AmCham Moldova
fighting for your business

A.P."Camera de Comerț Americană din Moldova"
Nr. 3678, cod fiscal 1009620002440
str. Pușkin 45B, Chișinău,Moldova, MD-2005
+373 22 211 781 /fax/ +373 22 211 782
info@amcham.md / www.amcham.md

Către: **Vasile TOFAN**
Prim-ministrul Republicii Moldova

Claudiu-Iulius-Gavril NĂSUI
Ministrul Dezvoltării Economice și Digitalizării

Copie: **Ion LUPAN**
Șeful Secretariatului Consiliului Economic pe lângă Prim-ministru

Nr. 168 din 26 noiembrie 2026

Ref.: Propunerile AmCham Moldova pentru etapa a doua de eliminare a reglementărilor excesive pentru mediul de afaceri din anul 2026

Stimate Domnule Prim-ministru,
Stimate Domnule Ministru,

Ca răspuns la invitația Secretariatului Consiliului Economic pe lângă Prim-ministru de a transmite propuneri pentru etapa a doua de eliminare a reglementărilor excesive pentru mediul de afaceri din anul 2026, Camera de Comerț Americană din Moldova (AmCham Moldova) vă prezintă, în anexă, propunerile formulate de companiile membre.

Reprezentanții AmCham Moldova și ai companiilor membre sunt disponibili pentru discuții tehnice pe marginea fiecărei propuneri.

Vă mulțumim pentru deschidere și pentru colaborarea constantă cu mediul de afaceri.

Cu respect,

Mila Malairău
Director Executiv
A.P. „Camera de Comerț Americană din Moldova”
Persoană responsabilă: Victor Baciu, victorbaciu@amcham.md.

Anexă: Formularul standard de propuneri de dereglementare.

Document semnat electronic. Pentru verificarea semnăturii a se accesa: https://msign.gov.md.

ANEXĂ

PROPUNERE 1

Autorul	Camera de Comerț Americană din Moldova
Subiectul (succint, formulat ca soluție la anumite probleme)	Exceptarea condiționată a paharelor din PET reciclat (rPET), utilizate ca ambalaje de desfacere pentru băuturi, de la interdicția generală a paharelor din plastic de unică folosință, prin completarea art. 20[1] alin. (4) din Legea nr. 231/2010.
Descrierea problemei (succint)	Art. 20[1] alin. (4) din Legea nr. 231/2010 cu privire la comerțul interior interzice utilizarea/comercializarea paharelor din plastic de unică folosință, cu excepția celor biodegradabile, fără a distinge între plasticul virgin și cel reciclat ori între paharele vîndute separat și cele umplute cu băuturi la punctul de vînzare. În consecință, în lipsa unei excepții exprese în textul legii, există riscul ca interdicția respectivă să fie interpretată ca aplicabilă inclusiv paharelor din plastic utilizate exclusiv în calitate de ambalaje de desfacere pentru băuturile umplute la punctul de vînzare. La nivelul Uniunii Europene, Directiva (UE) 2019/904 nu instituie o interdicție generală privind introducerea pe piață a paharelor de unică folosință fabricate din plastic. Potrivit art. 4 coroborat cu pct. 1 din partea A a anexei, paharele pentru băuturi, inclusiv capacele acestora, fac obiectul măsurilor de reducere a consumului. În schimb, art. 5 coroborat cu pct. 9 din partea B a anexei prevede restricții privind introducerea pe piață a paharelor pentru băuturi fabricate din polistiren expandat (EPS). Prin urmare, Directiva (UE) 2019/904 nu impune o interdicție generală pentru paharele fabricate din PET sau PET reciclat (rPET). În acest context, se propune examinarea oportunității introducerii în legislația națională a unei excepții expres reglementate pentru paharele fabricate din rPET, utilizate în calitate de ambalaje de desfacere pentru băuturile umplute la punctul de vînzare, cu respectarea cerințelor sanitare și de mediu aplicabile. În paralel, Regulamentul (UE) 2022/1616 (art. 1, 4, 5 și 8) reglementează introducerea pe piață și utilizarea în contact alimentar a materialelor și obiectelor din plastic reciclat. În Republica Moldova, HG nr. 39/2026 aprobă Regulamentul sanitar privind materialele și obiectele din plastic reciclat destinate să vină în contact cu produsele alimentare, care transpune parțial Regulamentul (UE) nr.2022/1616 al Comisiei din 15 septembrie 2022 privind materialele și obiectele din plastic reciclat destinate să vină în contact cu produsele alimentare. Respectarea cerințelor sanitare nu constituie însă, în prezent, o derogare expresă de la interdicția din Legea nr. 231/2010. Problema constă în lipsa unei excepții legale delimitate pentru ambalajele de desfacere din rPET conforme cerințelor de siguranță alimentară, ceea ce generează un regim național mai restrictiv decît interdicția minimă prevăzută la nivelul UE pentru această categorie de pahare.
Efectele pozitive urmărite (informații care ar permite constatarea importanței și magnitudinii)	1. Eliminarea unei restricții generale pentru o categorie strict delimitată de ambalaje din material reciclat, fără liberalizarea tuturor produselor din plastic de unică folosință. 2. Creșterea previzibilității juridice pentru restaurante, cafenele și alți operatori HoReCa, în special pentru băuturile pregătite și comercializate la pachet. 3. Posibilitatea utilizării materialelor reciclate conforme cerințelor de contact alimentar, cu menținerea obligațiilor de prevenire, colectare și gestionare a deșeurilor. 4. Apropierea structurii interdicției naționale de abordarea diferențiată a Directivei (UE) 2019/904.

Propunerea de modificări normative (facultativ)	Se propune completarea art. 20^1 alin. (4) din Legea nr. 231/2010, după textul actual, cu următoarea teză: *„Interdicția prevăzută la prezentul alineat nu se aplică paharelor de unică folosință fabricate din polietilentereftalat reciclat (rPET), destinate să fie umplute cu băuturi la punctul de vînzare și utilizate exclusiv în calitate de ambalaje de desfacere pentru băuturile comercializate consumatorilor, cu condiția ca acestea să respecte cerințele Regulamentului sanitar privind materialele și obiectele din plastic reciclat destinate să vină în contact cu produsele alimentare, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 39/2026, precum și celelalte cerințe legale aplicabile ambalajelor, gestionării deșeurilor și informării consumatorilor.”* Propunerea nu privește paharele fabricate din polistiren expandat (EPS), tacîmurile, farfuriile sau alte accesorii de masă și nu instituie o derogare de la obligațiile privind siguranța alimentară ori gestionarea deșeurilor.
Anexa (note/scrisori/documente cu informații adiționale)	

PROPUNERE 2

Autorul	Camera de Comerț Americană din Moldova
Subiectul (succint, formulat ca soluție la anumite probleme)	Eliminarea normelor paralele privind marcarea cu timbre de acciză din Legea nr. 278/2007 și asigurarea reglementării unitare prin legislația fiscală.
Descrierea problemei (succint)	Legea nr. 278/2007 privind controlul tutunului reglementează la art. 30 alin. (2) și (3), precum și la art. 38 alin. (3), o serie de cerințe referitoare la marcarea produselor cu timbre de acciză, inclusiv aplicarea timbrelor, corespondența acestora cu anul fabricării, restituirea timbrelor neutilizate și aplicarea timbrului astfel încât acesta să se deterioreze la deschiderea pachetului. În același timp, regimul juridic al timbrelor de acciză este reglementat în mod distinct de Codul fiscal. Art. 123 alin. (5^1)-(5^3) stabilește produsele supuse marcării obligatorii, momentul marcării, corespondența dintre anul fabricării produselor și anul emiterii timbrului, precum și regimul restituirii timbrelor neutilizate. Modul concret de procurare și aplicare a timbrelor este, la rândul său, detaliat prin Hotărârea Guvernului nr. 1427/2007, adoptată în temeiul art. 123 alin. (5^1) din Codul fiscal. Regulamentul aprobat prin această hotărâre stabilește inclusiv responsabilitatea pentru marcare, marcarea în procesul fabricării și corespondența dintre anul fabricării și anul pentru care a fost emis timbrul. În mod expres, pct. 24 din Regulamentul aprobat prin HG nr. 1427/2007 prevede că timbrele se aplică pe ambalaj astfel încât deschiderea acestuia să asigure deteriorarea timbrului, precum și că, atunci când ambalajul este învelit cu celofan sau cu alt înveliș transparent de protecție, timbrul se aplică sub acesta. Prin urmare, menținerea unor norme similare și în Legea nr. 278/2007 generează o reglementare paralelă a aceluiași mecanism, în condițiile în care regimul de bază este stabilit de Codul fiscal și dezvoltat prin actele normative adoptate pentru executarea acestuia.
Efectele pozitive urmărite (informații care ar permite constatarea importanței și magnitudinii)	Modificarea propusă urmărește: 1. eliminarea normelor paralele privind timbrele de acciză din două acte legislative distincte; 2. concentrarea regimului privind marcarea cu timbre de acciză în Codul fiscal și actele normative adoptate în executarea acestuia; 3. reducerea riscului apariției unor neconcordanțe; 4. simplificarea cadrului normativ și identificarea mai clară a normelor aplicabile de către operatorii economici și autoritățile de control; 5. evitarea dublării obligațiilor fără diminuarea cerințelor privind marcarea produselor. Modificarea nu presupune eliminarea regimului de marcare cu timbre de acciză. Obligația și condițiile principale de marcare continuă să fie reglementate prin Codul fiscal, iar mecanismul tehnic de procurare, evidență și aplicare este detaliat prin HG nr. 1427/2007. De asemenea, eliminarea din art. 38 alin. (3) a cerinței privind deteriorarea timbrului la deschiderea pachetului nu elimină această obligație materială, întrucât aceasta este prevăzută expres la pct. 24 din Regulamentul aprobat prin HG nr. 1427/2007.

