al Poliției;

d) informarea publicului și a instituțiilor publice competente despre sectoarele drumurilor publice pe care este interzis accesul vehiculelor ce transportă mărfuri periculoase, cu stabilirea rutelor ocolitoare sau alternative.”;

1.2.5. se completează cu punctele 23¹ – 23³ cu următorul cuprins:

„23¹. Agenția asigură întocmirea unui raport elaborat în conformitate cu modelul de formular standard de raportare a măsurilor de control al mărfurilor periculoase transportate pe cale rutieră prevăzut în anexa nr. 6, cel târziu în luna noiembrie a fiecărui an calendaristic. Raportul se publică pe site-ul său web oficial.

23². Pentru elaborarea raportului, Agenția poate solicita de la autoritățile administrației publice prevăzute la pct. 23 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 statele membre a Uniunii Europene sau în țări terțe, antrenate în transportul de mărfuri periculoase;
- d) numărul de încălcări înregistrate în funcție de categoria de risc;
- e) tipul și numărul sancțiunilor aplicate.

23³. Agenția asigură elaborarea raportului prevăzut la pct. 23¹ și transmiterea acestuia Comisiei Europene în termenul indicat la pct. 23¹.”;

1.2.6. punctul 24 va avea următorul cuprins:

„24. Pentru a efectua transportarea mărfurilor periculoase, cu excepția celor din clasa 1 și clasa 7, operatorul de transport rutier este obligat să stabilească preliminar traseul pe care se efectuează transportul de mărfuri periculoase, respectând semnalizarea rutieră, cerințele și restricțiile publicate de autoritatea publică locală, de administrația drumurilor și/sau de Inspectoratul General de Poliție. Documentul care stabilește traseul se elaborează în formă liberă de operatorul de transport și este deținut suplimentar la bordul vehiculului pe toată durata cursei pe traseul în cauză.”;

1.2.7. se completează cu punctele 24¹ și 24² cu următorul cuprins:

„24¹. Autoritățile publice, în funcție de competențele sale, publică pe site-ul său web oficial informația privind restricțiile de circulație a vehiculelor care transportă mărfuri periculoase și, după caz, marchează traseele cu indicatoare și semne rutiere conform prevederilor Regulamentului circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009.

24². Transportarea mărfurilor periculoase din clasa 1 și clasa 7 este admisă doar în baza traseului coordonat prealabil. Coordonarea traseelor se efectuează în conformitate cu procedura stabilită la punctele 25-33, iar pentru coordonarea traseelor respective, operatorii de transport rutier vor prezenta Agenției o cerere care va conține următoarele informații:

- 1) punctul de plecare (încărcare) și punctul de destinație (descărcare) ale mărfurilor periculoase;

- 2) denumirea localităților de pe traseu;
- 3) denumirea, clasele și subclasele mărfurilor periculoase transportate pe rută, pericolele;
- 4) cantitatea (greutatea) mărfurilor periculoase care urmează a fi transportată;
- 5) perioada de transportare.”;

1.2.8. punctul 25 va avea următorul cuprins:

„**25.** Transmiterea cererii prevăzute la pct. 24² către Agenție se efectuează de către managerul de transport rutier sau de către un reprezentant legal al întreprinderii, în format electronic, semnată cu semnătură electronică.”;

1.2.9. la punctul 52, textul „eliberat de către centrele de instruire, de perfecționare și atestare profesională acreditate conform Codului educației al Republicii Moldova” se exclude.

1.2.10. punctul 61 va avea următorul cuprins:

„**61.** La efectuarea controalelor în trafic, în punctele de încărcare/descărcare a mărfurilor periculoase, personalul cu atribuții de control prevăzut la pct. 58 din prezentul Regulament completează fișa de control prevăzută în anexa nr. 4 la prezentul Regulament, în trei exemplare, dintre care unul va fi înmănat conducătorului vehiculului, și se prezintă, la cerere, pentru a simplifica sau a evita, dacă este posibil, controalele ulterioare.”;

1.2.11. punctul 63 va avea următorul cuprins:

„**63.** Controalele în trafic acoperă întreaga rețea rutieră și sunt efectuate cu respectarea prevederilor capitolului V din prezentul Regulament, ale capitolului VIII din Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014, ale Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și ale Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat.”;

1.2.12. punctul 73 va avea următorul cuprins:

„**73.** Pentru a asigura respectarea condițiilor de siguranță în transportul rutier de mărfuri periculoase, controalele se efectuează la sediul întreprinderilor, în următoarele cazuri:

- 1) dacă în traficul rutier s-au constatat încălcări de natură să periclitizeze siguranța în transportul de mărfuri periculoase;

- 2) cu titlu de acțiune preventivă, în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat, conform planului anual de controale elaborat în conformitate cu Metodologia controlului de stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei riscurilor;

- 3) dacă autoritățile cu atribuții de control din statele membre ale Uniunii Europene sau dintr-un stat care este parte contractantă a A.D.R. au informat

autoritățile prevăzute la pct. 58 din prezentul Regulament despre încălcări grave sau repetate ale reglementărilor privind transportul mărfurilor periculoase.”;

1.2.13. la punctul 81:

1.2.13.1. subpunctul 10) va avea următorul cuprins:

„10) nerespectarea prevederilor care reglementează încărcăturile mixte de ambalaje”;

1.2.13.2. la subpunctul 11), cuvântul „gradului” se substituie cu cuvintele „limitelor admise”;

1.2.14. punctul 87 va avea următorul cuprins:

„**87.** Constituie încălcări din categoria a III-a de risc nerespectarea oricărei prevederi de reglementare care nu este menționată ca fiind încadrată în categoriile I sau II de risc, inclusiv următoarele fapte:

a) dimensiunile panourilor sau etichetelor ori dimensiunile literelor, cifrelor sau simbolurilor de pe panouri ori de pe etichete nu respectă prevederile pct. 40 subpct. 2) și ale pct. 42 subpct. 4) din prezentul Regulament;

b) absența în documentele de transport a unor informații, altele decât cele enunțate la categoria I de risc, prevăzute la pct. 81 subpct. 16) din prezentul Regulament;

c) absența la bordul autovehiculului a A.D.R. – certificat de pregătire profesională a conducătorului auto, în condițiile în care există dovezi că acesta deține un astfel de certificat;

d) nedesemnarea consilierului/consilierilor de siguranță în cadrul întreprinderii;

e) neredactarea și/sau necomunicarea către Agenția care a eliberat certificatul consilierului de siguranță al întreprinderii a raportului anual al consilierului de siguranță, potrivit prevederilor subsecțiunii 1.8.3.3 din A.D.R.;

f) neîntocmirea, întocmirea necorespunzătoare, neimplementarea și/sau implementarea necorespunzătoare de către întreprindere a planului de securitate impus în conformitate cu prevederile capitolului 1.10 din A.D.R.”;

1.2.15. se completează cu capitolul VI cu următorul cuprins:

„VI. ASISTENȚA ȘI COOPERAREA MUTUALĂ

94. Autoritățile competente cu atribuții de control în domeniul transportului de mărfuri periculoase din Republica Moldova acordă, pe bază de reciprocitate, sprijin statelor membre ale Uniunii Europene sau statelor care sunt parte contractantă a A.D.R., în vederea aplicării corespunzătoare a condițiilor și prevederilor prezentului Regulament.

95. Încălcările de categoria I de risc sau cele repetate, care periclitizează siguranța transportului de mărfuri periculoase, săvârșite de un vehicul nerezident sau de o întreprindere nerezidentă se raportează autorităților competente din statul membru al Uniunii Europene sau dintr-un stat care este parte contractantă a A.D.R. în care este înmatriculat vehiculul sau în care este înregistrată întreprinderea.

96. Autoritățile competente din Republica Moldova, notifică autorităților competente din statul membru al Uniunii Europene sau dintr-un stat care este parte contractantă a A.D.R., pe teritoriul căruia au fost constatate încălcările prevăzute de prezentul Regulament, măsurile întreprinse și deciziile adoptate cu privire la transportator sau la sediul întreprinderii în cauză, cu condiția că vehiculul este înmatriculat sau compania este înregistrată în Republica Moldova.

