

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul hotărârii Guvernului privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea
rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii Guvernului este elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu suportul Programul Națiunilor Unite pentru Dezvoltare, în cadrul proiectului „Facilitarea unei tranziții ecologice incluzive în Republica Moldova”.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Elaborarea proiectului a fost determinată de acțiunea 280 din Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024. Acțiunea în cauză prevede elaborarea și adoptarea hotărârii Guvernului privind crearea și dezvoltarea rețelei naționale a coridoarelor internaționale de transport (TEN-T), în vederea transpunerii Regulamentului (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013).
2.2. Descrierea situației și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Republica Moldova este țară candidată la aderarea la Uniunea Europeană, iar una dintre obligațiile-cheie asumate în acest proces este armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii. Domeniul infrastructurii de transport are un rol strategic în convergența cu piața internă europeană și în facilitarea integrării economice. Regulamentul (UE) 2024/1679 înlocuiește Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 și introduce cerințe consolidate privind dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T), inclusiv prin extinderea acestora către statele candidate. Astfel, Regulamentul (UE) 2024/1679 se impune a fi transpus la nivel național, în contextul executării obligațiilor asumate de Republica Moldova în calitate de țară-candidat la aderare la Uniunea Europeană. Totodată, în lipsa unei măsuri normative naționale corespunzătoare, implementarea coerentă a cerințelor noului Regulament european nu ar fi posibilă, iar Republica Moldova riscă să piardă oportunități strategice de integrare în TEN-T. Transpunerea acestui regulament este cu atât mai necesară, cu cât vizează orientările pe care Uniunea își propune să le urmeze întru crearea unei rețele transeuropene de transport alcătuită dintr-o rețea globală, o rețea centrală și o rețea centrală extinsă, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă urmând să se bazeze pe rețeaua globală. Regulamentul respectiv identifică coridoarele europene de transport care au cea mai mare importanță strategică pe baza tronsoanelor prioritare ale rețelei transeuropene și a proiectelor de interes comun și precizează cerințele care trebuie respectate pentru dezvoltarea și implementarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport. În acest context, Republica Moldova, aflându-se în proces de pregătire/corespundere cerințelor comunitare față de rețelele de transport feroviar, rutier, aerian, naval și maritim, trebuie, în primul rând, să creeze o bază normativă, care să reprezinte o garanție juridică pentru ulterioarele intervenții de facto pentru rețelele similare naționale, întru integrarea ulterioară organică în rețeaua transeuropeană. Deoarece cerințele reglementate de regulamentul UE sus-numit sunt noi și pentru uniune, acestea, cu atât mai mult, sunt inexistente în sistemul național de transport. Respectiv, intervenirea prin reglementări primare, este pasul întâi ce trebuie realizat de către stat pentru a avea, ulterior, temei juridic, atât pentru

bugetarea mijloacelor financiare de stat în vederea punerii în aplicare a acelor cerințe, cât și pentru obligația executării lor așa cum sunt reglementate la nivel comunitar.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul hotărârii Guvernului stabilește cadrul administrativ și instituțional necesar aplicării Regulamentului (UE) 2024/1679 în Republica Moldova, în contextul extinderii rețelei transeuropene de transport (TEN-T) către statele candidate la aderare. Actul normativ propune măsuri cu caracter organizatoric, operațional și procedural, având în vedere că, deși Regulamentele UE sunt, în principiu, direct aplicabile, este necesară adoptarea unor dispoziții interne pentru a asigura conformitatea și implementarea efectivă la nivel național.

Proiectul de act normativ conține următoarele prevederi esențiale:

1. Desemnarea autorității competente

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale este desemnat drept autoritate responsabilă pentru coordonarea implementării prevederilor Regulamentului (UE) 2024/1679. Aceasta include:

- asigurarea aplicării cerințelor referitoare la dezvoltarea, modernizarea și întreținerea infrastructurii de transport TEN-T;
- urmărirea respectării termenelor de conformare stabilite de Regulament;
- asigurarea funcției de punct național de contact în relația cu Comisia Europeană.

2. Instituirea cadrului de monitorizare și raportare

Proiectul prevede obligația Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale de a elabora și transmite periodic rapoarte privind stadiul implementării cerințelor Regulamentului, conform formatelor și termenelor stabilite de Comisie. Se instituie obligația colectării și consolidării datelor de la instituțiile relevante, inclusiv administratorii de infrastructură, și elaborarea unei sinteze naționale coerente.

3. Instituirea de cerințe orientate spre conformarea proiectelor de infrastructură cu standardele TEN-T

Se prevede expres obligația ca toate proiectele de infrastructură nouă sau modernizată care vizează secțiuni ale rețelei TEN-T, în special cele incluse în rețeaua extinsă și centrală (așa cum este definită în anexa la Regulament), să respecte cerințele tehnice și funcționale stabilite de Regulament, inclusiv în ceea ce privește:

- interoperabilitatea modurilor de transport;
- reziliența climatică;
- siguranța rutieră și feroviară;
- facilitățile pentru pasageri și accesibilitatea pentru persoane cu mobilitate redusă;
- digitalizarea și automatizarea infrastructurii;
- integrarea cerințelor de mobilitate militară.