	Sunt păstrate în Legea nr. 278/2007 normele care prezintă relevanță proprie și care nu se propune a fi înlocuite prin prezentul exercițiu de dereglementare, inclusiv art. 30 alin. (4) și cerința din art. 38 alin. (3) privind aplicarea timbrului sub folia de protecție.
Propunerea de modificări normative (facultativ)	Se propune modificarea Legii nr. 278/2007 privind controlul tutunului după cum urmează: 1. La articolul 30, alineatele (2) și (3) se abrogă. 2. La articolul 38 alineatul (3), textul „Timbrul de acciză se lipește astfel încât să se deterioreze la deschiderea pachetului.” se exclude.
Anexa (note/scrisori/documente cu informații adiționale)	

PROPUNERE 3

Autorul	Camera de Comerț Americană din Moldova
Subiectul (succint, formulat ca soluție la anumite probleme)	Alinierea reglementărilor privind volumele nominale ale băuturilor alcoolice la prevederile Directivei 2007/45/CE și eliminarea restricțiilor aplicate băuturilor slab alcoolice.
Descrierea problemei (succint)	În prezent, Anexa nr. 4 la HG nr. 907/2014 este interpretată în mod restrictiv, ceea ce conduce la respingerea certificării unor produse legal fabricate și comercializate pe piețele internaționale în volume nominale care nu se regăsesc în lista prevăzută de actul normativ. Un exemplu este produsul **„**Băutură slab alcoolică carbogazoasă Jack Daniel's Tennessee Whiskey și Coca-Cola”, cod NCM 2208, ambalaj 330 ml, pentru care există incertitudini privind posibilitatea comercializării pe piața Republicii Moldova. Aplicarea actuală a prevederilor generează bariere tehnice în calea comerțului, limitează accesul consumatorilor la produse existente pe piețele internaționale și impune costuri suplimentare operatorilor economici pentru dezvoltarea unor ambalaje dedicate exclusiv pieței Republicii Moldova.
Efectele pozitive urmărite (informații care ar permite constatarea importanței și magnitudinii)	1. Eliminarea barierelor tehnice nejustificate pentru produsele importate. 2. Facilitarea accesului pe piața Republicii Moldova a produselor comercializate legal pe piața UE și pe alte piețe internaționale. 3. Creșterea competitivității și diversificarea ofertei pentru consumatori. 4. Eliminarea necesității dezvoltării unor ambalaje dedicate exclusiv pieței locale.
Propunerea de modificări normative (facultativ)	Modificarea Anexei nr. 4 la HG nr. 907/2014 pentru a asigura concordanța deplină cu textul și spiritul Directivei 2007/45/CE. Excluderea băuturilor slab alcoolice din categoria produselor supuse restricțiilor privind volumele nominale. Alinierea definițiilor din hotărâre astfel încât restricțiile de volum să vizeze strict **băuturile spirtoase (≥15% vol.)** și categoriile exprese menționate de UE și legislația națională, lăsând libere restul băuturilor slab alcoolice și restabilind sub-categoriile corecte pentru produsele vitivinicole. Recunoașterea și acceptarea pentru comercializare a produselor importate legal și comercializate pe piețele de origine, inclusiv în volume de 330 ml sau alte volume utilizate în comerțul internațional.
Anexa (note/scrisori/documente cu informații adiționale)	

PROPUNERE 4

Autorul	Camera de Comerț Americană din Moldova
Subiectul (succint, formulat ca soluție la anumite probleme)	Implementarea certificării în serie pentru băuturile spirtoase de import, în locul certificării fiecărui lot importat.
Descrierea problemei (succint)	În prezent, pentru băuturile spirtoase importate este necesară certificarea fiecărui lot. Această cerință generează costuri administrative și financiare suplimentare pentru operatorii economici, prelungirea termenelor de punere pe piață și un volum semnificativ de documentație, fără a aduce beneficii suplimentare privind siguranța sau conformitatea produselor.
Efectele pozitive urmărite (informații care ar permite constatarea importanței și magnitudinii)	1. Reducerea costurilor de certificare suportate de importatori. 2. Micșorarea sarcinii administrative pentru mediul de afaceri și autoritățile implicate. 3. Reducerea timpului necesar pentru introducerea produselor pe piață. 4. Eliminarea procedurilor repetitive pentru produse identice certificate anterior. 5. Menținerea nivelului de siguranță și conformitate a produselor prin verificarea documentelor de origine, a certificatelor de calitate și a trasabilității producătorului.
Propunerea de modificări normative (facultativ)	Revizuirea actelor normative aplicabile astfel încât băuturile spirtoase importate de la același producător, cu aceeași denumire comercială, aceeași compoziție și aceleași caracteristici de calitate să poată fi certificate în serie, pe o perioadă determinată de valabilitate, fără necesitatea certificării fiecărui lot importat separat.
Anexa (note/scrisori/documente cu informații adiționale)	

PROPUNERE 5

Autorul	Camera de Comerț Americană din Moldova
Subiectul (succint, formulat ca soluție la anumite probleme)	Clarificarea regimului juridic al certificatului de naționalitate reglementat în Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova.
Descrierea problemei (succint)	**Reglementarea actuală** Certificatul de naționalitate este menționat în Legea 176/2013. În rest, reglementarea este guvernată de HG nr. 1035/2023 (Regulile de înregistrare a navelor în Republica Moldova). Tariful pentru înregistrarea navei în Registrul de stat al navelor „cu eliberarea certificatului de naționalitate al navei" se percepe potrivit Nomenclatorului serviciilor prestate de Agenția Navală a Republicii Moldova și cuantumului tarifelor pentru acestea („Nomenclatorul serviciilor Agenției Navale"), din anexa 2 la HG nr. 883/2024. **Deficiențele reglementării** ***Denumirea alternativă este inutilă*** Art. 12 alin. (1) lit. b) din Legea 176/2013 utilizează, în paranteză, o denumire alternativă pentru certificatul de naționalitate – „certificat de navigație sub pavilionul de stat al Republicii Moldova". Această formulare nu este utilizată în nicio altă reglementare relevantă. Nici Legea 176/2013, nici HG nr. 1035/2023, care reglementează emiterea certificatului de naționalitate, nu o folosesc. Cel mult, în formularul certificatului de naționalitate din Regulile menționate apare formula „certificat de naționalitate al navei sub pavilionul Republicii Moldova". Menținerea unei denumiri alternative fără semnificație juridică îngreunează inutil textul legii, dar mai, cu seamă, urmare a folosirii în această denumire a termenului „navigație", se creează riscul confundării certificatului de naționalitate cu certificatul de bună stare de navigabilitate sau cu certificatul de navigație interioară. În consecință, sintagma din paranteză urmează a fi eliminată din art. 12 al Legii 176/2013, ca paralelism terminologic incompatibil cu cerința de asigurarea a interpretării și aplicării corecte a actului normativ (art. 41 alin. (3) din Legea 100/2017) și ca un factor de imprevizibilitate (art. 5 din Legea 235/2006). ***Lipsa reglementării primare prin lege*** Reglementarea primară a certificatului de naționalitate este complet absentă din Legea 176/2013. Astfel, lipsesc dispozițiile privind autoritatea emitentă, condițiile și procedura generală de eliberare, documentele necesare, termenul de valabilitate, precum și temeiurile de suspendare, retragere sau anulare, deși aceste elemente trebuie stabilite prin lege, în conformitate cu art. 4^1 alin. (4) din Legea 160/2011. Reglementarea unora dintre aceste aspecte prin HG 1035/2023 nu poate suplini lipsa normelor primare din lege. Potrivit art. 4^1 alin. (4) din Legea 160/2011 - Guvernul poate reglementa exclusiv procedura amănunțită și cerințele de solicitare, eliberare și retragere a unui acte permisiv, și trebuie să facă acest lucru în limitele legii. Aceste cerințe sunt consolidate de dispozițiile art. 14 alin. (1) și (2) din Legea 235/2006 (normele materiale și procedurale primare se stabilesc exclusiv prin lege, iar autoritățile administrației publice nu sunt în drept să adopte norme primare) și cele ale art. 7 și art. 14 din Legea 100/2017 (ierarhia actelor normative și limitarea hotărârilor Guvernului la organizarea executării legilor, fără a institui norme primare ori a depăși competențele de reglementare).