97. În cazul în care, în timpul unui control în traficul rutier la un vehicul nerezident, se constată că există circumstanțe care indică că au fost comise încălcări grave (categoria I de risc) sau repetate, care nu se pot detecta în timpul controlului respectiv din lipsa datelor și informațiilor necesare, autoritățile responsabile de controlul transportului de mărfuri periculoase din Republica Moldova cooperează, solicită informații necesare, dar și acordă sprijin statelor membre ale Uniunii Europene sau statului care este parte contractantă a A.D.R., pentru clarificarea situației și aplicarea legii.”;

1.2.16. denumirea certificatului din anexa nr. 2 la Regulament va avea următorul cuprins:

**„Certificat de competență profesională
a expertului pentru efectuarea inspecției tehnice periodice
a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile A.D.R.”;**

1.2.17. în anexa nr. 3:

1.2.17.1. modelul certificatului va avea următorul cuprins:

Y:\1.DRAN-DTAN 2025\200\Hotărâri\444-MIDR-2025\444-redactat-ro.docx

13. Extinderea valabilității:

Valabilitate extinsă până la:

Ștampila emitentului,

Locul, data, semnătura:";

1.2.17.2. textul „Regulile de completare a certificatului de agreare, după puncte, de către expertul A.D.R. de certificare a vehiculelor rutiere pentru transportul mărfurilor periculoase:” se substituie cu textul

„Regulile de completare a certificatului de agreare pentru vehiculele care transportă mărfuri periculoase, după puncte, de către expertul pentru efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile A.D.R.”;

1.2.17.3. punctul 7 din Reguli, va avea următorul cuprins:

„7. Se bifează în cerculeț categoria unității de transport, conform pct. 9.1.1.2 din A.D.R. (EX/II, EX/III, FL, AT sau MEMU):

Vehicul EX/II sau **Vehicul EX/III** – vehicul destinat transportului de substanțe sau obiecte explozive (clasa 1);

Vehicul FL:

(a) vehicul destinat transportului de lichide care au un punct de aprindere care nu depășește 60 °C (cu excepția combustibilului diesel corespunzător standardului EN 590:2013 + A1:2017, a motorinei și uleiului de încălzire (ușor) – Nr. ONU 1202 – cu un punct de aprindere așa cum este specificat în standardul EN 590:2013 + A1:2017), în cisterne fixe sau demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ ori în containere-cisternă sau cisterne mobile cu o capacitate individuală mai mare de 3 m³; sau

(b) vehicul destinat transportului de gaze inflamabile în cisterne fixe sau demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ ori în containere-cisternă, cisterne mobile sau CGEM cu o capacitate individuală mai mare de 3 m³;

(c) vehicul-baterie cu o capacitate mai mare de 1 m³, destinat transportului de gaze inflamabile; sau

(d) vehicul destinat transportului de peroxid de hidrogen stabilizat sau în soluție apoasă stabilizată conținând mai mult de 60% peroxid de hidrogen (clasa 5.1, Nr. ONU 2015) în cisterne fixe sau demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ ori în containere-cisternă sau cisterne mobile cu o capacitate individuală mai mare de 3 m³;

MEMU – vehicul care îndeplinește definiția pentru Unitatea Mobilă de Fabricare a Explozivilor din 1.2.1 anexa A la A.D.R.;

Vehicul AT:

(a) vehicul, altul decât un vehicul EX/III sau FL sau decât un MEMU, destinat transportului de substanțe periculoase în cisterne fixe sau demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ ori în containere-cisternă, cisterne mobile, sau CGEM cu o capacitate individuală mai mare de 3 m³; sau

(b) vehicul-baterie cu o capacitate totală mai mare de 1 m³, altul decât un vehicul FL.”;

1.2.18. anexa nr. 4 va avea următorul cuprins:

„Anexa nr. 4
la Regulamentul transporturilor
rutiere de mărfuri periculoase

FIȘĂ DE CONTROL

1. Locul controlului 4. Simbolul țării de înmatriculare și numărul de înmatriculare a vehiculului 5. Simbolul țării de înmatriculare și numărul de înmatriculare a remorcii/semiremorcii 6. Întreprinderea care efectuează transportul/adresa 7. Conducătorul auto/însoțitorul conducătorului auto 8. Expeditorul, adresa, locul de încărcare ⁽¹⁾ ⁽²⁾ 9. Destinatarul, adresa, locul de descărcare ⁽¹⁾ ⁽²⁾ 10. Cantitatea totală de mărfuri periculoase pe unitatea de transport 11. Depășirea cantității limitate prin ADR 1.1.3.6 ☐ da ☐ nu 12. Modul de transport ☐ în vrac ☐ în ambalaje ☐ cisternă Documente aflate la bord 13. Documentul de transport ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 14. Instrucțiuni scrise ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 15. Acordul bilateral/multilateral/autorizația națională ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 16. Certificatul de omologare a vehiculului ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 17. Certificatul de formare a conducătorului auto ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect Activitatea de transport 18. Mărfuri autorizate pentru transport ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 19. Vehicule autorizate pentru mărfurile transportate ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 20. Dispoziții referitoare la modalitatea de transport (vrac, în ambalaje, cisternă) ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 21. Interzicerea încărcăturii mixte ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 22. Încărcarea, fixarea încărcăturii și manipularea ⁽³⁾ ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 23. Scurgeri ale mărfurilor sau deteriorarea ambalajului ⁽³⁾ ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 24. Marcajul ONU al ambalajului/cisternei ⁽²⁾ ⁽³⁾ (ADR 6) ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 25. Marcajul (de ex. nr. ONU) și etichetarea ambalajului ⁽²⁾ (ADR 5.2) ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 26. Placardarea cisternei/vehiculului (ADR 5.3.1) ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect	2. Data 3. Ora
---	--

⁽¹⁾ Se va completa doar în cazul în care este relevant pentru o încălcare.

⁽²⁾ Se va preciza la „observații” pentru operațiile de transport colectiv.

⁽³⁾ Se verifică deteriorările flagrante.

27. Marcajul vehiculului/unității de transport (placă de culoare portocalie, temperaturi ridicate) (ADR 5.3.2-3) ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect Echipamente la bord 28. Echipamente de securitate de uz general prevăzute în ADR ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 29. Echipamente corespunzătoare mărfurilor transportate ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 30. Alte echipamente prevăzute în instrucțiunile scrise ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 31. Extinctor (extinctoare) ☐ controlat ☐ încălcare constatată ☐ fără obiect 32. Cea mai gravă categorie de risc a încălcărilor constatate, în cazul în care există ☐ Categoria I ☐ Categoria II ☐ Categoria III 33. Observații 34. Autoritatea/inspectorul care a efectuat inspecția	
---	--

1.2.19. se completează cu anexa nr. 6 cu următorul cuprins:

„Anexa nr. 6
la Regulamentul transporturilor
rutiere de mărfuri periculoase

MODEL
de formular de raportare a măsurilor de control a mărfurilor
periculoase transportate pe cale rutieră

REPUBLICA MOLDOVA
anul _____

CONTROLUL TRANSPORTURILOR RUTIERE
DE MĂRFURI PERICULOASE

		Locul/țara de înmatriculare a vehiculelor ⁽²⁾			Numărul total
		țara în care se efectuează controlul	statele membre UE	țările terțe	
Numărul unităților de transport controlate în funcție de conținutul încărcăturii (și de A.D.R.)					
Numărul unităților de transport necorespunzătoare normelor A.D.R.					
Numărul unităților de transport imobilizate					
Numărul încălcărilor constatate, în funcție de categoria de risc ⁽³⁾	Categoria I de risc				
	Categoria II de risc				
	Categoria III de risc				
Numărul de sancțiuni impuse, în funcție de tipul sancțiunii	Avertisment				
	Amendă				
	Altele				

⁽²⁾ În sensul prezentei anexe, țara de înmatriculare este țara de înmatriculare a autovehiculului.

⁽³⁾ În cazul în care există mai multe încălcări per unitate de transport, se aplică numai categoria de risc cea mai gravă, în conformitate cu punctele 81, 84 și 87.”

2. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data de 5 februarie 2026, cu excepția subpunctului 1.2.5, în partea ce ține de punctul 23³ din Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri periculoase, care intră în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

Prim-ministru

ALEXANDRU MUNTEANU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

Ministrul afacerilor interne

Daniella Misail-Nichitin

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 hotărâre 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 ținând 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 62, Capitolul 14, Clusterul 4 al Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025. 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 Hotărârile Guvernului nr. 589/2017 și Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 44/1998. Aceste documente stabilesc condițiile generale de autorizare, ambalare, marcare, etichetare, documentare și transportare 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 discrepanțe 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.

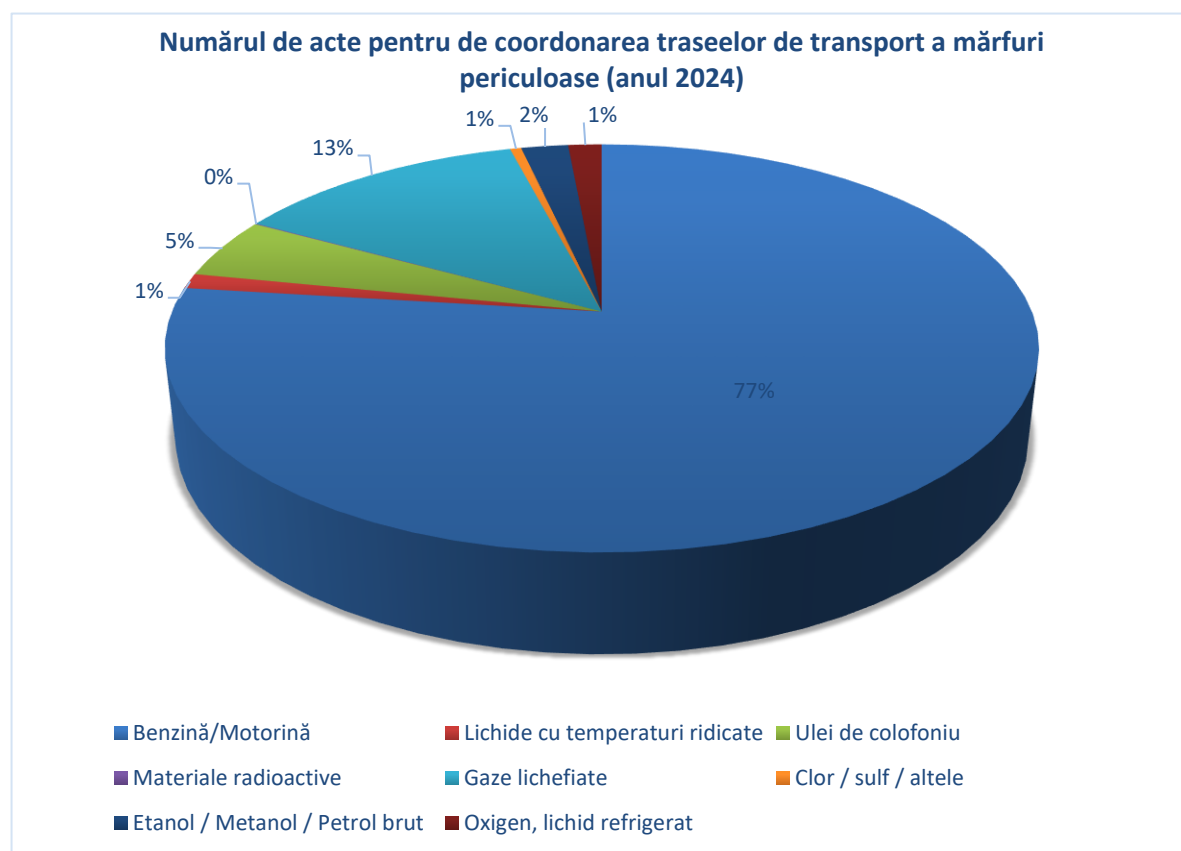
În prezent pentru transportarea mărfurilor periculoase este necesar ca operatorii de transport rutier să coordoneze traseul de transportare cu Agenția Națională Transport Auto, în comun cu alte autorități. Pentru coordonarea traseelor de transportare a mărfurilor periculoase, operatorii de transport 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, fără obligația obținerii actului de coordonare.

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.

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
8	Oxigen, lichid refrigerat	27

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.

Luînd 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 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 precizarea competențelor Administratorilor drumurilor în domeniul transportării mărfurilor periculoase, și anume: (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 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 pericliteze 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 periclitează 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.

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:

Menținerea 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 UE prin Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029. 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 arbitrar 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 UE.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Implementarea acestui proiect va genera 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

Proiectul de hotărâre nu prezintă riscuri de discriminare și nu are impact asupra echității și egalității de gen.

4.5. Impactul asupra mediului

Se estimează ca 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. Măsuri 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:

- Cancelaria de Stat;
- Ministerul Mediului (inclusiv Agenția Națională de Reglementare a Activităților Nucleare și Radiologice);
- Ministerul Finanțelor;

- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Apărării;
- Congresul Autorităților Publice Locale.

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>

În procesul de consultare a proiectului au fost recepționate mai multe propuneri și obiecții care au fost acceptate în procesul de definitivare a proiectului. Informația detaliată a fost inclusă în tabelul de sinteză.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul a fost expediat către Centrul de Armonizare a Legislației pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene. În ceea ce privește transpunerea Directivei (UE) 2022/1999, s-a stabilit, cu titlu general că proiectul național, reieșind din obiectul său specific de reglementare și scopul urmărit, asigură transpunerea parțială a actului UE. Totodată, prevederile prezentului proiect coroborate cu cele existente în Hotărârea Guvernului nr. 589/2017 asigură transpunerea completă a actului UE respectiv.

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

Proiectul a fost expediat către Ministerul Justiției pentru expertiza juridică, și în baza recomandărilor recepționate (din data 30.09.2025 și 23.10.2025) proiectul a fost ajustat la etapa de definitivare.

Proiectul a fost expertizat de către CNA prin Raportul de Expertiză Anticorupție Nr. EHG25/10898 din 29.09.2025 la proiectul de hotărâre a Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 589/2017 privind aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase (număr unic 444/MIDR/2025). În raport CNA a identificat unele divergențe în terminologia utilizată, obiecție care a fost înlăturată prin revizuirea proiectului. Informația detaliată a fost inclusă în tabelul de sinteză a proiectului.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

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

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

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

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

SINTEZA
la proiectul hotărîrii pentru modificarea Hotărîrii Guvernului nr. 589/2017 privind aprobarea
Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Cancelaria de Stat	La subpunctul 1.2.9. pentru punctul 61	se propune substituirea textului „buletinul de control” cu textul „fișa de control” pentru a corespunde prevederilor prevăzute la subpunctul 1.2.1.2. și în anexa nr. 4 la Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri periculoase din proiect.	Se acceptă
	subpunctul 1.2.10. care modifică punctul 63	se propune excluderea textului „sunt aleatorii și”, deoarece Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat definește două tipuri de control, controlul planificat și controlul inopinat, efectuate în baza analizei și evaluării criteriilor de risc.	Se acceptă
		Totodată, textul „, și vor acoperi o arie extinsă din rețeaua rutieră.” urmează a fi omis.	Se acceptă parțial Prevederile au fost reformulate pentru a include toată rețeaua rutieră.
Agenția Națională Transport Auto	Pe tot parcursul textului	textul „centru de instruire, perfecționare și atestare profesională”, la orice formă gramaticală, se substituie cu textul „unitate de formare profesională a personalului din domeniul transporturilor rutiere” la forma gramaticală corespunzătoare.	Se acceptă