4. Reglementarea procesului de planificare a rețelei naționale

Se instituie obligația ca toate planurile strategice, programele naționale de investiții și documentele de planificare să fie corelate cu obiectivele și cerințele TEN-T. Autoritățile administrației publice centrale și locale sunt obligate să țină cont de aceste cerințe în procesul de planificare, avizare și implementare a proiectelor de infrastructură.

În contextul planificării, unele termene prevăzute de regulamentul transpus. Astfel, deși Regulamentul (UE) nr. 1679/2024 prevede anumite termene de implementare a cerințelor, acestea au fost ajustate în proiectul național, având în vedere specificul Republicii Moldova.

Termenele stabilite la nivel european reflectă un context instituțional, tehnic și financiar deja consolidat în statele membre ale Uniunii Europene. În cazul Republicii Moldova, unele dintre cerințele respective

presupun investiții semnificative, reorganizarea structurilor administrative și dezvoltarea unor sisteme informaționale complexe, care necesită perioade mai extinse de pregătire și implementare efectivă.

Ajustarea termenelor urmărește asigurarea unui proces realist, sustenabil și coerent de transpunere, evitând stabilirea unor obligații nerealizabile în termenele inițiale și, implicit, riscul formalismului sau al neexecutării prevederilor.

Totodată, aceste termene vor fi discutate suplimentar cu Comisia Europeană, în vederea identificării unei abordări flexibile și proporționale, care să țină cont de statutul Republicii Moldova de stat în curs de aderare și de etapele de pregătire administrativă și tehnică necesare pentru implementarea integrală a Regulamentului.

5. Coordonare interinstituțională și cooperare transfrontalieră

Se prevede consolidarea mecanismului de coordonare interinstituțională în domeniul infrastructurii de transport, prin constituirea unui grup de lucru permanent sub egida Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în vederea:

- corelării acțiunilor tuturor entităților implicate;
- susținerii inițiativelor de proiecte transfrontaliere;
- pregătirii documentației necesare pentru accesarea fondurilor europene.

6. Integrarea cerințelor privind infrastructura duală (mobilitate civilă și militară)

În conformitate cu dispozițiile Regulamentului, se introduce obligația ca proiectele de infrastructură situate pe coridoarele strategice definite de Uniune să ia în considerare cerințele de mobilitate militară, fără a afecta utilizarea civilă. Astfel, proiectele eligibile vor putea beneficia de finanțare europeană din surse specifice (ex. mobilitate militară în cadrul CEF).

7. Transpunerea parțială și delimitarea domeniului de aplicare

Proiectul transpune exclusiv acele dispoziții ale Regulamentului care necesită măsuri naționale de ordin instituțional, procedural sau administrativ. Cerințele tehnice detaliate, aplicabile direct administratorilor de infrastructură, nu sunt transpuse, urmând a se face în contextul transpunerii altor acte comunitare.

Elementele de noutate atât din perspectiva Regulamentului (UE) 2024/1679 (Regulamentul 1315/2013, abrogat), cât și a reglementărilor naționale în vigoare la această etapă:

- introducerea rețelei „extinse” TEN-T ca nivel intermediar între rețeaua globală și cea centrală;
- stabilirea termenelor clare de conformare pentru fiecare nivel al rețelei (2030, 2040 și 2050);
- accent pe multimodalitate, interconectare urbană și tranziție ecologică;
- introducerea „coridoarelor europene de transport inteligent”;
- includerea explicită a cerințelor pentru mobilitate militară;
- promovarea abordării „digital by design” în dezvoltarea infrastructurii.

Această transpunere instituțională permite Republicii Moldova să-și consolideze poziția în rețeaua TEN-T extinsă, să valorifice sprijinul UE pentru infrastructură strategică și să alinieze planificarea națională cu cerințele și termenele europene.

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

În procesul de elaborare a proiectului Hotărârii Guvernului privind punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T), au fost examinate mai multe opțiuni de reglementare și de acțiune instituțională, în scopul asigurării unei alinieri eficiente, realiste și conforme cu legislația Uniunii Europene, având în vedere statutul Republicii Moldova de țară candidată.

Opțiunea 1: Lipsa oricărei intervenții normative (menținerea status quo-ului)

Această opțiune presupunea aplicarea Regulamentului (UE) 2024/1679 în mod direct, fără adoptarea unui act normativ național de transpunere sau punere în aplicare.

Deși, din punct de vedere formal, Regulamentele Uniunii Europene sunt acte cu aplicabilitate directă și nu necesită, în principiu, transpunere, în cazul de față această abordare a fost considerată **inadecvată** și **ineficientă** pentru următoarele motive:

- Republica Moldova va putea aplica direct Regulamentului (UE) 2024/1679 doar după ce va obține statutul de stat-membru al Uniunii Europene.
- Regulamentul conține numeroase dispoziții care impun **obligații concrete autorităților naționale**, inclusiv în ceea ce privește desemnarea responsabilităților administrative, raportarea periodică, coordonarea proiectelor și asigurarea coerenței cu strategiile naționale;
- Lipsa unei reglementări interne explicite ar genera **lacune instituționale și funcționale**, inclusiv în ceea ce privește rolul autorităților implicate, fluxul informațional și responsabilitatea pentru monitorizare și conformare;
- Aplicarea automată a Regulamentului, fără un mecanism intern de aplicare, ar pune în dificultate **beneficiarii proiectelor de infrastructură** și autoritățile locale care nu dispun de expertiză suficientă în interpretarea normelor europene directe;
- Nu ar fi asigurată **vizibilitatea și trasabilitatea conformității naționale** cu cerințele UE, ceea ce ar afecta negativ raportarea către Comisia Europeană și evaluarea eligibilității pentru finanțări europene (ex. CEF, InvestEU, IPA III).