	Reglementarea taxei nu are suport legislativ Nomenclatorul actelor permisive prevede că taxa pentru eliberarea certificatului de naționalitate se stabilește „conform metodologiei de calcul aprobate de către Guvern". Această soluție nu respectă art. 5 lit. e) din Legea 160/2011, care permite perceperea unei plăți numai dacă mărimea ei este prevăzută expres de lege sau poate fi constatată/calculată în baza prevederilor actului legislativ. Legea 176/2013 nu conține asemenea prevederi, iar formularea din Nomenclator nu oferă criterii suficiente pentru determinarea cuantumului taxei. Din aceleași considerente, nu are suport legislativ nici tariful prevăzut în anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 883/2024 pentru înregistrarea navei cu eliberarea certificatului de naționalitate. Întrucât plata este aferentă emiterii unui act permisiv, aceasta trebuie stabilită prin lege, în conformitate cu art. 9 alin. (2) din Legea 160/2011 și art. 6 din Legea 235/2006.
Efectele pozitive urmărite (informații care ar permite constatarea importanței și magnitudinii)	Clarificarea și completarea regimului juridic al certificatului de naționalitate va contribui la asigurarea unui cadru normativ coerent, previzibil și conform principiului legalității în materia înregistrării navelor. Propunerea urmărește eliminarea paralelismelor terminologice care pot genera confuzii între diferitele documente de bord, stabilirea prin lege a elementelor esențiale ale regimului actului permisiv și asigurarea unui temei legislativ clar pentru perceperea plăților aferente emiterii acestuia. În consecință, intervenția va reduce incertitudinea juridică pentru armatori și operatorii de nave, va preveni aplicarea unor cerințe și tarife lipsite de suport legislativ și va consolida transparența și previzibilitatea procedurilor administrative de înregistrare a navelor.
Propunerea de modificări normative (facultativ)	1. Eliminarea din art. 12 alin. 1) lit. b) al Legii 176/2013 a parantezei cu denumirea alternativă a certificatului de naționalitate; 2. Completarea Legii 176/2013 cu elementele esențiale ale regimului juridic al certificatului de naționalitate (autoritatea emitentă, condițiile generale de eliberare, documentele necesare, termenul de valabilitate și temeiurile de suspendare, retragere sau anulare), cu menținerea HG 1035/2023 exclusiv în rolul de act de executare a legii; 3. Reglementarea prin lege a oricărei plăți aferente eliberării certificatului de naționalitate sau, în lipsa unei asemenea reglementări, eliminarea tarifului prevăzut în anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 883/2024 în lipsa unui temei legislativ.
Anexa (note/scrisori/documente cu informații adiționale)	

PROPUNERE 6

Autorul	Camera de Comerț Americană din Moldova
Subiectul (succint, formulat ca soluție la anumite probleme)	Clarificarea regimului juridic al certificatului de bună stare de navigabilitate (CBSN) reglementat în Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova.
Descrierea problemei (succint)	**Cadrul normativ actual** Certificatul de bună stare de navigabilitate este prevăzut în lista actelor de bord la art. 12 alin. (1) lit. c) din Legea 176/2013 și figurează în Nomenclatorul actelor permisive (tabelul III, poziția 11), unde Agenția Navală este indicată drept autoritate emitentă, iar termenul de valabilitate este stabilit ca fiind nelimitat. Dincolo de aceste mențiuni, cadrul normativ privind CBSN este aproape inexistent. Legea 176/2013 prevede doar că certificatul este necesar pentru înregistrarea de stat a navei (art. 16 alin. (12) lit. e)), fără a reglementa natura sa juridică sau elementele esențiale ale actului permisiv, precum autoritatea emitentă, condițiile și procedura de eliberare, documentele necesare, termenul de valabilitate, cazurile de suspendare sau retragere și regimul taxelor. Regulile de înregistrare a navelor (HG nr. 1035/2023) reiau obligația prezentării CBSN la înregistrarea navei și și definesc certificatul ca document care atestă starea tehnică generală a navei sub aspectele ce țin de navigație. Totodată, Regulile prevăd că CBSN este emis de „administrația maritimă sau, în numele acesteia, de către organizațiile recunoscute de către Guvern" soluție care contrazice Nomenclatorul actelor permisive, potrivit căruia autoritatea emitentă este Agenția Navală. Reglementarea nu clarifică nici semnificația noțiunii de „administrație maritimă", nici raportul acesteia cu Agenția Navală. Pct. 15 lit. b) al Cerințelor minime pentru escală în porturile și cheiurile Republicii Moldova, aprobate prin Ordinul MIDR nr. 67/2022 („Cerințele de escală"), impun prezentarea CBSN (sau a certificatului comunitar tehnic de navigație interioară) la escalele navelor în porturile naționale. În rest, CBSN nu mai este reglementat în alte acte normative aplicabile navelor de navigație interioară. Totodată, denumirea certificatului, definiția sa din HG nr. 1035/2023 și menționarea sa, în același context, alături de certificatul de navigație interioară în Cerințele de escală indică existența unei suprapuneri semnificative între obiectul celor două acte: CBSN atestă starea tehnică a navei sub aspectul navigației, în timp ce certificatul de navigație interioară atestă conformitatea navei cu cerințele tehnice[1]. Această concluzie este confirmată și de dreptul Uniunii Europene în domeniul navigației interioare, unde navigabilitatea navelor de navigație interioară este atestată, în general, prin certificate de navigație interioară (Directiva UE 2016/1629 și Directiva 2009/100/CE), fără existența unui certificat de bună stare de navigabilitate distinct. **Deficiențele reglementării** Reglementarea CBSN prezintă deficiențe fundamentale atât din perspectiva cadrului general privind actele permisive, cât și din perspectiva calității reglementării. Legea 176/2013 nu stabilește elementele primare ale actului permisiv, iar reglementarea

[1] Certificatul de navigație interioară a fost introdus în Legea 176 relativ recent - prin Legea nr. 259/2023) - prezumtiv în contextul adoptării iminente la acel moment a HG nr. 723/2023 *privind cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară*, care reglementează certificatul de navigație interioară și prevede, la pct. 12 al regulamentului din anexa 1, că acesta este un document care „se emite în urma unei inspecții tehnice" a navei, „cu scopul de a verifica conformitatea [navei] cu cerințele tehnice". Certificatul de navigație interioară îndeplinește astfel, în esență, aceeași funcție pe care pare să o aibă CBSN.

	infralegală este incompletă și contradictorie, inclusiv sub aspectul autorității emitente. În consecință, sunt încălcate cerințele prevăzute de art. 4^1 alin. (4) din Legea 160/2011 (lipsa elementelor primare), art. 14 alin. (1) și (2) din Legea 235/2006 (norme primare instituite altfel decât prin lege), art. 7, 14 și 16 din Legea 100/2017 (ierarhia actelor normative și limitele actelor normative de nivel inferior), precum și cerințele de coerență, previzibilitate și consecutivitate a normelor juridice (art. 3 alin. 1) lit. d) din Legea 100/2017; art. 5 din Legea 235/2006).
Efectele pozitive urmărite (informații care ar permite constatarea importanței și magnitudinii)	Eliminarea CBSN din cadrul normativ va contribui la excluderea suprapunerilor normative și incertitudinii juridice generate de existența unui act permisiv cu regim juridic incomplet și contradictoriu. Totodată, intervenția va asigura coerența cadrului normativ național cu standardele europene în domeniul navigației interioare și va delimita clar competențele autorităților implicate.
Propunerea de modificări normative (facultativ)	Se propune eliminarea CBSN ca act de bord distinct din Legea 176/2013.