La punctul 52 din Hotărârea Guvernului nr. 589/2017	textul după cuvintele „Codul transporturilor rutiere” se exclude.	Se acceptă
La anexa nr. 3 din Hotărârea Guvernului nr. 589/2017	textul „Modelul certificatului de agreare (conform pct. 9.1.3 din A.D.R.)”, se substituie cu textul „Modelul certificatului de agreare pentru vehiculele care transportă anumite mărfuri periculoase (conform pct. 9.1.3.5 din A.D.R.)”.	Se acceptă
La anexa nr. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 589/2017	denumirea „Certificat de competență profesională a expertului A.D.R. de certificare a vehiculelor rutiere pentru transportul mărfurilor periculoase”, se propune substituirea cu denumirea „Certificatul de competență profesională a expertului pentru efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile A.D.R.”.	Se acceptă
La anexa nr. 3 din Hotărârea Guvernului nr. 589/2017	textul „Regulile de completare a certificatului de agreare, după puncte, de către expertul A.D.R. de certificare a vehiculelor rutiere pentru transportul mărfurilor periculoase:”, se propune substituie cu textul „Regulile de completare a certificatului de agreare pentru vehiculele care transportă anumite mărfuri periculoase, după puncte, de către expertul pentru efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile A.D.R.”.	Se acceptă
pct. 7 din anexa nr. 3 HG 589/2017	- Se propune excluderea categoriei unității de transport "OX", fiindcă categoria respectivă a fost exclusă în redacția actuală a Acordului ADR;	Se acceptă
abrogarea subpct. 3) pct. 7 HG 589/2017	Categoria respectivă a fost exclusă în redacția actuală a Acordului ADR;	Se acceptă

la Pct. 7 a subpunctelor 1), 2), 4) și 5) din anexa nr. 3	vor avea următorul cuprins: „1) Vehicul EX/IP” sau Vehicul EX/III - vehicul destinat transportului de substanțe sau obiecte explozive (clasa 1); 2) Vehicul FL: a) un vehicul destinat transportului de lichide care au un punct de aprindere care nu depășește 60 °C (cu excepția combustibilului diesel corespunzător standardului EN 590:2013 + A1:2017, motorinei și uleiului de încălzire (ușor) – Nr. ONU 1202 – cu un punct de aprindere așa cum este specificat în standardul EN 590:2013 + A1:2017), în cisterne fixe sau demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ , ori în containere cisternă sau cisterne mobile cu o capacitate individuală mai mare de 3 m³ ; sau b) un vehicul destinat transportului de gaze inflamabile în cisterne fixe sau demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ , ori în containere-cisternă, cisterne mobile sau CGEM cu o capacitate individuală mai mare de 3 m³; c) un vehicul-baterie cu o capacitate mai mare de 1 m³ , destinat transportului de gaze inflamabile; sau d) un vehicul destinat transportului de peroxid de hidrogen stabilizat sau în soluție apoasă stabilizată conținând mai mult de 60% peroxid de hidrogen (clasa 5.1, Nr. ONU 2015) în cisterne fixe sau demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ , ori în containere-cisternă sau cisterne mobile cu o capacitate individuală mai mare de 3 m³; 3) MEMU (unitate mobilă pentru fabricarea explozivilor) - un vehicul care îndeplinește definiția pentru Unitatea Mobilă de Fabricare Explozivi din 1.2.1.; 4) Vehicul AT: (a) un vehicul, altul decât un vehicul EX/III sau FL sau decât un MEMU, destinat transportului de substanțe periculoase în cisterne fixe sau demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ , ori în containere-cisternă, cisterne mobile, sau CGEM cu o capacitate individuală mai mare de 3 m³; (b) un vehicul-baterie cu o capacitate totală mai mare de 1 m³ , altul decât un vehicul FL.”	Se acceptă
--	--	--------------------------

	La pct. 63 din HG 589/2017	după textul „Controalele în trafic vor fi efectuate cu respectarea prevederilor” se propune substituirea textului „Legii nr. 131 din 8 iunie 2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, în corespundere cu principiile Metodologiei generale de planificare a controlului de stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei criteriilor de risc, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 694 din 5 septembrie 2013”, cu textul „capitolului V din prezentul Regulament, Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014 și Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier”.	Se acceptă
Întreprinderea de Stat „Administrația de Stat a Drumurilor”	-	Lipsă de obiecții și propuneri.	S-a luat act
Ministerul Afacerilor Interne	Pe tot parcursul textului	referințele la actele normative se vor expune ținând cont de prevederile art.42 alin.(5) și art.55 alin.(5) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, astfel încât la indicarea datei de adoptare a actului normativ se indică numărul de ordine, ca element de identificare, la care se adaugă anul în care a fost adoptat, aprobat sau emis acesta, fiind despărțite de o bară „/”. Drept pentru care, la clauza de adoptare, textul „nr.150 din 17 iulie 2014” se va substitui cu „nr.150/2014”.	Se acceptă
	La pct. 1.2.4.3.1 (pct.23 subpct.3) lit.a))	după sintagma „Ministerul Mediului” se recomandă completarea cu textul „și Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnică”. Propunerea se bazează pe prevederile art.9 alin.(2) din Legea nr.271/1994 cu privire la protecția civilă, care presupune că supravegherea de stat asupra realizării acțiunilor de protecție civilă este exercitată de Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnică.	Se acceptă

	La pct.1.2.4.3.4 (pct.23 subpct.3) lit.j)),	se propune expunerea literei j) cu următorul cuprins: „j) coordonarea marcării drumurilor auto cu mijloace de semnalizare rutieră corespunzătoare efectuată de către administratorii infrastructurii rutiere;”	Se acceptă
	La pct.1.2.4.5 (pct. 23 subpct.9):	la lit.a), textul „stabilirea, împreună cu Ministerul Afacerilor Interne;” se va înlocui cu textul „stabilirea și coordonarea cu Ministerul Afacerilor Interne”;	Se acceptă
		la lit.c), textul „împreună cu Inspectoratul Național de Securitate Publică” se va substitui cu textul „cu avizul Inspectoratului Național de Securitate Publică”.	Se acceptă
	la pct.1.2.13. (pct.84)	se consideră inoportună excluderea prevederilor pct.84 subpct.14 și 15, deoarece manipularea, încărcarea sau descărcarea mărfurilor periculoase urmează a fi efectuate de personal specializat și instruit de către persoanele abilitate în domeniu pentru evitarea riscului major asupra sănătății personalului.	Se acceptă
	pct.87 lit. d), e), f) ale Regulamentului	urmează a fi menținute prevederile pct.87 lit. d), e), f) ale Regulamentului prenotat din motiv că, faptele stipulate constituie încălcări din categoria a III-a de risc. Se propune excluderea pct.1.2.14 din proiect	Se acceptă
Ministerul Dezvoltării Economice Digitalizării și	la pct.23, 24, 25 și 29 din Regulament	În raport cu normele care reglementează „actul de coordonare al traseului de transportare a mărfurilor periculoase”. În context, menționăm că actul în cauză este un act permisiv, care nu se regăsește în Nomenclatorul actelor permissive, anexă la Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. De asemenea, actul de coordonare a traseului de transportare a mărfurilor periculoase nu este prevăzut nici	Se acceptă parțial Prevederile au fost ajustate conform prevederilor Legii pentru modificarea unor acte normative (optimizarea proceselor de obținere a actelor permissive) nr. 227/2025, cu excepțiile care derivă din alte

		de o lege. Prin urmare, acesta nu are temei legal pentru a fi emis. În conformitate cu prevedere art.4 alin.(2) din Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător se prevede că, „Autoritățile emitente sunt în drept, în limita atribuțiilor prevăzute de lege, să solicite/să elibereze și să invoce persoanelor care desfășoară activitate de întreprinzător și/sau angajaților acestora doar actele permissive stabilite în Nomenclatorul actelor permissive, expus în anexa nr.1.”. Totodată, la art.4 alin.(3) este stabilit că, „Un act permisiv poate fi invocat și/sau aplicat doar după includerea sa în Nomenclatorul actelor permissive și în portalul guvernamental unic al serviciilor publice”. Conform proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (optimizarea proceselor de obținere a actelor permissive) număr unic 314/MDED/2025, aprobat de către Guvern Decizia protocolară nr.21.30 din 18.06.2025, au fost introduse modificări în Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 (Art. XXVIII.) 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. În acest sens, 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 publică locală relevantă, administrația drumurilor și/sau Inspectoratul General de Poliție. Documentul care descrie traseul se elaborează în formă liberă de administrația operatorului de transport și trebuie	acte primare - art. 7 lit. k) din Legea nr. 131/2007 și art. 24 alin. (3) și (8) din Legea nr. 67/2024, conform avizului MAI.
--	--	--	--