Prin urmare, această opțiune a fost **respinsă** pe considerente de eficiență administrativă, predictibilitate instituțională și asigurare a conformității.

Opțiunea 2: Transpunerea parțială prin amendarea unor acte normative existente

O altă opțiune analizată a fost **integrarea prevederilor esențiale ale Regulamentului în legislația națională existentă**, prin modificarea unor acte normative deja în vigoare, cum ar fi:

- Legea nr. 131/2007 privind siguranța circulației rutiere;
- Codul transportului feroviar nr. 19/2022;
- Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014;
- hotărârile Guvernului privind prioritățile investiționale sau strategia de transport.

Această abordare ar fi avut avantajul unei **integrări sectoriale punctuale**, însă a fost respinsă pentru următoarele motive:

- Regulamentul (UE) 2024/1679 impune o **viziune integrată și unitară** asupra planificării și dezvoltării infrastructurii de transport, ceea ce nu poate fi realizat eficient prin inserarea fragmentară în acte juridice disparate;
- Integrarea prin amendamente multiple ar conduce la **incoerență normativă**, suprapuneri și dificultăți de aplicare practică, inclusiv în ceea ce privește responsabilitățile instituționale și termenele de implementare;
- Procedura de modificare a mai multor acte normative ar presupune **timp mai îndelungat**, inclusiv consultări sectoriale separate, ceea ce ar fi întârziat transpunerea angajamentelor asumate de Republica Moldova în raport cu Uniunea Europeană.

În consecință, această opțiune a fost considerată **neadecvată din perspectiva unității și clarității reglementării**, fiind preferată adoptarea unui act normativ dedicat, cu caracter special.

Opțiunea selectată: Adoptarea unui act normativ distinct (Hotărâre de Guvern)

În urma analizei, s-a optat pentru elaborarea unui proiect distinct de Hotărâre a Guvernului, care să conțină dispoziții de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2024/1679, cu funcție:

- **instituțională** (prin desemnarea autorităților responsabile și clarificarea atribuțiilor);
- **procedurală** (prin reglementarea mecanismelor de coordonare, monitorizare și raportare);
- **programatică** (prin integrarea cerințelor Regulamentului în documentele de planificare națională).

Această opțiune asigură **claritate, coerență și eficiență** în transpunerea Regulamentului, fiind în deplin acord cu practica statelor membre și cu recomandările Comisiei Europene pentru statele candidate. Totodată, ea oferă **vizibilitate instituțională** și facilitează comunicarea oficială cu structurile europene.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Adoptarea proiectului Hotărârii Guvernului are un impact direct asupra Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, care va exercita rolul de autoritate competentă în sensul Regulamentului (UE) 2024/1679. Instituirea acestui rol va presupune o adaptare a structurii funcționale și procedurale interne a ministerului, prin desemnarea clară a unității responsabile de monitorizarea și raportarea implementării Regulamentului.

De asemenea, proiectul va genera implicații asupra autorităților contractante și instituțiilor publice care derulează proiecte de investiții în infrastructura de apă/apă uzată, acestea urmând să fie obligate să aplice noile cerințe privind criteriile de selecție, indicatorii de performanță și auditabilitatea proiectelor.

Se preconizează și un impact pozitiv asupra guvernantei proiectelor de infrastructură, prin standardizarea indicatorilor de rezultat și prin impunerea unui cadru comun de planificare și raportare.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea prevederilor proiectului de hotărâre presupune un set de acțiuni tehnice, instituționale și administrative care vor genera cheltuieli financiare, atât din surse publice, cât și private. Chiar dacă în această etapă nu este posibilă estimarea exactă a costurilor pentru adaptarea rețelelor de transport naționale la cerințele rețelelor transeuropene, pot fi identificate categoriile principale de cheltuieli:

1. Alinierea infrastructurii naționale de transport la cerințele rețelelor transeuropene (TEN-T)

- Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere, feroviare și portuare incluse în rețeaua TEN-T, pentru a respecta standardele tehnice și de siguranță prevăzute în Regulamentul (UE) 2024/1679.
- Adaptarea parametrilor tehnici (gabarite, capacitate portantă, sisteme de semnalizare, echipamente ITS) la nivelul de performanță cerut.
- Crearea și modernizarea punctelor de trecere a frontierei din rețeaua TEN-T, inclusiv cu facilități pentru controlul integrat și gestionarea fluxurilor multimodale.

2. Implementarea sistemelor inteligente de transport (ITS)

- Achiziția și instalarea echipamentelor ITS (sisteme de monitorizare a traficului, panouri cu mesaje variabile, senzori și camere de supraveghere).
- Dezvoltarea platformelor digitale pentru schimbul de date în timp real între operatori, autorități și utilizatori.
- Integrarea cu platformele europene de informare și management al transporturilor.

3. Consolidarea capacității instituționale

- Formarea și instruirea personalului din instituțiile publice (Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, autorități de transport, poliție rutieră, autorități vamale) pentru aplicarea noilor standarde.

4. Studii, proiectare și asistență tehnică

- Elaborarea studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice pentru modernizarea infrastructurii, conform standardelor europene.
- Servicii de consultanță tehnică și audit pentru verificarea conformității lucrărilor și echipamentelor.