PROPUNERE 7

Autorul	Camera de Comerț Americană din Moldova
Subiectul (succint, formulat ca soluție la anumite probleme)	Revizuirea regimului juridic al certificatului de clasă.
Descrierea problemei (succint)	**Cadrul normativ actual** Certificatul de clasă este inclus în Nomenclatorul actelor permisive (tabelul III, poziția 9), cu indicarea Agenției Navale drept autoritate emitentă și cu un termen de valabilitate de 5 ani pentru nave exploatate pe căi navigabile interioare și de 2 ani pentru nave de navigație mixtă, de tip râu-mare, mai vechi de 30 de ani[2]. Taxa aferentă certificatului este prevăzută ca fiind stabilită „conform metodologiei de calcul a Guvernului". În Legea 176/2013, certificatul de clasă este menționat exclusiv în lista actelor de bord prevăzută la art. 12, fără ca legea să stabilească natura juridică a acestui act, riscurile acoperite sau elementele sale esențiale. Lipsesc, astfel, condițiile generale, drepturile și obligațiile materiale și procedurale privind solicitarea, eliberarea și retragerea certificatului, documentele necesare, regimul taxelor și cazurile care pot determina suspendarea sau anularea acestuia. Totodată, taxa indicată în Nomenclatorul actelor permisive nu a fost stabilită printr-un act normativ ulterior. Certificatul de clasă nu este menționat în Nomenclatorul serviciilor Agenției Navale (HG nr. 883/2024). **Deficiențele reglementării** Reglementarea actuală a certificatului de clasă prezintă deficiențe serioase din perspectiva Legii 160/2011, Legii 100/2017 și Legii 235/2006. Cadrul normativ nu identifică riscurile pe care acest act permisiv este destinat să le acopere, contrar art. 4 alin. (1^2) din Legea 160/2011; art. 4 lit. c) și e) din Legea 235/2006. De asemenea, lipsesc elementele primare ale actului permisiv, contrar art. 4^1 alin. (4) din Legea 160/2011 și art. 14 alin. (1) și (2) din Legea 235/2006. Totodată, problema certificatului de clasă depășește aspectele de tehnică legislativă, deoarece problema de fond este însăși aplicabilitatea acestui certificat navelor de navigație interioară. ***Certificatul de clasă nu este justificat pentru navele de navigație interioară*** O analiză a practicii internaționale și a cadrului juridic al Uniunii Europene relevă că sistemul de clasificare a navelor și certificatele de clasă sunt asociate doar navelor maritime (care, în Republica Moldova, fac obiectul Codului maritim, și nu al Legii 176/2013), nu și navelor de navigație interioară. Documentul explicativ al IACS (International Association of Classification Societies)[3] explică aplicabilitatea sistemului de clasificare exclusiv în contextul navigației maritime. Directiva 2009/15/CE (*privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor)* și Regulamentul (CE) nr. 391/2009 (*privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor)*, reglementează certificatele de clasă și prevăd că navele vizate sunt cele care intră sub incidența convențiilor internaționale de drept maritim — Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare din 1974 (SOLAS) și Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 1973 (MARPOL). Aceste două instrumente europene fac parte din cadrul legislativ

[2] Specificarea este, în sine, incoerentă, întrucât exclude, fără o justificare evidentă, navele de navigație mixtă cu vârsta de până la 30 de ani și, mai ales, navele maritime, deși certificatul de clasă este prevăzut ca act de bord pentru navele maritime în art. 39 al Codului maritim).

[3] https://iacs.s3.af-south-1.amazonaws.com/wp-content/uploads/2022/06/15153229/Classification-what-why-how.pdf

	european privind siguranța maritimă (EU Sea Safety)[4], distinct de de cadrul aplicabil navigației interioare, care poartă subtitlul *Inland Navigation*. La nivel național, HG nr. 2/2020 (privind aprobarea Regulamentului cu privire la normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime), prin care au fost transpuse cele două acte europene se aplică expres doar navelor de circulație maritimă și mixtă. Aceeași abordare rezultă și din proiectul de hotărâre de Guvern nr. 582/MIDR/2026[5], elaborat pentru înlocuirea HG nr. 2/2020, precum și din Cerințele de escală, care solicită prezentarea acestui certificat doar pentru navele maritime și navele de tip râu-mare (mixte). Prin contrast, în sfera navigației interioare, Directiva UE 2016/1629 nu prevede certificate de clasă pentru navele de navigație interioară. Deși stabilește un sistem de atestare a conformității tehnice a navelor de către societăți de clasificare recunoscute de Comisia Europeană, similar sistemului din sfera maritimă, este esențial că acest sistem nu prevede emiterea certificatelor de clasă. Aceeași abordare este reflectată în regulamentul din anexa 1 a HG nr. 723/2023, prin care directiva menționată a fost transpusă în cadrul național. Regulamentul privind cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară nu prevede emiterea pentru acestea a certificatelor de clasă. Totodată, în HG nr. 723/2023 a fost inclus, în anexa 2, un regulament elaborat la nivel național (fără corespondent în directivă) privind societățile de clasificare în domeniul navelor de navigație internă, care, în mod neașteptat și fără context, a prevăzut emiterea certificatelor de clasă. Această soluție a generat o incoerență internă a HG nr. 723/2023, întrucât regulamentul respectiv pare să fi preluat, într-o măsură semnificativă, structura și conceptele Regulamentului privind organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă (HG nr. 2/2020), fără adaptare la specificul navigației interioare și la diferențele dintre regimul maritim și cel al navigației interne. ***Reglementarea națională este contradictorie și necorelată*** Astfel, lipsa unei conceptualizări a actelor de bord în Legea 176/2013 a condus la includerea certificatului de clasă în lista actelor de bord al navelor de navigație interioară, deși acesta nu este un instrument caracteristic domeniului. Ulterior, prin acte normative subordonate, cerințele privind certificatele de clasă, aplicabile în dreptul Uniunii Europene doar navelor maritime, au fost extinse, fără justificare, asupra navelor de navigație interioară. Această situație contravine cerințelor de coerență, corelare și adaptare a normelor la realitățile reglementate, prevăzute de art. 3 alin. (1) lit. d), art. 27^1 și art. 46 alin. (3) din Legea 100/2017. Suplimentar, reglementările existente privind certificatul de clasă sunt contradictorii și necorelate sub aspectul autorității emitente și al sferei de aplicare: • deși Nomenclatorul actelor permisive și Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Navale a Republicii Moldova („Regulamentul Agenției Navale"), aprobat prin HG nr. 706/2018) prevăd emiterea certificatelor de clasă de către Agenția Navală, HG nr. 723/2023 atribuie emiterea acestora „organizațiilor (*societăți de clasificare* – n.n.) recunoscute";

[4] https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/32.html și https://eurlex.europa.eu/EN/legal-content/summary/eu-sea-safety-ship-inspectionrules-and-standards.html?fromSummary=32

[5] https://particip.gov.md/ro/document/stages/proiectul-hotararii-guvernuluiprivind-aprobarea-regulamentului-cu-privire-la-normele-si-standardele/16607