		să fie deținut suplimentar la bordul vehiculului care circulă pe traseul în cauză.”. Astfel, se recomandă ajustarea întregului text al Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase, care se referă la obligația și procedura de coordonare a traseului de transportare a mărfurilor periculoase, prin prisma normei menționate.	
Ministerul Mediului		Lipsă de obiecții și propuneri.	S-a luat act
Ministerul Finanțelor	-	Lipsă de obiecții și propuneri.	S-a luat act
Centrul de Armonizare a Legislației	Proiectul național se va completa, după clauza de adoptare cu clauza de armonizare în următoarea redacție:	„Prezenta Hotărâre transpune parțial 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 (codificare), CELEX: 32022L1999, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L 274 din 24 octombrie 2022, așa cum a fost modificată ultima dată prin Decizia (UE) 2024/1254 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 aprilie 2024”.	Se acceptă
	Tabelul de concordanță	este unul confuz ori acesta reflectă deopotrivă prevederi ale proiectului național și prevederi deja existente în HG nr. 589/2017. Astfel, prevederile proiectului vor fi reflectate în Compartimentul 7, iar cele care deja există în Compartimentul 9 ”Observații”, cu transcrierea punctelor respective integral. Astfel, gradul de compatibilitate al proiectului din compartimentul 3 al Tabelului de concordanță va fi indicat „Parțial compatibil”, iar în Notă se va specifica că modificările operate vor asigura transpunerea integrală a Directivei UE.	Se acceptă

	Compartimentul 7 din Tabelul de concordanță	va fi completat cu conținutul formularului din proiectul național, care transpune Anexa I din Directivă și al modelului formularului de raportare a măsurilor de control a mărfurilor periculoase transportate pe cale rutieră din proiectul național, care transpune Anexa III din actul UE, nu doar cu mențiunea despre aceasta.	Se acceptă
	Pct. 5 din Nota de fundamentare	va fi completat cu mențiunea sursei din care rezultă obligația de transpunere a Directivei, în speță, art. 81 (a) din Capitolul 15 (Transporturi) din Titlul IV din Acordul de Asociere RM - UE.	Se acceptă
	În compartimentul 3 al Tabelului de concordanță,	gradul general de compatibilitate al proiectului „Transpunere integrală” se va substitui cu calificativul „Parțial compatibil”.	Se acceptă
	În compartimentul 8 al Tabelului de concordanță	calificativul „Nu este aplicabil” se va substitui cu „Prevederi UE neaplicabile”;	Se acceptă
	În compartimentul 6 al Tabelului	pentru Anexa I și III din Directivă, se va insera textul propriu-zis al fișei și formularului respectiv potrivit actului UE.	Se acceptă
Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător	la pct.23, 24, 25 și 29	se dezvoltă și modifică o serie de norme (la pct.23, 24, 25 și 29) care reglementează „actul de coordonare al traseului”. Acesta este în esență un act permisiv, care însă nu se regăsește în Nomenclatorul actelor permissive (Legea nr.160/2011). La fel, actul de coordonare a traseului nu are temei legal expres, adică nu este instituit într-o lege. În lipsa indicării în Nomenclatorul actelor permissive acesta nu poate fi invocat sau solicitat de autoritățile publice. Nici Acordul ADR nu prevede astfel de act, doar permite țărilor semnatare să adopte măsuri suplimentare de siguranță, inclusiv interdicții sau restricții de traseu, pentru a proteja populația sau mediul. Aceste măsuri pot include stabilirea	Se acceptă

	de rute interzise sau rute alternative pentru transportul mărfurilor periculoase. Astfel, este esențial ca rutele în cauză să fie cunoscute operatorilor de transport. În perioada în care informațiile despre restricții de circulație nu sunt disponibile în mod liber și sistematizat, alternativ poate fi instituită o procedură de consultare (interpelare) a autorităților relevante, atunci când operatorul stabilește un traseu și nu este sigur în privința acestuia. În orice caz, operatorul este responsabil pentru încălcarea rutei și va suporta consecințele, inclusiv sancțiuni pentru transportarea mărfurilor periculoase pe porțiuni interzise pentru aceasta. Ori instituirea/menținerea unui act permisiv în cazul dat are mai puțin scop de informare, fiind mai mult o barieră birocratică disproporționată. Venim cu recomandarea să fie ajustat textul din toată HG nr.589/2017 care se referă la obligația și procedura de coordonare a traseului pentru a pune în aplicare modificările propuse prin proiectul nr.314/MDED/2025.	
la pct.63 și 73	În privința modificărilor propuse la pct.63 și 73, luând în calcul rigorile Legii nr.131/2012, cazurile în care se face control la sediu (așa cum sunt expuse la pct.73) și faptului că trimiterea la analiza Metodologia de planificare în baza criteriilor de risc se propune a fi exclusă de la pct.63, considerăm necesar de a veni cu detalii suplimentare la pct.73 al.2), fiind expus în următoarea redacție: „2) cu titlu de acționare preventivă în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat, conform planului anual de controale elaborat în corespundere cu Metodologia controlului de stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei riscurilor”.	Se acceptă
Nota de fundamentare	conține suficiente informații pentru a stabili oportunitatea intervenției propuse din perspectivă juridică, cu toate că nu	Se acceptă

		conține toată informația necesară în privința impactului asupra mediului de afaceri, astfel corespunde parțial cu cerințele metodologice prevăzute de Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.	Nota de fundamentare a fost revizuită și completată.
Congresul Autorităților Locale din Moldova	la pct. 1 din proiect (Hotărârea Guvernului nr. 589/2017	cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează: 1.1. în hotărâre: 1.2.4.5. se completează cu subpunctul 9) cu următorul cuprins: „9) Autoritățile administrației publice locale: c) coordonarea schemelor sectoarelor de drum permise pentru transportarea mărfurilor periculoase, din Clasa 1, Clasa 6.2. și Clasa 7, precum și marcarea drumurilor auto cu semne rutiere respective, împreună cu Inspectoratul Național de Securitate Publică al Inspectoratului General al Poliției”); Având în vedere că „marcarea drumurilor auto cu semne rutiere” presupune cheltuieli bugetare, este necesară acoperirea prealabilă a acestora ori, alternativ, impunerea acestor activități și costuri pe seama Inspectoratului Național de Securitate Publică al Inspectoratului General al Poliției (pentru a nu fi în sarcina bugetelor locale).	Se acceptă parțial Prevederile au fost revizuite, iar 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 se va efectua publicarea informației pe pagina web oficială a autorității și după caz marchează traseele cu indicatoare și semne rutiere conform prevederilor Regulamentului circulației rutiere aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009.
Asociația Internațională a Transportatorilor din Moldova	Pct. 87 din Regulament	Atragem atenția că în conformitate cu DIRECTIVA 2004/112/CE A COMISIEI sunt determinate și clasificate, după gradul de risc, 3 tipuri de încălcări în transportul rutier de mărfuri periculoase. Totodată, Directiva prevede în anexa 2 că „nerespectări ale normelor care nu sunt enumerate la categoriile de risc se clasifică în conformitate cu descrierea categoriilor". Prin urmare, încălcarea oricărei norme, care nu e inclusă expres în categoriile de risc, oricum este considerată încălcare și se încadrează în aceste categorii după descrierea acestora.	Se acceptă