5. Întreținerea și operarea noilor sisteme

- Cheltuieli recurente pentru operarea, întreținerea și actualizarea echipamentelor ITS și a platformelor digitale.

- Costuri pentru mentenanța infrastructurii modernizate, în conformitate cu standardele de performanță și siguranță.

Argumentarea costurilor

Investițiile asociate implementării acestui proiect vor avea un impact semnificativ pe termen mediu și lung asupra creșterii competitivității economice a Republicii Moldova, prin îmbunătățirea conectivității cu rețelele transeuropene, reducerea timpilor de transport și creșterea siguranței. Cheltuielile efectuate vor fi parțial compensate de:

- Creșterea volumului de mărfuri și pasageri transportați pe rutele TEN-T.
- Reducerea costurilor de operare pentru operatori, datorită infrastructurii modernizate.
- Accesul extins la fonduri europene și internaționale destinate infrastructurii de transport și digitalizării.

Tabelul de mai jos sintetizează categoriile de cheltuieli identificate, exemplele de acțiuni corespunzătoare, instituțiile responsabile, posibilele surse de finanțare și termenele orientative de implementare.

Tabel – Categoriile de cheltuieli și acțiuni necesare pentru implementarea prevederilor proiectului de act normativ

Nr. crt.	Categorie de cheltuieli / Acțiune	Exemple de lucrări / echipamente / activități	Instituții responsabile	Posibile surse de finanțare	Termen orientativ
1	Alinierea infrastructurii naționale de transport la cerințele TEN-T	- Reabilitarea și modernizarea drumurilor și căilor ferate incluse în rețeaua TEN-T - Adaptarea parametrilor tehnici (gabarite, capacitate portantă, sisteme de semnalizare) - Modernizarea punctelor de trecere a frontierei cu facilități multimodale	MIDR, Administrația Națională a Drumurilor, CFM, Serviciul Vamal, Poliția de Frontieră	Buget de stat, împrumuturi externe, fonduri europene (Connecting Europe Facility, Instrumentul pentru Vecinătate, Dezvoltare și Cooperare Internațională)	2026–2030
2	Implementarea sistemelor inteligente de transport (ITS)	- Achiziția și instalarea echipamentelor ITS (monitorizare trafic, panouri mesaje variabile, senzori) - Dezvoltarea platformelor digitale pentru schimbul de date în timp real - Integrarea cu platformele europene de informare și	MIDR, AND, CFM, operatori privați, autorități locale	Fonduri europene pentru digitalizare, PPP, buget de stat	2026–2030

		management transporturi			
3	Consolidarea capacității instituționale	- Instruirea personalului din ministere, autorități de transport, poliție rutieră și vamă	MIDR, ANTA, Poliția Rutieră, Serviciul Vamal	Buget de stat, programe de cooperare internațională (ex. proiecte de asistență dezvoltate și implementate în republica Moldova de către PNUD Moldova, Banca Mondială etc.)	2026–2027
4	Studii, proiectare și asistență tehnică	- Elaborarea studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice - Servicii de consultanță și audit tehnic pentru verificarea conformității	MIDR, AND, CFM	Fonduri europene, granturi de la partenerii de dezvoltare, buget de stat	2025–2028
5	Întreținerea și operarea noilor sisteme	- Mentenanță echipamente ITS și platforme digitale - Întreținerea infrastructurii modernizate	MIDR, AND, CFM, autorități locale, operatori privați	Buget de stat, venituri proprii ale operatorilor, taxe de utilizare	Permanent, începând cu 2027

Deși investițiile necesare sunt semnificative, acestea vor aduce beneficii directe și indirecte pe termen mediu și lung, precum:

- creșterea siguranței și eficienței transportului,
- reducerea timpilor de deplasare,
- integrarea Republicii Moldova în rețeaua europeană de transport,
- atragerea de investiții private și creșterea competitivității economiei naționale.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Implementarea prevederilor proiectului de hotărâre va avea efecte directe și indirecte asupra operatorilor privați activi în domeniul transporturilor rutiere, feroviare, fluviale și multimodale, precum și asupra furnizorilor de servicii logistice și companiilor din industria conexasă.

Efecte directe:

- **Creșterea cerințelor tehnice** – operatorii de transport și logistică vor trebui să-și adapteze echipamentele, vehiculele și infrastructura de operare la standardele TEN-T, inclusiv în ceea ce privește capacitatea de încărcare, siguranța, accesibilitatea și compatibilitatea cu sistemele europene de management al traficului și informațiilor.
- **Obligații de interoperabilitate digitală** – implementarea platformelor ITS și integrarea cu sistemele europene vor presupune investiții în software, echipamente de comunicații și instruirea personalului.
- **Modernizarea facilităților logistice** – centrele de transbordare, terminalele intermodale și depozitele private aflate pe coridoarele TEN-T vor trebui adaptate pentru a permite operarea conform standardelor tehnice și de securitate prevăzute de regulament.

Efecte indirecte:

- **Creșterea competitivității** – companiile care se aliniază rapid la noile cerințe vor beneficia de acces facilitat la piețele europene și la contracte internaționale de transport.
- **Diversificarea serviciilor** – îmbunătățirea infrastructurii și digitalizarea proceselor vor permite dezvoltarea de servicii logistice integrate, transport combinat și soluții de „ultim kilometru” cu impact redus asupra mediului.
- **Atracția investițiilor** – modernizarea rețelei și creșterea conectivității vor stimula investițiile private în parcuri logistice, zone industriale și hub-uri de distribuție situate strategic pe coridoarele TEN-T.