	• deși Regulamentul Agenției Navale se referă la nave de navigație interioară și nave de navigație mixtă, Hotărârea Guvernului nr. 2/2020 reglementează certificatele de clasă în contextul navelor maritime și mixte, iar Hotărârea Guvernului nr. 723/2023 extinde această abordare și asupra navelor de navigație interioară. Aceste contradicții afectează coerența și previzibilitatea reglementării, contrar art. 3 alin. (1) lit. c), d) și alin. (4) și art. 7 din Legea 100/2017, precum și principiului previzibilității reglementării activității de întreprinzător consacrat de art. 5 din Legea 235/2006.
Efectele pozitive urmărite (informații care ar permite constatarea importanței și magnitudinii)	Revizuirea regimului juridic al certificatului de clasă va contribui la eliminarea cerințelor administrative nejustificate și la delimitarea clară a regimurilor de certificare aplicabile navelor maritime, mixte și de navigație interioară. În particular, propunerea urmărește eliminarea obligativității certificatului de clasă pentru navele de navigație interioară, pentru care cadrul european și național de reglementare tehnică prevede mecanisme distincte de verificare și atestare a conformității tehnice. Clarificarea regimului certificatului va asigura previzibilitatea cerințelor de certificare și va preveni impunerea unor obligații fără justificare tehnică sau suport normativ adecvat.
Propunerea de modificări normative (facultativ)	Având în vedere că certificatele de clasă sunt instrumente aplicabile doar navelor maritime (reglementate de Codul maritim) și nu fac parte din sistemul de certificare specific navelor de navigație interioară, ce cad sub incidența Legii 176/2013, se propune eliminarea certificatului de clasă din lista actelor de bord din Legea 176/2013 (nave de navigație internă).
Anexa (note/scrisori/documente cu informații adiționale)	

PROPUNERE 8

Autorul	Camera de Comerț Americană din Moldova
Subiectul (succint, formulat ca soluție la anumite probleme)	Revizuirea regimului juridic al certificatului de tonaj.
Descrierea problemei (succint)	**Cadrul normativ actual** Certificatul de tonaj este inclus în Nomenclatorul actelor permisive (tabelul III, poziția 10), cu indicarea Agenției Navale drept autoritate emitentă, un termen de valabilitate de 15 ani (cu confirmare după 10 ani) și o plată stabilită „conform metodologiei de calcul aprobate de către Guvern". Includerea certificatului de tonaj în Nomenclator nu asigură însă o reglementare conformă a acestui act permisiv. Similar celorlalte acte de bord, Legea 176/2013 îl menționează o singură dată, în lista actelor de bord din art. 12, fără a reglementa natura sa juridică, scopul certificatului sau elementele primare impuse de Legea 160/2011: condițiile generale, drepturile și obligațiile materiale și procedurale privind solicitarea, eliberarea și retragerea certificatului, documentele necesare, regimul taxelor și condițiile care pot determina retragerea sau anularea acestuia. Regulamentul Agenției Navale confirmă competența acesteia de emitere a certificatelor de tonaj. Totodată, Hotărârea Guvernului nr. 1035/2023 privind Regulile de înregistrare de stat a navelor prevede că certificatele de tonaj se eliberează de „administrația maritimă sau, în numele acesteia, de către organizațiile recunoscute de Guvern", generând o necorelare cu reglementarea existentă privind autoritatea emitentă. Plata aferentă emiterii certificatului de tonaj nu a fost stabilită printr-un act normativ, iar eliberarea acestui certificat nu figurează în Nomenclatorul serviciilor Agenției Navale aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 883/2024. **Deficiențele reglementării** ***Lipsa unei reglementări primare complete*** Spre deosebire de alte acte de bord analizate, existența certificatului de tonaj ca instrument de certificare în navigația interioară este justificată de practica internațională. Pentru navele implicate în trafic internațional, tonajul reprezintă un parametru utilizat la stabilirea unor elemente precum taxele portuare, tarifele de pilotaj, taxele de tranzit, primele de asigurare și cerințele privind echipajul minim de siguranță. Republica Moldova este parte atât la Convenția internațională asupra măsurării tonajului navelor (TONNAGE 69), aplicabilă navelor maritime, cât și la Convenția de la Geneva privind măsurarea navelor de navigație interioară din 1966, care reglementează măsurarea tonajului și emiterea certificatelor de tonaj pentru navele de navigație interioară. Tocmai datorită importanței practice a acestui certificat, lipsa unei reglementări naționale complete generează riscuri semnificative din perspectiva previzibilității și proporționalității reglementării activității de întreprinzător (art. 4 lit. e), art. 5 și art. 15 din Legea 235/2006; art. 3 alin. (1) lit. d) și art. 54 din Legea 100/2017). Această situație justifică, prin ea însăși, includerea certificatului de tonaj în exercițiul suplimentar de revizuire propus prin PL de optimizare, în vederea asigurării unui cadru normativ coerent și corelat.

	Lipsa conceptului normativ al tonajului compromite previzibilitatea reglementării Suplimentar deficiențelor expuse mai sus, lipsa unei conceptualizări și definiri normative a noțiunii de tonaj are un impact semnificativ asupra previzibilității reglementării. Această problemă este cu atât mai relevantă cu cât noțiunea de „tonaj" este una tehnică și neintuitivă, iar semnificația sa diferă substanțial în funcție de categoria navei vizate (navă maritimă sau navă de navigație interioară). La navele maritime, tonajul este determinat pe baza volumului spațiilor închise ale navei și se exprimă prin indicatori precum tonajul brut și tonajul net. Acești indicatori nu reprezintă o măsură a greutății navei, ci reprezintă valori adimensionale (fără unitate de măsură) derivate prin formule de clacul pe baza capacității volumetrice a navei. Prin contrast, la navele de navigație interioară, Convenția de la Geneva (1966) utilizează o abordare diferită: tonajul este exprimat în tone, iar măsurarea tonajului (care nu se împarte în tonaj brut și net) se bazează pe volumul de apă dezlocuit de navă în funcție de afundare și urmărește determinarea deplasamentului maxim admisibil, iar pentru navele de marfă — și determinarea greutății încărcăturii. Aceste diferențe conceptuale nu se reflectă în cadrul normativ național. Reglementările existente utilizează generic termenul „tonaj", fără a preciza categoria navei vizate, metoda de calcul aplicabilă sau unitatea de măsură relevantă. Această lipsă de claritate produce efecte practice directe pentru operatorii de nave sub pavilion moldovenesc. Spre exemplu, Nomenclatorul serviciilor Agenției Navale (HG nr. 883/2024) utilizează criteriul tonajului pentru stabilirea unor tarife aplicate de Agenția Navală (tarifele de pilotare de la poziția 62), iar pentru tarifele de înregistrare în Registrul de stat al navelor aplică un coeficient determinat în funcție de tonaj (tabelul 3 din pct. 15 al Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile Agenției Navale, anexa 1 la HG nr. 883/2024). Totodată, nu se precizează dacă este avut în vedere tonajul navelor maritime sau al navelor de navigație interioară, iar unitatea de măsură utilizată diferă: în tabelul coeficientului se indică „tona", iar pentru tarifele de pilotaj se utilizează abrevierea „TRB" (spre exemplu, „nave de la 1001 TRB până la 2000 TRB"). Această din urmă noțiune nu este definită în HG nr. 883/2024, dar pare a fi o referire la „tone registru brut", unitate de tonaj abandonată la nivel internațional cu aproape 60 de ani în urmă, când Convenția TONNAGE 69 a introdus indicii adimensionali standardizați de tonaj brut (*gross tonnage*) și tonaj net (*net tonnage*). Astfel, lipsa unei reglementări conceptuale și a definirii normative a noțiunii de tonaj determină reglementări incoerente și anacronisme conceptuale, care, totodată, generează obligații administrative (certificarea) și costuri financiare sporite (tarifele achitate Agenției Navale) pentru operatorii economici. Această situație contravine cerințelor de claritate, coerență și previzibilitate a actelor normative prevăzute de art. 3 alin. 1) lit. d) și art. 54 alin. (1) lit.a) din Legea 100/2017, precum și principiilor de previzibilitate și proporționalitate a reglementării activității de întreprinzător prevăzute de art. 4 lit. a) și e), art. 5 și art. 15 din Legea 235/2006.
Efectele pozitive urmărite (informații care ar permite constatarea importanței și magnitudinii)	Revizuirea regimului juridic al certificatului de tonaj va contribui la asigurarea unui cadru normativ clar, coerent și adaptat specificului diferitelor categorii de nave, precum și la eliminarea incertitudinilor privind determinarea și utilizarea parametrului de tonaj. Propunerea urmărește stabilirea prin lege a elementelor esențiale ale regimului certificatului, clarificarea competențelor autorităților implicate și uniformizarea terminologiei și a criteriilor de calcul utilizate în reglementările naționale, inclusiv la stabilirea tarifelor pentru serviciile Agenției Navale. Intervenția va spori previzibilitatea obligațiilor administrative și financiare ale armatorilor și operatorilor de nave, va preveni

	aplicarea unor tarife pe baza unor indicatori neclari sau anacronici și va asigura proporționalitatea costurilor de certificare și exploatare a navelor.
Propunerea de modificări normative (facultativ)	Certificatul de tonaj trebuie menținut ca act de bord pentru navele de navigație interioară, având în vedere rolul său în cadrul transportului naval internațional. Totodată, este necesară revizuirea integrală a cadrului normativ aplicabil, prin: 1. clarificarea noțiunii de tonaj aplicabile navelor de navigație interioară, prin raportare la Convenția de la Geneva din 1966 și delimitarea acesteia de conceptele utilizate pentru navele maritime (Codul maritim); 2. reglementarea prin lege a elementelor primare ale certificatului de tonaj, inclusiv autoritatea emitentă, condițiile și procedura de eliberare, taxa de eliberare, documentele necesare, termenul de valabilitate și temeiurile de retragere sau anulare.
Anexa (note/scrisori/documente cu informații adiționale)	