		Subsecvent, evidențiem 2 mecanisme de implementare a DIRECTIVEI 2004/112/CE, A COMISIEI: I. România - în NORMELE din 26 septembrie 2007 de efectuare a activității de transport rutier de mărfuri periculoase, categoriile de risc se completează suplimentar cu unele încălcări, inclusiv „nedesemnarea consilierului /consilierilor de siguranță în cadrul întreprinderii” la categoria a 3 de risc. 2. Franța - Ordinul din 29 mai 2009 privind transportul terestru de mărfuri periculoase, prevede la categoria a 3 de risc, pe lângă încălcările enumerate în DIRECTIVA 2004/112/CE A COMISIEI, că aceasta include și „nerespectarea oricărei prevederi de reglementare care nu este menționată în paragrafele precedente ca fiind încadrată în categoriile I sau II”. Prin urmare, propunem ca punctul 87 din Regulamentul 589/2017 să fie expus în următoarea redacție: „87. Constituie încălcări din categoria a III-a de risc nerespectarea oricărei prevederi de reglementare care nu este menționată ca fiind încadrată în categoriile I sau II, inclusiv următoarele fapte: a) dimensiunile panourilor sau etichetelor ori dimensiunile literelor, cifrelor sau simbolurilor de pe panouri ori de pe etichete nu respectă prevederile pct. 40 subpct. 2) și pct. 42 subpct. 4) din prezentul Regulament; b) absența în documentele de transport a unor informații, altele decât cele enunțate la categoria I de risc prevăzute la pct. 81 subpct. 16) din prezentul Regulament; c) absența la bordul autovehiculului a A.D.R. – certificat de pregătire profesională a conducătorului auto, în condițiile în care există dovezi că acesta deține un astfel de certificat;”	
Avizare repetată			

Cancelaria de Stat (e-legiferare)		Autorul a ținut cont de propunerile din avizul CS nr.14-69-6657 din 19.06.2025. Comunicăm despre lipsa unor propuneri și obiecții suplimentare.	Se acceptă
Congresul Autorităților Locale din Moldova (CALM)		Comunică lipsa propunerilor și obiecțiilor la proiectul în cauză	Se acceptă
Ministerul Finanțelor		Comunică despre lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se acceptă
Ministerul Afacerilor Interne	La pct. 1.1, cu referire la modificarea pct. 93 și abrogarea lit. f) a pct. 129 din Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009	se menționează că propunerea este contrară reglementărilor art. 7 lit. k) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, potrivit căroră atribuția privind coordonarea traseelor de transportare a mărfurilor periculoase aparține Ministerului Afacerilor Interne. Conform art. 21 alin. (4) lit. b) din Legea nr. 320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului, în domeniul de menținere a ordinii și securității publice, al protecției drepturilor și intereselor legitime ale persoanei și ale comunității, Poliția deține atribuții cu privire la supravegherea și asigurarea controlului circulației pe drumurile publice, asigurarea stării tehnice corespunzătoare a autovehiculelor, precum și asigurarea respectării de către autoritățile publice, persoanelor fizice și juridice a normelor legale în domeniul siguranței traficului rutier. Totodată, în conformitate cu art. 24 alin. (3) și (8) din Legea nr. 67/2024 privind regimul explozivilor de uz civil, pentru a realiza transportul explozivilor, operatorul de transport rutier trebuie, în prealabil, să coordoneze traseul de transport al mărfurilor periculoase, în modul stabilit de cadrul normativ ce reglementează transportul rutier de mărfuri periculoase. Paza transporturilor de explozivi, de la frontiera de stat către locul de depozitare și invers, se asigură cu un efectiv de poliție dotat cu arme. Prin urmare, organizarea acestei misiuni este imposibilă fără o comunicare prealabilă a	Se acceptă

		traseului către Poliție, ceea ce în prezent este realizat prin procedura de coordonare prevăzută în RCR. În contextul celor expuse, nu se susține propunerea de modificare/abrogare a pct. 93 și a lit. f) a pct. 129 din RCR, deoarece acestea derivă din rigorile legilor consemnate supra, precum și a prevederilor art. 3 alin. (4) lit. a) din Legea nr. 100/2017 care stipulează că actul normativ trebuie să se integreze organic în cadrul normativ în vigoare, scop în care proiectul actului normativ trebuie corelat cu prevederile actelor normative de nivel superior sau de același nivel cu care se află în conexiune.	
	Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect	se constată că deși autorul proiectului menționează despre acceptarea propunerilor înaintate de Ministerului Afacerilor Interne cu privire la ajustarea (pct. 23 în subpct. 9) această propunere nu a fost introdusă. Prin urmare, se reiterează sugestia de modificare a pct. 23 subpct. 9) din proiectul nominalizat expusă la pct. 4 din avizul Ministerului Afacerilor Interne cu nr. 30/2203 din 24 iunie 2025.	Se acceptă
	La proiectul Notei de fundamentare	Se evidențiază că argumentele acestea se concentrează preponderent pe transporturile de gaze și lichide inflamabile (aproximativ 70% din totalul actelor de coordonare emise în 2024), care nu tratează distinct transporturile de mărfuri cu risc maxim, cum sunt explozivii de uz civil și materialele radioactive, care necesită un regim de securitate sporit. Explozivii (Clasa 1 ADR) prezintă un potențial de risc major, iar simplificarea procedurii de coordonare pentru aceste transporturi ar crea un pericol direct pentru ordinea și securitatea publică, precum și securitatea națională. La fel, se consideră ambiguă motivarea din Nota de fundamentare prin referirea la proiectul de lege (număr unic 314/MDED/2025) privind optimizarea proceselor de obținere a actelor permisive, care	Se acceptă parțial În proiectul Notei de argumentare se reflectă transportul materialelor radioactive, fapt despre care autorul dispune de informații certe, însă este limitat în cea ce privește informațiile despre explozibil. Totodată, se substituie trimiterea către proiectul de lege menționat, cu trimiterea către actul legislativ intrat în vigoare pentru

		nu poate înlătura obligațiile instituite prin legi speciale, cum ar fi Legea nr. 67/2024 privind regimul explozivilor de uz civil. De asemenea, principiul debirocratizării invocat nu poate prevala asupra obligațiilor care revin asupra operatorilor economici ce pot genera riscuri asupra ordinii și securității publice. Mecanismul propus de stabilire a traseului pe baza indicatoarelor și informațiilor publice nu este suficient pentru transporturile cu grad de risc maxim, deoarece nu implică verificarea și validarea prealabilă a traseului de către autoritățile competente și nu asigură reacția operativă a Poliției în caz de incident. Argumentul privind numărul mare de acte de coordonare justifică eventual o procedură simplificată pentru mărfurile cu risc scăzut, însă nu pentru cele cu risc ridicat, cum sunt explozivii de uz civil. Referirea la practica altor state nu include informații privind regimul aplicat transporturilor de explozivi, iar în majoritatea țărilor UE aceste transporturi fac obiectul unor proceduri speciale, cu implicarea obligatorie a autorităților polițienești.	corectitudine juridică. Se acceptă argumentul și referințele normative în ceea ce privește transportul mărfurilor de Clasa 1 și Clasa 7, fapt care se reflectă în proiect, în notă și în prezentul Tabel de Sinteză.
	În proiectul Regulamentului	În vederea asigurării coerenței legislative, a respectării obligațiilor legale și a menținerii unui nivel ridicat de protecție a populației, Ministerul Afacerilor Interne propune menținerea reglementării ce vizează coordonarea obligatorie a traseelor cu Inspectoratul național de securitate publică al Inspectoratului General al Poliției pentru transporturile de explozivi de uz civil, materiale radioactive și alte mărfuri periculoase cu risc maxim, precum și posibilitatea simplificării procedurii pentru mărfurile periculoase cu risc redus, prin mecanisme electronice de notificare, în scopul reducerii sarcinii administrative, fără diminuarea nivelului de securitate.	Se acceptă Pentru transportul mărfurilor periculoase de Clasa 1 și Clasa 7. Mecanismele simplificate de notificare sunt prevăzute la pct. 1.2.8. din amendament care se referă la pct. 25 din Regulament.
Ministerul Dezvoltării	La subpct. 2.2.6. – noua redacție a pct.24.	Conform Legii pentru modificarea unor acte normative (optimizarea proceselor de obținere a actelor permissive)	Se acceptă parțial