Provocări pentru mediul privat:

- **Costuri inițiale ridicate** pentru adaptarea tehnică și digitală, în special pentru IMM-urile din domeniul transporturilor.
- **Necesitatea accesării de finanțări externe** (credite comerciale, leasing operațional, granturi din programe europene) pentru implementarea cerințelor.
- **Presiunea termenelor de conformare** impuse de transpunerea regulamentului, care poate crea dificultăți în planificarea investițiilor.

Măsuri de sprijin posibile:

- Facilitarea accesului operatorilor privați la fonduri europene și internaționale destinate digitalizării și modernizării infrastructurii de transport.
- Crearea de scheme de sprijin și mecanisme de cofinanțare public–privată pentru adaptarea infrastructurii logistice private.
- Organizarea de programe de formare profesională pentru angajații companiilor private, cu accent pe noile cerințe tehnice, interoperabilitate digitală și siguranță operațională.

4.4. Impactul social

Implementarea proiectului de hotărâre va genera efecte sociale semnificative, atât pe termen scurt, cât și pe termen lung, prin influența asupra accesului cetățenilor la infrastructura și serviciile de transport, asupra calității vieții, siguranței, mobilității și oportunităților economice.

Impactul social preconizat este pozitiv, întrucât implementarea coerentă a cerințelor de performanță în infrastructura de apă/apă uzată va conduce, pe termen mediu și lung, la îmbunătățirea accesului populației la servicii de apă sigure, durabile și de calitate.

Prin impunerea unor criterii uniforme de eficiență, echitate și transparență în planificarea investițiilor, proiectul va contribui la reducerea inegalităților în accesul la infrastructură esențială, în special în zonele rurale și periurbane.

De asemenea, prin creșterea eficienței investițiilor publice, vor fi create premise pentru o mai bună utilizare a fondurilor în scopuri sociale.

4.4.1. Impact general asupra populației

Modernizarea rețelelor de transport și integrarea acestora în TEN-T vor aduce beneficii semnificative populației prin:

- **Îmbunătățirea accesibilității** – reducerea timpilor de deplasare, creșterea frecvenței și fiabilității conexiunilor de transport, precum și facilitarea accesului la centre economice, administrative și culturale.
- **Creșterea siguranței în trafic** – aplicarea standardelor tehnice europene și instalarea sistemelor ITS vor contribui la scăderea numărului de accidente și la gestionarea mai eficientă a traficului.
- **Stimularea dezvoltării regionale** – investițiile în infrastructură vor genera oportunități economice și vor atrage investiții private în zonele traversate de coridoarele TEN-T.

4.4.2. Impact asupra grupurilor vulnerabile

Noile standarde vor include cerințe explicite de accesibilitate, ceea ce va asigura:

- **Acces sporit pentru persoanele cu dizabilități și vârstnici** – infrastructură adaptată (rampe, lifturi, semnalizare tactilă, sisteme audio-vizuale) și servicii de transport public accesibile.

• Reducerea barierelor pentru gospodăriile cu venituri reduse – conectivitate îmbunătățită care poate diminua costurile de transport și poate facilita accesul la locuri de muncă, servicii educaționale și medicale.
4.4.3. Impactul asupra datelor cu caracter personal
Implementarea proiectului presupune utilizarea extinsă a sistemelor inteligente de transport (ITS) și a platformelor digitale de management al traficului, ceea ce implică prelucrarea unor volume semnificative de date, inclusiv a celor cu caracter personal. Impactul se va manifesta prin: • Colectarea și stocarea datelor referitoare la deplasări, tranzit, utilizarea infrastructurii și, în anumite cazuri, imagini video captate de camerele de monitorizare. • Necesitatea aplicării cadrului legal privind protecția datelor (Legea nr. 133/2011 și Regulamentul (UE) 2016/679 – GDPR, acolo unde este aplicabil), pentru asigurarea confidențialității și a securității informațiilor. • Implementarea măsurilor tehnice și organizatorice adecvate, cum ar fi criptarea, controlul accesului și anonimizarea datelor, pentru a preveni utilizarea neautorizată. Se anticipează că aceste cerințe vor determina investiții suplimentare în securitatea cibernetică și instruirea personalului responsabil cu administrarea sistemelor digitale.
4.4.4. Impactul asupra echității și egalității de gen
Proiectul are potențialul de a contribui la reducerea disparităților de acces la infrastructură și servicii de transport, indiferent de gen, statut social sau zonă geografică. Impactul estimat include: • Creșterea participării femeilor în sectorul transporturilor – modernizarea infrastructurii și digitalizarea serviciilor pot atrage mai multe femei în domenii precum managementul traficului, logistică, operarea platformelor ITS și funcțiile administrative. • Asigurarea accesibilității universale – infrastructura modernizată și standardele de calitate vor facilita accesul sigur și confortabil pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv femei, copii și persoane vulnerabile. • Reducerea dezechilibrelor regionale – prin conectarea comunităților rurale și izolate la rețelele principale de transport, se va asigura un acces mai echitabil la piața muncii, educație și servicii publice. În plus, măsurile de comunicare și consultare publică prevăzute în procesul de implementare vor include abordări sensibile la gen, astfel încât nevoile tuturor grupurilor să fie reflectate în planificarea și operarea infrastructurii.
4.4.5. Impact asupra ocupării forței de muncă
Implementarea lucrărilor și operarea noilor sisteme vor influența piața muncii prin: • Crearea de noi locuri de muncă în construcții, logistică, transport, IT și mentenanță. • Dezvoltarea competențelor profesionale prin programe de formare în utilizarea tehnologiilor digitale, managementul traficului și operarea echipamentelor moderne.
4.4.6. Impact asupra mobilității transfrontaliere
Adaptarea infrastructurii naționale la cerințele TEN-T va facilita: • Deplasările în scop de muncă, educație și turism prin reducerea timpilor de trecere a frontierei și îmbunătățirea conexiunilor internaționale. • Creșterea schimburilor culturale și economice datorită integrării Republicii Moldova în rețelele europene de transport și logistică.
4.4.5. Posibile provocări sociale
Deși efectele pozitive sunt predominante, implementarea proiectului poate aduce și unele dificultăți: • Perturbări temporare cauzate de lucrările de infrastructură (restricții de trafic, zgomot, emisii temporare), în special în aglomerările urbane. • Risc de excludere pentru comunitățile cu resurse limitate sau amplasate în afara coridoarelor principale, dacă nu sunt prevăzute măsuri compensatorii de accesibilitate.
4.5. Impactul asupra mediului