PROPUNERE 9

<table>
<tr><td>Autorul</td><td>Camera de Comerț Americană din Moldova</td></tr>
<tr><td>Subiectul
(succint, formulat ca soluție la anumite probleme)</td><td>Dezvoltarea infrastructurii de comunicații mobile reprezintă un factor esențial pentru atingerea obiectivelor de transformare digitală a Republicii Moldova, trasate prin Strategia de transformare digitală 2023-2030 (HG nr. 650/2023), inclusiv pentru implementarea rețelelor 5G.

Deși au fost înregistrate progrese semnificative — în special prin adoptarea HG nr. 563/2024 privind limitarea expunerii populației la câmpuri electromagnetice, care a transpus valorile limită din Recomandarea 1999/519/CE a Consiliului UE — persistă o serie de restricții legale nejustificate care blochează instalarea stațiilor de telefonie mobilă în proximitatea instituțiilor medicale și educaționale, restricții care urmează a fi eliminate.</td></tr>
<tr><td>Descrierea problemei
(succint)</td><td>I. Restricțiile legale în vigoare
1. Instituții medicale
HG nr. 4/2026 — Regulamentul sanitar privind condițiile de igienă pentru prestatorii de servicii medicale (pct. 8) prevede interdicția expresă de amplasare pe teritoriul, în incinta, pe acoperișurile edificiilor medicale a stațiilor de radiocomunicații.
2. Instituții de învățământ
HG nr. 492/2024 și actele normative sanitare anterioare prevăd:
• Distanța minimă de 50 m de la teritoriul instituției de învățământ până la obiectele radiotehnice (pct. 4);
• Interdicția folosirii clădirilor și teritoriului instituțiilor de învățământ în alte scopuri decât cel educațional (pct. 51).

3. Zone de protecție sanitară a prizelor de apă
HG nr. 949/2013 (pct. 29 lit. b) interzice orice construcții în perimetrul I al zonei de protecție sanitară a prizelor de apă subterane care nu au legătură directă cu exploatarea, reabilitarea și extinderea instalațiilor de alimentare cu apă.

II. De ce aceste restricții sunt nejustificate
<u>1. Argumentul tehnic — nivelul real al expunerii la câmpuri electromagnetice</u>

Caracteristicile tehnice ale antenelor de telefonie mobilă demonstrează că restricțiile bazate pe proximitate fizică nu sunt corelate cu nivelul real de expunere:

<table>
<tr><th>Caracteristică tehnică</th><th>Implicație pentru protecția publicului</th></tr>
<tr><td>Antenele emit practic întreaga putere prin suprafața anterioară, în direcția înainte</td><td>Persoanele aflate sub antenă sau în spatele acesteia sunt expuse la niveluri neglijabile</td></tr>
<tr><td>La aproximativ 10 m de antenă, densitatea de putere scade sub valorile limită stabilite de HG nr. 563/2024</td><td>Respectarea normelor de expunere este suficientă pentru protecția publicului</td></tr>
<tr><td>Antenele sunt montate la înălțimi de 15-50 m de sol</td><td>Distanța fizică față de persoane este în mod natural semnificativă</td></tr>
</table>

Concluzie tehnică: Respectarea valorilor limită de expunere prevăzute de HG nr. 563/2024 — în conformitate cu standardele internaționale și europene — constituie garanția suficientă pentru protecția publicului, inclusiv a pacienților, elevilor și studenților.</td></tr>
</table>

2. Argumentul paradoxului tehnic — restricțiile agravează situația pe care o urmăresc să o prevină

Restricțiile actuale produc efecte contrare obiectivului declarat de protecție a sănătății:
Scenariul A — Antenă instalată pe clădirea/construcția instituției:

- Emite puterea **departe** de teritoriul instituției;
- Persoanele din incintă se află **în spatele sau sub** antenă — expunere minimă;
- Calitate bună a semnalului - **putere de emisie redusă** a telefoanelor mobile.

Scenariul B — Antenă instalată pe perimetrul teritoriului (conform restricțiilor actuale):

- Emite puterea **spre** teritoriul și clădirile instituției;
- Persoanele din incintă se află **în fața** antenei — expunere mai ridicată;
- Semnal mai slab în interiorul clădirilor - **putere de emisie crescută** a telefoanelor mobile.

Prin urmare, îndepărtarea sistematică a antenelor de utilizatori crește puterea de emisie a telefoanelor mobile, sporind expunerea individuală la câmpuri electromagnetice — efectul opus celui urmărit prin restricții.

3. Argumentul juridic — stațiile de telefonie mobilă sunt rețele edilitare

Conform Legii nr. 290/2024 privind evidența rețelelor edilitare, stațiile de telefonie mobilă constituie rețele edilitare, la fel ca:

- Rețelele de energie electrică;
- Rețelele de gaze naturale;
- Rețelele termice;
- Rețelele de alimentare cu apă și canalizare.

Nicio restricție similară nu se aplică acestor rețele edilitare pe teritoriul instituțiilor medicale (pct. 12) sau educaționale (pct. 19), care deservesc aceste instituții. Tratamentul diferențiat aplicat rețelelor de comunicații mobile nu este justificat din perspectiva principiului egalității de tratament al infrastructurilor edilitare.

4. Argumentul privind necesitatea conectivității

Serviciile de comunicații mobile, inclusiv accesul la internet, sunt indispensabile pentru:

Categorie de utilizatori	**Nevoi de conectivitate**
Personal medical/didactic	Comunicații profesionale, acces la sisteme informatice, telemedicină
Pacienți/Elevi/Studenți	Comunicații personale, acces la resurse educaționale, urgențe
Vizitatori	Comunicații de bază, navigație, urgențe

Persoanele care petrec o mare parte a zilei pe teritoriul acestor instituții au nevoie de conectivitate permanentă. Restricțiile actuale afectează calitatea serviciilor tocmai în locurile cu cea mai mare densitate de utilizatori vulnerabili.

5. Argumentul privind competența instituțională — normativele în construcții

Refuzurile ANSP bazate pe normativele în construcții (NCM B.01.05:2019, NCM C 01.03.2000) sunt lipsite de temei legal, deoarece:

1. Verificarea respectării normativelor în construcții este de competența verificatorilor de proiecte atestați, organelor locale de arhitectură și organului supravegherii de stat în domeniul calității construcțiilor — nu a ANSP;

<table>
<tr><td></td><td>
2. Conform art. 150 alin. (1) lit. m) din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2024, instalarea stațiilor de telefonie mobilă sub formă de instalații provizorii din elemente ușor demontabile pe structuri de suport existente se efectuează fără certificat de urbanism și fără autorizație de construire;
3. Autoritățile competente în domeniul construcțiilor nu au formulat obiecții la amplasarea stațiilor de telefonie mobilă.

III. Bune practici internaționale

În Franța, în loc de interdicții, operatorii de instalații radio sunt obligați, la cererea administrațiilor instituțiilor afectate, să comunice un fișier de transparență care specifică: Acțiunile întreprinse pentru a se asigura că, în cadrul școlilor, creșelor sau unităților de asistență medicală situate pe o rază de 100 m de la instalație, expunerea publicului la câmpul electromagnetic este la cel mai scăzut nivel posibil cu păstrarea calității serviciului prestat.