Economice și Digitalizării		nr.227/2025, adoptată de către Parlament la data de 10 iulie 2025 au fost introduse modificări în Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 (Art. XXVIII.) potrivit căror 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.” Astfel, urmează de a substitui norma expusă la pct. 24 cu norma menționată.	Prevederile se ajustează conform prevederilor Legii pentru modificarea unor acte normative (optimizarea proceselor de obținere a actelor permise) nr. 227/2025, 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, conform avizului MAI.
	La subpct. 2.2.17.1.	În conformitate cu Nomenclatorul actelor permise, anexa la Legea privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr.160/2011 este prevăzută denumirea după cum urmează: „Certificatul de agreare pentru vehicule care transportă substanțe periculoase”. În acest sens, în denumirea Certificatului cuvintele „anumite mărfuri” este necesar de a fi substituite cu cuvântul „substanțe”.	Se acceptă
	La subpct. 2.2.17.2	Potrivit Nomenclatorului actelor permise, Certificatul de agreare pentru vehicule care transportă substanțe periculoase se eliberează de către Agenția Națională Transport Auto. Prin urmare, cuvintele „Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale” se vor substitui cu cuvintele „Agenția Națională Transport Auto”. Totodată, se va exclude cuvântul „anumite”.	Se acceptă
	La pct. 3.	Potrivit dispozițiilor finale din Legea pentru modificarea unor acte normative (optimizarea proceselor de obținere a actelor permise) nr.227/2025 aceasta va intra în vigoare la expirarea termenului de 5 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. În acest context,	Se acceptă

		se consideră oportun de a prevedea același termen de intrare în vigoare a hotărârii.	
Ministerul Mediului	La punctul 23 subpunctul 3) lit. a) din Regulament	textul „transportului produselor și substanțelor nocive” se substituie cu textul „transportului produselor chimice periculoase”, ceea ce va fi în concordanță cu terminologia utilizată în Legea nr. 277/2018 privind substanțele chimice.	Se acceptă
	Punctul 23, subpunctul 5) al Regulamentului	va avea următorul cuprins: „5) Ministerul Mediului: a) asigurarea, împreună cu Ministerul Afacerilor Interne, a monitorizării transportării deșeurilor periculoase și eliminării acestora în conformitate cu prevederile Convenției de la Basel privind controlul transportului peste frontiere al deșeurilor periculoase și al eliminării acestora, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 1599/1998; b) „asigurarea, prin intermediul Agenției Naționale de Reglementare a Activităților Nucleare și Radiologice, a autorizării radiologice și a controlului de stat asupra activităților de transportare în condiții de securitate fizică, securitate nucleară și radiologică a mărfurilor periculoase din „Clasa 7”, prevăzută în Acordul european referitor la transportul internațional rutier al mărfurilor periculoase (A.D.R.) și în conformitate cu prevederile Legii nr. 132/2012 privind desfășurarea în siguranță a activităților nucleare și radiologice.”	Se acceptă
Agenția Națională Transport Auto	La pct. 52	A se exclude cuvintele „eliberat de către centrele de instruire, perfecționare și atestare profesională”	Se acceptă.
S.A. „Administrația Națională a Drumurilor”		Comunică despre lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se acceptă
Ministerul Justiției	La pct. 1,	în dispoziția de modificare, pentru precizie, după textul „Hotărârea Guvernului nr. 589/2017” se va indica denumirea acestei hotărâri, prin completarea cu cuvintele	Se acceptă

		„privind aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase”.	
La subpct. 1.1.1		nu este necesar a preciza unde se va include clauza de armonizare, deoarece locul amplasării este stabilit în pct. 34 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația UE, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1171/2018.	Se acceptă
La subpct. 1.2.1.2		se va reformula, întrucât cuvintele „buletinul de control” se utilizează doar la această forma gramaticală.	Se acceptă
La subpct. 1.2.1.3		cuvântul „textul” în al doilea caz se va substitui cu cuvântul „cuvintele”. Se va reține că, cuvântul „textul” se folosește pentru individualizarea unor cuvinte și cifre, cuvinte și semne de punctuație, cifre și semne de punctuație, iar în celelalte cazuri, pentru formularea dispozițiilor de modificare, se utilizează termenii „cuvântul”/„cuvintele”, după caz, termenii „cifra”/„cifrele”. Observația dată este valabilă pentru toate situațiile similare din proiect.	Se acceptă
La subpct. 1.2.4.1,		prevederea ce vizează abrogarea lit. e) urmează a fi expusă separat din alineat.	Se acceptă
La subpct. 1.2.4.2,		în dispoziție, termenul „sintagma”, în primul caz, se va substitui cu termenul „cuvintele”, iar în al doilea caz se va substitui cu termenul „textul”.	Se acceptă
La subpct. 1.2.4.3.1		se va indica că litera a) după sintagma „Ministerul Mediului” se completează cu textul „, Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnică și Serviciul Vamal” pentru integrarea armonioasă a modificării propuse.	Se acceptă
La subpct. 1.2.4.3.2		se va exclude textul „după sintagma „mărfurilor periculoase””, deoarece completarea unui text sau alineat, fără a specifica ordinea în care se inserează cuvintele, semnifică, conform regulii generale de tehnică legislativă, completarea textului la sfârșitul acestuia.	Se acceptă
La subpct. 1.2.4.3.3		între semnele citării se va indica și numerotarea elementului structural expus în redacție nouă.	Se acceptă

Subpct. 1.2.4.6,	prin care se propune completarea pct. 23 cu subpct. 9), se va exclude din proiect, întrucât depășește limitele de reglementare ale unei hotărâri de Guvern, stabilind obligații și competențe pentru autoritățile administrației publice locale, astfel încălcând principiul autonomiei locale. Conform doctrinei de drept, principiul autonomiei locale presupune constituirea autorităților administrației publice locale de către populația colectivității, reglementarea exclusiv prin lege a competenței generale a autorităților administrației publice locale, autonomia financiară în stabilirea și gestionarea finanțelor publice locale, crearea serviciilor publice locale în funcție de necesitățile colectivității și capacitatea ei financiară (a se vedea Hotărârea Curții Constituționale nr. 14/2004 (coordonarea activității administrației publice locale), § 4). În context, se va revedea și pct. 232, propus spre completare la subpct. 1.2.5.	Se acceptă parțial În prezent, APL deja dispun de un șir de atribuții în domeniul în domeniul transportării mărfurilor periculoase și siguranței traficului rutier, fapte care sunt consfințite în mai multe acte legislative. Astfel, nu se intenționează impunerea obligațiilor noi și nici creșterea poverii financiare asupra autorităților locale. Prezentul proiect va opera cu norme de trimitere în scopul precizării și înțelegerii corecte a celor propuse: „Autoritățile administrației publice locale, în limita competențelor stabilite la art. 29 alin. (1) lit. l) și art. 43 alin. (1) lit. g) din Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală, art. 8 alin. (9) din Legea drumurilor nr.509/1995 și art. 16 din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier: [...]”
La subpct. 1.2.7,	textul „punctele 241-242” se va substitui cu textul „punctele 241 și 242”, or, cratima se va utiliza în cazul enumerării a mai mult de două elemente structurale consecutive.	Se acceptă
La subpct. 1.2.12,	ce modifică pct. 73, în subpct. 3) al redacției propuse cuvântul „alte” se va exclude ca fiind excedent în cazul dat	Se acceptă