Implementarea proiectului va avea un impact semnificativ asupra mediului, atât prin efectele directe ale lucrărilor de infrastructură, cât și prin schimbările pe termen lung în modul de organizare și operare a transporturilor. Efectele pot fi împărțite în beneficii anticipate și posibile riscuri temporare.

4.5.1. Beneficii anticipate

- **Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră** – integrarea în rețeaua TEN-T presupune modernizarea infrastructurii și promovarea transportului multimodal, ceea ce va permite transferul unei părți din transportul rutier către moduri de transport mai puțin poluante (feroviar, fluvial).
- **Creșterea eficienței energetice** – implementarea tehnologiilor ITS și modernizarea echipamentelor de transport vor optimiza fluxurile de trafic și vor reduce consumul de combustibil.
- **Promovarea soluțiilor de transport sustenabil** – terminale intermodale, stații de încărcare pentru vehicule electrice și infrastructură pentru transportul cu emisii zero vor fi integrate în proiectele de investiții.
- **Reducerea poluării fonice și a vibrațiilor** în zonele urbane și rezidențiale, prin reabilitarea căilor ferate și a drumurilor cu materiale și tehnologii moderne.

4.5.2. Riscuri și provocări

- **Impact temporar asupra calității aerului și zgomotului** în perioada de execuție a lucrărilor, din cauza utilajelor, traficului deviat și șantierelor deschise.
- **Afectarea habitatelor naturale și biodiversității** în zonele în care traseele infrastructurii TEN-T intersectează arii naturale protejate sau coridoare ecologice.
- **Gestionarea deșeurilor de construcție** generate de lucrările de modernizare și demolare a infrastructurii existente.

4.5.3. Măsurile de prevenire și atenuare

Pentru a minimiza impactul negativ asupra mediului, se vor aplica următoarele măsuri:

- efectuarea evaluărilor de mediu strategice și a evaluărilor impactului asupra mediului (EIM) pentru fiecare proiect major de infrastructură;
- planificarea lucrărilor astfel încât să evite perioadele de reproducere a speciilor protejate și zonele de biodiversitate ridicată;
- utilizarea tehnologiilor și materialelor cu amprentă redusă de carbon;
- implementarea sistemelor de colectare și reciclare a deșeurilor de construcție;
- monitorizarea permanentă a calității aerului, apei și nivelului de zgomot în zonele afectate.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Pe lângă impacturile identificate în secțiunile anterioare, implementarea proiectului va genera și o serie de efecte complementare, de natură economică, instituțională și strategică, relevante pentru procesul de integrare a Republicii Moldova în spațiul european de transport.

4.6.1. Impact instituțional

- **Îmbunătățirea coordonării interinstituționale** – va fi consolidată cooperarea între ministere, autorități de infrastructură, operatori publici și privați, precum și între autoritățile centrale și locale.

4.6.2. Impact economic general

- **Atragerea de investiții străine directe** – integrarea în rețeaua TEN-T și modernizarea infrastructurii vor spori atractivitatea țării pentru investitori în logistică, producție și comerț.

Costuri estimative implementare cerințe regulament TEN-T, investiții capitale						
Mod transport	Volumul, km/buc.	Cost estimativ în 2025, mil. EUR/km/buc.	Cost total estimativ în 2025, mil. EUR	Investiții 2030-2040, mil. EUR*	Investiții 2040-2050, mil. EUR*	Investiții total, mil. EUR
Transport feroviar/cerințe						
Rețea Extinsă de Bază (2040): trenuri de pasageri de 160 km/h, trenuri de marfă de 740 m, ecartament 1435 mm, ERTMS complet, electrificare	256	6	1536	1843		1843
Rețea Comprehensivă (2050): ERTMS, electrificare, ecartament 1435 mm pentru liniile noi,	870	4	3480		5568	5568
Terminale multimodale	2	120	240	288		288
Infrastructura transport rutier						
Rețea Extinsă de Bază (2040): parcuri sigure la fiecare 150 km, stații de încărcare pentru vehicule electrice la fiecare 60 km, stații de hidrogen, drumuri de înaltă calitate, ITS, reziliență climatică.	410	11	4510	5412		5412
Rețea Comprehensivă (2050): Infrastructură pentru combustibili alternativi, parcuri sigure, ITS, mobilitate urbană durabilă	635	9	5715		9144	9144
Naval						
Rețea extinsă (2040): Porturi multimodale, alimentare cu combustibili alternativi (electric, hidrogen, amoniac, metanol), Spațiul Maritim European, digitalizare, reziliență climatică.	1	180	180	216		216
Aerian						
Reșea extinsă de bază (2040): Conexiuni feroviare pentru aeroporturi (>12M pasageri), infrastructură pentru combustibili alternativi, terminale multimodale, standarde de siguranță.	1	160	160	192		192
Rețea Comprehensivă (2050): Conectivitate aeroporturi regionale, combustibili alternativi, siguranță.	1	90	90		144	144
Noduri Urbane și Infrastructură Multimodală						

Rețea extinsă de bază (2040): PMUD până în 2027, terminale multimodale de marfă și pasageri, infrastructură pentru combustibili alternativi (Chișinău).	1	280	280	336	336
Rețea Comprehensivă (2050): PMUD, conectivitate multimodală, mobilitate durabilă (Bălți).	1	190	190	304	304
TOTAL			16381	8287	15160
				15160	23447

* - Costul a fost ajustat cu rata inflației pentru perioada respectivă

- **Creșterea volumului schimburilor comerciale** – îmbunătățirea conectivității cu piețele europene va facilita exporturile și importurile, reducând costurile de transport.

4.6.3. Impact strategic

- **Integrare accelerată în piața unică europeană** – conformarea la standardele TEN-T va alinia Republica Moldova la cerințele tehnice și operaționale ale Uniunii Europene, facilitând viitoarele etape ale procesului de aderare.
- **Îmbunătățirea rezilienței infrastructurii** – proiectele de modernizare vor include măsuri de adaptare la schimbările climatice și la riscurile naturale, crescând capacitatea de răspuns în situații de urgență.

4.6.4. Aspecte de cooperare internațională

- **Participarea la proiecte transfrontaliere** – Republica Moldova va putea accesa programe comune cu statele membre UE și cu țările din Parteneriatul Estic pentru dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor de transport integrate.
- **Creșterea interoperabilității** – standardele tehnice și digitale comune vor permite integrarea fără bariere a rețelelor și serviciilor de transport cu cele ale statelor vecine.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul de Hotărâre a Guvernului transpune în mod **primar și integral** dispozițiile Regulamentului (UE) 2024/1679 în ordinea juridică internă, prin stabilirea atribuțiilor și responsabilităților instituțiilor naționale implicate în procesul de colectare, validare, partajare și raportare a datelor referitoare la serviciile de apă și canalizare.

Obiectivele Regulamentului (UE) 2024/1679 sunt:

- stabilirea unui set comun de indicatori statistici și tehnici privind accesul, calitatea și performanța serviciilor de apă și canalizare;
- instituirea unui cadru armonizat pentru raportarea periodică și transparentă a datelor relevante către Comisia Europeană și publicul larg;
- creșterea responsabilizării autorităților naționale în ceea ce privește furnizarea unor date fiabile și comparabile la nivelul Uniunii;
- sprijinirea procesului decizional bazat pe date privind investițiile în infrastructura de apă și canalizare.

Gradul de transpunere: Proiectul propus asigură **transpunerea integrală a regulamentului**, prin:

- desemnarea autorității naționale responsabile (Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale);
- instituirea unui mecanism interinstituțional de colectare și validare a datelor;

- precizarea responsabilităților entităților implicate (ex. autorități locale, operatori de servicii publice, agenții de dezvoltare regională, autorități de reglementare etc.);
- stabilirea termenelor și formatelor de raportare;
- stabilirea modului de publicare a datelor și de transmitere a acestora către Comisia Europeană.

Reglementări suplimentare: Proiectul de hotărâre nu introduce reglementări care depășesc cerințele minime ale regulamentului, ci se limitează la dispoziții operațional-instituționale care asigură punerea în aplicare în mod eficient și coordonat a normelor europene.

Observații privind revizuirea actului UE: La data elaborării prezentului proiect de hotărâre, Regulamentul (UE) 2024/1679 nu se află în proces de revizuire, iar aplicarea acestuia este stabilită în mod obligatoriu pentru statele membre începând cu anul 2025. Prin urmare, transpunerea în dreptul național contribuie la anticiparea cerințelor de aderare și la consolidarea mecanismului național de date în domeniul infrastructurii de apă.

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

Pentru asigurarea unei **implementări eficiente și coerente** a Regulamentului (UE) 2024/1679 în ordinea juridică a Republicii Moldova, este necesară adoptarea unor măsuri normative care vizează:

- stabilirea atribuțiilor instituționale;
- instituirea mecanismelor operaționale de colectare și raportare a datelor;
- delimitarea responsabilităților între autoritățile centrale și locale;
- integrarea cerințelor europene în politicile publice naționale privind serviciile de alimentare cu apă și de canalizare.

Proiectul Hotărârii Guvernului propus reprezintă actul normativ primar care creează cadrul legal necesar aplicării Regulamentului, având caracter **organizatoric și procedural**, fără a modifica norme cu caracter legislativ sau a introduce obligații suplimentare care excedează cerințele stabilite la nivelul UE.

În particular, proiectul:

- **institue un mecanism național de guvernare și coordonare** pentru aplicarea Regulamentului, prin desemnarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în calitate de autoritate națională responsabilă;
- **definește clar responsabilitățile instituțiilor implicate** (autorități publice centrale, autorități ale administrației publice locale, operatori de servicii publice de alimentare cu apă și canalizare, agenții de dezvoltare regională, autorități de reglementare etc.);
- **reglementează procedurile și termenele de colectare, validare și transmitere a datelor**, inclusiv formatul acestora și obligația de transparență față de public;
- **prevede măsuri de sprijin** pentru autoritățile locale în procesul de raportare și îmbunătățire a calității datelor;
- **creează baza pentru emiterea actelor subordonate**, acolo unde va fi necesară operaționalizarea anumitor procese prin ordine sau instrucțiuni ale ministerului de resort.

În perspectiva alinierii depline la cerințele acquis-ului comunitar, proiectul contribuie la **consolidarea capacității administrative** a instituțiilor naționale de a asigura conformitatea cu cerințele europene și la **instituționalizarea unor practici armonizate de monitorizare și evaluare a serviciilor publice**, în conformitate cu principiile bunei guvernări, transparenței și responsabilității.

Adoptarea prezentului act creează, astfel, **baza juridică esențială pentru asigurarea funcționalității sistemului național de raportare a datelor**, ca parte a angajamentelor Republicii Moldova în procesul de preaderare la Uniunea Europeană.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul hotărârii Guvernului și nota de fundamentare au fost plasate pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale www.midr.gov.md, la compartimentul Transparență decizională/ Anunțuri de inițiere a politicilor, precum și pe portalul guvernamental https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14953

La fel, întru respectarea prevederilor art. 32 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul urmează a fi transmis spre consultare publică pe paginile web menționate. Proiectul urmează a fi avizat/expertizat de către:

- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Mediului;
- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare;
- Centrul de Armonizare a Legislației.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul urmează a fi supus expertizei juridice și expertizei anticorupție.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Prevederile proiectului se încorporează în sistemul normativ național, fără a aduce atingere altor reglementări.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Pentru implementarea eficientă a prevederilor proiectului Hotărârii Guvernului privind aplicarea Regulamentului (UE) 2024/1679, sunt necesare următoarele măsuri instituționale, tehnice și organizatorice:

1. Organizarea instituțională și desemnarea responsabilităților

- Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) va exercita funcția de **autoritate națională coordonatoare**, responsabilă de asigurarea aplicării integrale a Regulamentului în Republica Moldova.
- Se va desemna în cadrul MIDR un **punct focal național**, care va coordona relațiile interinstituționale, schimbul de date și raportarea către instituțiile europene.
- Autoritățile publice locale și operatorii regionali de servicii vor avea **obligația de a colecta, consolida și transmite datele relevante** în termenele și formatele stabilite.

2. Crearea unui sistem funcțional de colectare și raportare a datelor

- Se va institui un **mecanism digitalizat de colectare și centralizare a datelor** privind serviciile de alimentare cu apă și canalizare, compatibil cu cerințele de raportare ale Uniunii Europene.
- MIDR, în cooperare cu autoritățile locale și alți actori relevanți, va elabora un **manual tehnic de colectare și validare a datelor**, care să standardizeze procesul la nivel național.
- Vor fi definite și adoptate formulare tipizate, proceduri și metodologii de validare a datelor.

3. Capacitate administrativă și formare profesională

- Este necesară instruirea personalului din cadrul MIDR, al autorităților publice locale și al operatorilor de servicii, în ceea ce privește:
 - conținutul și cerințele Regulamentului (UE) 2024/1679;
 - noile obligații de raportare și transparență;
 - standardele europene privind rețelele trans europene de transport.
- Vor fi organizate sesiuni de **formare, ateliere și ghiduri de implementare** pentru toți actorii implicați.

4. Monitorizare, control și evaluare periodică

- Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va institui un **mecanism de monitorizare continuă** a modului de implementare a regulamentului și a respectării obligațiilor de raportare.
- Se vor elabora **rapoarte anuale de progres**, care vor include:
 - evaluarea gradului de acoperire cu servicii;
 - calitatea datelor raportate;
 - dificultățile întâmpinate și măsurile corective adoptate.

5. Colaborare interinstituțională și asistență tehnică

- Implementarea proiectului presupune o **cooperare constantă între MIDR, Agenția de Mediu, ANR (Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică), Ministerul Mediului, precum și cu autoritățile administrației publice locale și operatorii de servicii.**
- Se vor putea atrage **resurse externe și sprijin din partea partenerilor de dezvoltare** pentru digitalizarea procesului de raportare și consolidarea capacităților instituționale.

6. Calendar de implementare

Implementarea prevederilor proiectului se intenționează a fi etapizată, după cum urmează:

- **Luna 1–3 de la intrarea în vigoare:** constituirea grupului de coordonare și elaborarea cadrului metodologic;
- **Luna 4–6:** formarea personalului și pilotarea mecanismului de colectare a datelor;
- **Luna 7–12:** operaționalizarea integrală a sistemului de colectare și raportare;
- **Începând cu anul II:** monitorizare, raportare anuală și ajustări metodologice, după caz.

Secretar general

Angela ȚURCANU