Acest model asigură:
• Transparență față de instituțiile afectate;
• Optimizarea tehnică a instalațiilor pentru minimizarea expunerii;
• Continuitatea serviciilor de comunicații mobile.
</td></tr>
<tr><td>Efectele pozitive urmărite (informații care ar permite constatarea importanței și magnitudinii)</td><td>Dezvoltarea infrastructurii de comunicații mobile prin eliminarea restricțiilor legale nejustificate care blochează instalarea stațiilor de telefonie mobilă în proximitatea instituțiilor medicale și educaționale.</td></tr>
<tr><td>Propunerea de modificări normative (facultativ)</td><td>În vederea eliminării barierelor nejustificate, propunem analizarea a următoarelor măsuri:
<table>
<tr><th>Măsura propusă</th><th>Actul normativ vizat</th></tr>
<tr><td>Eliminarea interdicției de amplasare a stațiilor de radiocomunicații pe teritoriul/în incinta/pe acoperișurile instituțiilor medicale, cu condiția respectării valorilor limită de expunere din HG nr. 563/2024</td><td>HG nr. 663/2010</td></tr>
<tr><td>Eliminarea cerinței privind distanța minimă de 50 m față de obiectele radiotehnice și a interdicției de utilizare a teritoriului instituțiilor de învățământ, cu înlocuirea acestora prin obligația respectării normelor de expunere</td><td>HG nr. 492/2024 și actele sanitare anterioare</td></tr>
<tr><td>Introducerea unui mecanism de transparență similar modelului francez, prin care operatorii să comunice instituțiilor afectate</td><td>Act normativ nou</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

	măsurile de minimizare a expunerii	
	Clarificarea că normativele în construcții nu sunt de competența ANSP în procedura de autorizare sanitară a stațiilor de telefonie mobilă	HG nr. 563/2024 sau Instrucțiuni/precizări ANSP
	Eliminarea restricțiilor din zonele de protecție sanitară a prizelor de apă pentru instalații provizorii care nu presupun construcții permanente	HG nr. 949/2013
Anexa (note/scrisori/documente cu informații adiționale)	Scrisoarea ARCOM nr. 01-DRA/948.	

PROPUNERE 10

Autorul	Camera de Comerț Americană din Moldova
Subiectul (succint, formulat ca soluție la anumite probleme)	Stabilirea unor reguli exacte și transparente privind procedura de examinare și promovare a schițelor și proiectelor prin intermediul Consiliului Național al Monumentelor Istorice.
Descrierea problemei (succint)	În conformitate cu art. 105 din Codul urbanismului și construcțiilor al Republicii Moldova - în vederea obținerii certificatului de urbanism pentru proiectare, solicitantul depune emitentului cererea privind eliberarea acestuia în formă electronică, prin intermediul SIA „GEAP", sau pe suport de hârtie. La cerere se anexează, inclusiv, ***avizul pozitiv al organului central de specialitate responsabil de domeniul patrimoniului cultural – în cazul efectuării lucrărilor de reparație, conservare, restaurare, reconstituire a monumentelor istorice incluse în Registrul monumentelor Republicii Moldova ocrotite de stat, precum și în cazul construirii unor construcții noi pe terenul monumentelor istorice și în zonele lor de protecție*** (art. 105 alin. (2) lit. d) din Codul urbanismului și construcțiilor). În conformitate cu Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 116 din 05.03.2025, a fost aprobat Regulamentul privind organizarea și funcționarea Consiliului Național al Monumentelor Istorice. Potrivit pct. 2 din Regulament, Consiliul **este un organ consultativ**, fără statut de persoană juridică, care își desfășoară activitatea în cadrul Ministerului Culturii și reprezintă un organ științifico-metodologic în domeniul protejării monumentelor. În pofida misiunii sale consultative în domeniul protejării monumentelor, în ultima perioadă Consiliul a ajuns să exercite, în fapt, un rol cu caracter restrictiv, fapt care împiedică promovarea și aprobarea schițelor și proiectelor elaborate de proiectanți licențiați, în special a proiectelor situate în partea centrală a municipiului Chișinău (Nucleul Istoric). Această situație este determinată, în principal, de următoarele circumstanțe: • La momentul actual lipsesc reguli clare și obligatorii privind proiectarea și construirea în centrul orașului Chisinău (Nucleul Istoric), întrucât nu a fost elaborat și aprobat PUZ-ul aferent acestei zone; • La data de 02.04.2021, Consiliul Municipal Chișinău a adoptat decizia nr. 2/26 „Cu privire la securizarea și dezvoltarea zonei Centru – Nucleul Istoric al orașului Chișinău", pentru teritoriul monumentului de categorie națională „Nucleul Istoric al Chișinăului". În conformitate cu pct. 5.15 din această decizie, ***construcțiile noi în partea istorică a orașului pot fi proiectate și edificate în baza PUZ-ului aferent cartierului sau, în anumite cazuri, în baza PUD-ului aferent cartierului, elaborate din contul beneficiarilor și care ulterior urmează a fi avizate de Ministerul Culturii al Republicii Moldova și aprobate de Consiliul Municipal Chișinău.*** În conformitate cu art. 388 alin. (3) din Codul urbanismului și construcțiilor, *pe durata perioadei tranzitorii de trei ani de la intrarea în vigoare a codului, condițiile de elaborare și avizare a documentației de urbanism, a cărei procedură de elaborare a fost inițiată prin decizia/dispoziția autorităților administrației publice locale până la data de 29 ianuarie*

	2025, se stabilesc potrivit cerințelor legislației în vigoare la momentul inițierii acesteia, cu excepția prevederilor legislației referitoare la emitentul avizului general asupra documentației de urbanism, care, începând cu 30 ianuarie 2025, este autoritatea competentă din subordinea organului central de specialitate. **În pofida normelor menționate mai sus, Consiliul refuză să examineze PUZ-urile elaborate pentru edificarea unor obiective noi în partea centrală a municipiului Chișinău (Nucleul Istoric), motivând că toate PUZ-urile elaborate trebuie examinate în ansamblu cu PUZ-ul aferent Nucleului Istoric**. În procesul examinării schițelor și proiectelor, Consiliul interpretează în mod diferit noțiunea de „hotarele monumentelor", în pofida faptului că Legea nr. 1530, la art. 2 pct. 5, prevede că: Monumentele dispun de hotar stabilit pe limita exterioară a terenului acestora. Hotarul monumentelor se stabilește în urma cercetării materialelor de arhivă, a planurilor istorice de hotărnicie/cadastrale, a altor investigații științifice, ținându-se cont de asigurarea integrității bunurilor patrimoniului cultural, precum și de etapele de dezvoltare istorică a acestora, în conformitate cu normele metodologice aprobate de Ministerul Culturii. La examinarea schițelor și proiectelor, Consiliul nu ia în considerare interesele mediului de afaceri în ceea ce privește restaurarea (consolidarea, reabilitarea) monumentelor de arhitectură, inclusiv cele proprietate de stat, din surse private.
Efectele pozitive urmărite (informații care ar permite constatarea importanței și magnitudinii)	Propunerea urmărește creșterea previzibilității și a transparenței procedurii de examinare a schițelor și proiectelor de către Consiliul Național al Monumentelor Istorice, prin reguli clare, aplicate unitar, și o interpretare consecventă a normelor legale. Aceasta va reduce întârzierile și incertitudinea juridică pentru investitori și proiectanți. Totodată, va facilita investițiile private în restaurarea și valorificarea monumentelor istorice, fără a diminua standardele de protecție a patrimoniului cultural.
Propunerea de modificări normative (facultativ)	1. stabilirea unor reguli exacte și transparente privind procedura de examinare și promovare a schițelor și proiectelor prin intermediul Consiliului; 2. revizuirea procedurii de vot privind examinarea și aprobarea schițelor și proiectelor de către Consiliu; 3. includerea în componența Consiliului, din partea organizațiilor neguvernamentale, a unor specialiști licențiați în domeniul protejării patrimoniului cultural construit (în prezent, potrivit pct. 7.2 din Regulament, în componența Consiliului sunt incluși doi reprezentanți ai organizațiilor neguvernamentale care au <u>în statut</u> atribuții în domeniul protejării patrimoniului cultural construit).
Anexa (note/scrisori/documente cu informații adiționale)	

PROPUNERE 11

Autorul	Camera de Comerț Americană din Moldova
Subiectul (succint, formulat ca soluție la anumite probleme)	Simplificarea procedurii de executare, de către proprietarii terenurilor și imobilelor adiacente, din surse financiare proprii, a lucrărilor de amenajare și întreținere a șanțurilor, rigolelor, trotuarelor și căilor de acces din zona drumurilor publice, în baza documentației tehnice eliberate de administratorul drumului, prin modificarea Legii drumurilor nr. 509/1995.
Descrierea problemei (succint)	De-a lungul drumurilor republicane, regionale și locale, infrastructura aferentă acestora – șanțuri, rigole, trotuare și căi de acces – este frecvent degradată sau lipsește. În consecință, apele pluviale de pe carosabil pot provoca inundarea terenurilor și proprietăților învecinate. În situațiile în care administratorul drumului nu dispune de resurse financiare pentru efectuarea lucrărilor, proprietarii afectați sunt nevoiți să suporte proceduri administrative complexe și costisitoare, inclusiv obținerea certificatelor de urbanism, autorizațiilor și elaborarea proiectelor tehnice, chiar și pentru lucrări de mică amploare. Executarea lucrărilor fără documentele obligatorii poate atrage sancțiuni, deși acestea urmăresc protejarea proprietăților și îmbunătățirea infrastructurii.
Efectele pozitive urmărite (informații care ar permite constatarea importanței și magnitudinii)	Propunerea urmărește reducerea sarcinii administrative și a costurilor pentru proprietari și operatorii economici în cazul lucrărilor de mică amploare din zona drumurilor publice, precum și îmbunătățirea stării infrastructurii aferente acestora. Totodată, mecanismul contribuie la protejarea proprietăților învecinate și la creșterea previzibilității juridice, cu menținerea controlului tehnic al administratorului drumului și a cerințelor privind siguranța circulației.
Propunerea de modificări normative (facultativ)	1. Modificarea Legii drumurilor nr. 509/1995 pentru a permite proprietarilor executarea, din surse financiare proprii, a lucrărilor de amenajare și întreținere a șanțurilor, rigolelor, trotuarelor și căilor de acces; 2. Simplificarea procedurii prin eliminarea obligației de obținere a autorizațiilor suplimentare, lucrările urmând a fi executate în baza documentației tehnice eliberate de administratorul drumului; 3. stabilirea unui termen pentru eliberarea documentației tehnice de către administratorul drumului, cu posibilitatea contestării refuzului în instanța de judecată; 4. Aplicarea mecanismului pentru drumurile republicane, regionale și locale, cu excluderea autostrăzilor și drumurilor expres.
Anexa (note/scrisori/documente cu informații adiționale)	

AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU REGLEMENTARE ÎN COMUNICAȚII ELECTRONICE ŞI TEHNOLOGIA INFORMAȚIEI A REPUBLICII MOLDOVA

НАЦИОНАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ В ОБЛАСТИ ЭЛЕКТРОННЫХ КОММУНИКАЦИЙ И ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

Nr. 01-DRA/948 **13 mai 2025**

Ministerului Sănătății

Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării

Agenției Naționale pentru Sănătate Publică

Asociației Naționale a Companiilor din Domeniul TIC

Prin prezenta, Agenția Națională pentru Reglementare în Comunicații Electronice și Tehnologia Informației (ANRCETI), comunică că a examinat adresarea Asociației Naționale a Companiilor din Domeniul TIC (ATIC) nr. 719 din 17.03.2025 privind eliminarea unor restricții neîntemeiate ce ține de instalarea stațiilor de telefonie mobilă, în vederea facilitării dezvoltării infrastructurilor moderne de comunicații mobile și comunică după cum urmează.

În scopul luării unei decizii privind subiectele abordate de ATIC, ANRCETI a realizat o analiză a legislației și reglementărilor naționale aferente, a practicii internaționale, inclusiv a evaluat situația faptică privind nivelul maxim al intensității câmpului electromagnetic generat de unele stații de radiocomunicații mobile funcționale.

Menționăm că, deși Legea nr. 10/2009 privind supravegherea de stat a sănătății publice nu conține prevederi exprese referitoare la stațiile de radiocomunicații sau lucrările de instalare a acestora, inclusiv în cazul stațiilor de telefonie mobilă, ca fiind subiecte cu impact asupra sănătății publice și, în consecință, acestea nu sunt supuse autorizării/avizării sanitare sau a notificării conform acestei legi, totuși, prin acte normative subsecvente, sunt instituite condiționalități privind amplasarea. Astfel, pct. 9 din Regulamentul sanitar privind condițiile de igienă pentru instituțiile medico-sanitare, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr. 663/2010, prevede interdicția amplasării obiectivelor radiotehnice pe teritoriul, în incinta, pe acoperișurile edificiilor prestatorilor de servicii medicale, pe construcții etc. De asemenea, pct. 4 din Regulamentul sanitar pentru instituțiile de învățământ primar, secundar, ciclul I și II, și profesional tehnic, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr. 492/2024, prevede că distanța de la teritoriul instituției de învățământ până la obiectele radiotehnice și sursele de poluare nu trebuie să fie mai mică de 50 m. În cadrul examinării nivelului intensității câmpului electromagnetic generat de unele stații de radiocomunicații mobile, ANRCETI a stabilit că nivelul maxim al intensității câmpului electromagnetic, generat de acest tip de stații, este la distanțe de circa 50-200 de metri de la piloni, în direcția azimutului lobului frontal de emisie al antenei, pentru înălțimea de 2 metri. Având în vedere că nivelul maxim al intensității câmpului electromagnetic, generat de stațiile de radiocomunicații, depinde de înălțimea pilonului și de diagrama de directivitate a emițătoarelor/antenelor de emisie ale stațiilor de comunicații mobile, amplasarea acestora la

bd. Ștefan cel Mare,134, MD-2012, Chișinău | Telephone: +373-22-25-13-17 | Fax: +373-22-22-28-85 | E-mail: office@anrceti.md www.anrceti.md

distanța de 30 metri/50 metri ar putea avea un efect invers decât cel scontat. Astfel, stațiile de bază amplasate în afara teritoriului instituțiilor, ar putea genera un nivel mai înalt al intensității câmpului electromagnetic, decât dacă ar fi amplasate pe unele obiective din interiorul perimetrului instituțiilor (cazangerii, anexe, pe etaje tehnice sau pe alte obiecte utilitare etc.).

Reieșind din rezultatele examinărilor efectuate, ANRCETI susține, de principiu, propunerea furnizorilor privind eliminarea restricțiilor de instalare a stațiilor de radio la distanțe de până la 30 metri/50 metri de instituțiile de învățământ și medicale etc., ale altor restricții bazate pe distanțe, precum și oportunitatea substituirii limitărilor rigide a distanței printr-un mecanism mai flexibil, care presupune efectuarea calculelor detaliate ale zonelor de restricție în format 2D/3D, cu examinarea alternativelor existente de acoperire cu servicii a zonelor de interes și identificarea alternativei cu impact minim din punct de vedere al expunerii la radiofrecvență (RF) în zonele sensibile.

Ținând cont că, din punct de vedere tehnic, limitarea distanțelor de amplasare a stațiilor de comunicații mobile nu permite atingerea deplină a scopului declarat, iar în contextul eforturilor depuse de organul executiv pentru optimizarea actelor permisive, inclusiv prin consultarea unui proiect de lege care urmează să revizuiască și Legea nr.10/2009 privind supravegherea de stat a sănătății publice, precum și în vederea ajustării cadrului de reglementare pentru instituirea unor norme și abordări comune și eliminarea barierelor nejustificare în afaceri, ANRCETI consideră necesară inițierea unui proces de consultare publică pe marginea chestiunilor abordate de ATIC. ANRCETI își exprimă deschiderea de a conlucra plenar cu autoritățile competente și cu furnizorii implicați, în scopul realizării unei analize mai ample a situației vizate și, după caz, al operării modificărilor necesare ale actelor relevante, astfel încât să fie facilitată dezvoltarea infrastructurilor moderne de comunicații mobile, cu respectarea concomitentă a cerințelor de protecție a sănătății publice.

Director

Digitally signed by Gaibu Sergiu
Date: 2025.05.13 08:33:30 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova
MOLDOVA EUROPEANĂ

Sergiu GAIBU

Ex: Ala Baidauz,
Tel 022251312, e-mail: ala.baidauz@anrceti.md