		(valabil și pentru alte cazuri similare din proiect, spre exemplu, pct. 94 și 97, propuse la capitolul VI).	
	La subpct. 1.2.15	se va indica că anexa nr. 1 „se completează cu capitolul VI cu următorul cuprins:”.	Se acceptă
	La subpct. 1.2.16,	se va propune modificarea denumirii anexei nr. 2, prin următoarea formulă: „Denumirea anexei nr. 2 va avea următorul cuprins:”, în continuare conform celor propuse (valabil și pentru subpct. 1.2.17.1). Respectiv, la subpct. 1.2.17.1 dispoziția de modificare a denumirii Regulilor de completare a certificatului de agreare va fi expusă după redarea în noua redacție a modelului certificatului de agreare.	Se acceptă
	La subpct. 1.2.17.2,	în dispoziția de modificare, textul „se expune în următoarea redacție:” se va substitui cu textul „va avea următorul cuprins:”.	Se acceptă
	La subpct. 1.2.17.3,	în partea dispozitivă, cuvintele „a Regulilor de completare a certificatului de agreare” se vor substitui cu cuvintele „din Reguli”.	Se acceptă
	La subpct. 1.2.19,	semnalăm că, notele de subsol situate în textul anexei nr. 6 nu reprezintă elemente de structură ale actului normativ, fapt pentru care textul „Note de subsol:” se va exclude.	Se acceptă
	La pct. 2,	după cuvântul „cu excepția” se va completa cu textul „subpct. 1.2.5 în partea ce ține de”, pentru corectitudinea și claritatea normei.	Se acceptă
Centrul Național Anticorupție	Pct. 1.2.4.3.1	La punctul 23, subpunctul 3), litera a), „... textul „transportului produselor și substanțelor nocive” se substituie cu textul „transportului produselor chimice periculoase”. Obiecții: În urma analizei proiectului de act normativ privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 589/2017 privind	Se acceptă Se păstrează redacția actuală a normei stabilite în Regulament, avînd în vedere că se utilizează terminologia prevăzută în ADR. Totodată, se acceptă propunerea MAI care se

	aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase, se constată existența unei discrepante semnificative între lit. a) și lit. c) ale punctului 23, subpunctul 3), referitoare la atribuțiile Ministerului Afacerilor Interne. Astfel, lit. a) propune extinderea atribuțiilor MAI, care, în cooperare cu alte autorități relevante (Ministerul Mediului, Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnică și Serviciul Vamal), ar urma să coordoneze și să supravegheze importul, exportul și transportul produselor chimice periculoase, precum și transportul mărfurilor periculoase. În schimb, lit. c), în forma păstrată din actul normativ inițial, prevede atribuții privind coordonarea și supravegherea transportării substanțelor nocive, fără a preciza în mod clar dacă aceste substanțe sunt sau nu incluse în categoriile „produse chimice periculoase” ori „mărfuri periculoase”. Această incoerență terminologică evidențiază lipsa unei relații juridice clar definite între noțiunile de „produse chimice periculoase”, „substanțe nocive” și „mărfuri periculoase”, fapt ce generează incertitudine cu privire la sfera exactă a atribuțiilor instituționale atribuite MAI. Lipsa unei corelări între lit. a) și lit. c) creează premisele unor interpretări divergente, în absența unei delimitări conceptuale explicite sau a unui temei legal care să stabilească dacă termenii sunt sinonimi, complementari sau distinct reglementați. Această ambiguitate normativă poate conduce la aplicări neunitare ale reglementărilor, la tratamente diferențiate sau selective din partea autorităților și poate crea premise pentru riscuri de corupție. Recomandări: În forma actuală, discrepanța între lit. a) și lit. c) se menține, iar pentru asigurarea coerenței legislative și a unei aplicări unitare, se impune armonizarea terminologică și conceptuală a celor două dispoziții, fie prin unificarea termenilor utilizați în sensul prevederilor Legii nr.	expune suplimentar la prevederile normei în vigoare. Astfel, noțiunile utilizate se disting și se clarifică. „Produsele și substanțelor nocive” - sunt termeni stabiliți în ADR, iar „produsele chimice periculoase” – sunt termeni prevăzuți de Legea nr. 277/2018.
--	--	---

		277/2018 privind substanțele chimice, fie prin clarificarea relațiilor dintre aceștia (incluere, excludere sau suprapunere parțială).	
Ministerul Justiției	sbp. 1.2.4.6 din proiect prin care se propune completarea pct. 23 cu subpct. 9),	Cu referire la sbp. 1.2.4.6, prin care se propune completarea pct. 23 cu subpct. 9), reiterăm obiecțiile expuse la etapa expertizei juridice. Astfel, prevederile date se vor exclude din proiect, întrucât depășesc limitele de reglementare ale unei hotărâri de Guvern, stabilind obligații și competențe pentru autoritățile administrației publice locale, astfel încălcând principiul autonomiei locale. Or, argumentele autorului susținute în sinteză nu reflectă temeiul juridic din legile enunțate, în special, art. 8 alin. (9) din Legea drumurilor nr. 509/1995 care stabilește competențele autorităților administrației publice locale (administratorului drumului) în cazul unor lucrări legate de starea tehnică a drumului public, de executarea, revizia ori repararea unor obiective autorizate din zona drumului și/sau zonele de protecție ale acestuia, precum și în alte situații fortuite (inundații, alunecări de teren, temperaturi înalte pe timp de vară, viscol, ninsori abundente), dar nu și în domeniul transportului rutier de mărfuri periculoase. Subsidiar, nici normele din art. 16 al Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier nu includ atribuții ale autorităților administrației publice locale privind transporturile rutiere de mărfuri periculoase. Activitatea de coordonare a schemelor de transportare a încărcăturilor de mare tonaj, cu gabarit depășit și a încărcăturilor periculoase reprezintă una din competențele Ministerului Afacerilor Interne în acest domeniu. Concomitent, semnalăm că prevederile stabilite la art. 29 alin. (1) lit. l) și art. 43 alin. (1) lit. g) din Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală, reprezintă	Se acceptă

		norme generale cu privire la asigurarea securității traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat, precum și competențe asupra lucrărilor de proiectare, construcție, întreținere și modernizare a drumurilor.	
Agenția Națională Transport Auto	Pct. 1.2.5 din textul proiectului prin care se propune completarea pct.23 ¹	Referitor la completările 1.2.5 din textul proiectului la „pct. 23 ¹ conform noilor modificări, Agenția urmează să asigure întocmirea unui raport elaborat în conformitate cu modelul de formular standard de raportare a măsurilor de control a mărfurilor periculoase transportate pe cale rutieră prevăzut în Anexa nr. 6 (introdusă prin proiect) și transmiterea acestuia Comisiei Europene”, astfel, pentru raportarea datelor solicitate este necesar ca la efectuarea controalele în trafic a transportului rutier de mărfuri periculoase la vehiculele care circulă sau intră pe teritoriul Republicii Moldova să fie oprite în punctele de încărcare/descărcare a mărfurilor periculoase destinate acestui scop, din rațiuni de siguranță națională și de protecție a mediului asigurând condiții corespunzătoare pentru verificări amânunțite. În prezent, Republica Moldova nu dispune de infrastructură adecvată în ce privește parări special amenajate pentru oprirea și staționarea vehiculelor care transportă mărfuri periculoase, iar lipsa acestora creează dificultăți în procedura de control aplicabile în domeniul transportului mărfurilor periculoase, limitând capacitatea autorităților competente de a efectua verificări detaliate și conforme cerințelor europene, motiv pentru care solicităm amânarea intrării în vigoare a modificărilor propuse.	Nu se acceptă Potrivit pct. 2 din proiect mecanismul de raportare propus va intra în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.
	Pct. 1.2.8 din textul proiectului prin care se propune completarea pct. 25	La completările 1.2.8. pct. 25 potrivit modificărilor propuse „transmiterea cererii pentru coordonarea traseelor de transportare a mărfurilor periculoase, se efectuează prin depunerea de către managerul de transport rutier sau un reprezentant legal al întreprinderii, contra semnătură, prin	Se acceptă

	următoarele modalități: 1) personal, la ghișeu unic al Agenției; 2) prin serviciul poștal, cu confirmare de primire; 3) în formă de document electronic semnat cu semnătură electronică”. În acest context, Agenția atrage atenția că procesele de solicitare și/sau eliberare a actelor permissive au fost semnificativ digitalizate, în vederea eficientizării activității și reducerii intermediarilor. Astfel, prin intermediul Sistemul Informațional „e-Autorizație transport” operatorii de transport rutier și agenții economici înregistrați în sistem, pot depune cererea pentru coordonarea traseelor de transportare a mărfurilor periculoase exclusiv online, în conformitate cu prevederile art. 311 alin. (2) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014. Prin urmare, singura modalitate aplicabilă este depunerea cererii „în formă de document electronic semnat cu semnătură electronică ceea ce asigură coerența cadrului juridic cu infrastructura informațională existentă și evită suprapunerea procedurilor tradiționale cu cele digitale. În consecință, Agenția recomandă ajustarea textului normativ în conformitate cu realitățile procesului digital actual.	
--	--	--

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA