

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul Hotărârii Guvernului privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport (număr unic 864/MIDR/2025)

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 CELEX 32024R1679, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 2024/1679 din 28 iunie 2024.
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 acesteia 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 nu sunt încă reflectate în mod sistemic în cadrul normativ național. 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:

- 1) asigurarea aplicării cerințelor referitoare la dezvoltarea, modernizarea și întreținerea infrastructurii de transport TEN-T;
- 2) urmărirea respectării termenelor de conformare stabilite de Regulament;
- 3) 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:

- 1) interoperabilitatea modurilor de transport;
- 2) reziliența climatică;
- 3) siguranța rutieră și feroviară;
- 4) facilitățile pentru pasageri și accesibilitatea pentru persoane cu mobilitate redusă;
- 5) digitalizarea și automatizarea infrastructurii;

6) 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 vederea consolidării fundamentării strategice a prevederilor proiectului, în special a obligațiilor instituite prin punctele 37.1–37.4, se impune evidențierea explicită a relației dintre cerințele TEN-T și documentele naționale de planificare și investiții gestionate de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Astfel, proiectul va reflecta clar existența programelor sectoriale naționale de investiții (master planuri) în domeniile rutier, feroviar, naval și aerian, care constituie instrumentele principale de selectate în funcție de prioritate, etapizare și monitorizare a proiectelor de infrastructură.

În procesul de actualizare a acestor programe, MIDR va asigura integrarea cerințelor și parametrilor tehnici prevăzuți de Regulamentul (UE) 2024/1679, astfel încât documentele de planificare să reflecte în mod coerent obligațiile Republicii Moldova privind dezvoltarea, modernizarea și funcționalitatea segmentului național al rețelei transeuropene de transport. Această abordare este esențială pentru corelarea eficientă a obiectivelor strategice, pentru alinierea la calendarul de conformare stabilit la nivel european și pentru evitarea discrepanțelor între prioritățile de investiții și obligațiile rezultate din transpunerea Regulamentului.

Totodată, în procesul de planificare va fi reflectată estimarea ponderii surselor de finanțare necesare pentru realizarea investițiilor aferente, inclusiv: fondurile europene destinate statelor aflate în proces de aderare (precum Instrumentul pentru Vecinătate, Dezvoltare și Cooperare Internațională – NDICI/Global Europe, Connecting Europe Facility – componenta extinsă pentru state candidate, programele IPA), împrumuturile instituțiilor financiare internaționale (BERD, BEI, Banca Mondială), precum și contribuțiile previzibile ale bugetului de stat sau ale operatorilor de infrastructură. Integrarea acestor elemente în documentele strategice naționale permite estimarea realistă a efortului financiar necesar și susține planificarea etapizată a investițiilor.

Astfel, consolidând legătura dintre obiectivele TEN-T reflectate în proiectul Regulamentului și instrumentele naționale de planificare și finanțare, oferind un cadru clar pentru stabilirea ordonării investițiilor în funcție de priorități, accesarea fondurilor externe și asigurarea predictibilității bugetare.

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:

- 1) corelării acțiunilor tuturor entităților implicate;
- 2) susținerii inițiativelor de proiecte transfrontaliere;
- 3) 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:

- 1) introducerea rețelei „extinse” TEN-T ca nivel intermediar între rețeaua globală și cea centrală;
- 2) stabilirea termenelor clare de conformare pentru fiecare nivel al rețelei (2030, 2040 și 2050);
- 3) accent pe multimodalitate, interconectare urbană și tranziție ecologică;
- 4) introducerea „coridoarelor europene de transport inteligent”;
- 5) includerea explicită a cerințelor pentru mobilitate militară;
- 6) 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:

1) Republica Moldova va putea aplica direct Regulamentului (UE) 2024/1679 doar după ce va obține statutul de stat-membru al Uniunii Europene.

2) 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;

3) 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;

4) Aplicarea automată a Regulamentului, fără un mecanism intern de aplicare, ar pune în dificultate **beneficiarii proiectelor de infrastructură** și autoritățile administrației publice locale, care nu dispun de expertiză suficientă în interpretarea normelor europene directe;

5) 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:

1) Legea nr. 131/2007 privind siguranța circulației rutiere;

2) Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

3) Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014;

4) 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:

1) 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;

2) 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;

3) 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:

- 1) **instituțională** (prin desemnarea autorităților responsabile și clarificarea atribuțiilor);
- 2) **procedurală** (prin reglementarea mecanismelor de coordonare, monitorizare și raportare);
- 3) **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 în infrastructura națională de transport, 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. Cheltuieli pentru alinierea infrastructurii naționale de transport la cerințele rețelelor transeuropene (TEN-T):

1) **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;

2) **adaptarea parametrilor tehnici** (gabarite, capacitate portantă, sisteme de semnalizare, echipamente ITS) la nivelul de performanță cerut;

3) **crearea și modernizarea punctelor de trecere a frontierei** din rețeaua TEN-T, inclusiv cu facilități pentru controlul integrat și gestionarea fluxurilor multimodale;

2. Cheltuieli pentru implementarea sistemelor inteligente de transport (ITS):

1) **achiziția și instalarea echipamentelor ITS**, necesare pentru implementarea sistemelor inteligente de transport (sisteme de monitorizare a traficului, panouri cu mesaje variabile, senzori și camere de supraveghere);

2) **dezvoltarea platformelor digitale** care susțin implementarea ITS și permit schimbul de date în timp real între operatori, autorități și utilizatori;

3) **integrarea cu platformele europene** de informare și management al transporturilor, ca part a procesului de implementare a sistemelor ITS;

3. Cheltuieli pentru consolidarea capacității instituționale:

1) **formarea și instruirea personalului** din instituțiile publice, în vederea consolidării capacității instituționale necesare pentru aplicarea și supravegherea noilor standarde (Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, autorități de transport, poliție rutieră, autorități vamale);

4. Cheltuieli pentru studii, proiectare și asistență tehnică:

1) **elaborarea studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice**, ca parte a procesului de studii și proiectare necesar pentru modernizarea infrastructurii, conform standardelor europene;

2) **servicii de consultanță tehnică și audit**, în cadrul asistenței tehnice necesare verificării conformității lucrărilor și echipamentelor;

5. Cheltuieli pentru întreținerea și operarea noilor sisteme:

1) **operarea, întreținerea și actualizarea echipamentelor ITS** și a platformelor digitale, ca parte a cheltuielilor recurente pentru funcționarea noilor sisteme;

2) **mentenanța infrastructurii modernizate**, necesară pentru operarea și menținerea standardelor 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:

1) creșterea volumului de mărfuri și pasageri transportați pe rutele TEN-T.

2) reducerea costurilor de operare pentru operatori, datorită infrastructurii modernizate.

3) 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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)	<ul style="list-style-type: none"> - 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 management transporturi 	MIDR, AND, CFM, operatori privați, autorități ale administrației publice locale	Fonduri europene pentru digitalizare, PPP, buget de stat	2026–2030
3	Consolidarea capacității instituționale	- Instruirea personalului din ministere, autorități	MIDR, ANTA, Poliția Rutieră, Serviciul Vamal	Buget de stat, programe de cooperare internațională (ex.	2026–2027

		de transport, poliție rutieră și vamă		proiecte de asistență dezvoltate și implementate în republica Moldova de către PNUD Moldova, Banca Mondială etc.)	
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 ale administrației publice 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.

Generalizând, se precizează că cheltuielile aferente implementării măsurilor prevăzute de proiect urmează a fi acoperite din contul și în limita alocațiilor aprobate cu această destinație în bugetele instituțiilor implicate, fără a necesita alocări bugetare suplimentare.

În același timp, vor fi depuse eforturi pentru identificarea unor oportunități de sprijin financiar, inclusiv prin explorarea potențialelor parteneriate, programe sau proiecte de asistență tehnică și financiară, care ar putea fi accesate de Guvern sau de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale pentru susținerea implementării măsurilor prevăzute. Această abordare ne permite să menținem un cadru flexibil de mobilizare a resurselor, cu respectarea disciplinei bugetare și cu deschiderea către valorificarea eventualelor surse externe disponibile.

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:

1) **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;

2) **obligații de interoperabilitate digitală** – implementarea platformelor ITS și integrarea cu sistemele europene vor presupune investiții în software, echipamente de comunicații și instruirea personalului;

3) **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:

1) **creșterea competitivității** – companiile care se aliniază rapid la noile cerințe vor beneficia de acces facilitat la piețele europene și la contracte internaționale de transport;

2) **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;

3) **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:

1) **costuri inițiale ridicate** pentru adaptarea tehnică și digitală, în special pentru IMM-urile din domeniul transporturilor;

2) **necesitatea accesării de finanțări externe** (credite comerciale, leasing operațional, granturi din programe europene) pentru implementarea cerințelor;

3) **presiunea termenelor de conformare** impuse de transpunerea regulamentului, care poate crea dificultăți în planificarea investițiilor.

Măsuri de sprijin posibile:

1) facilitarea accesului operatorilor privați la fonduri europene și internaționale destinate digitalizării și modernizării infrastructurii de transport;

2) crearea de scheme de sprijin și mecanisme de cofinanțare public–privată pentru adaptarea infrastructurii logistice private;

3) 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 pozitive, în special pe termen mediu și lung, prin îmbunătățirea conectivității teritoriale și a accesului populației la infrastructura de transport.

Impactul social preconizat este pozitiv, întrucât dezvoltarea infrastructurii de transport în conformitate cu orientările rețelei transeuropene de transport va contribui la creșterea mobilității populației, sporirea siguranței în trafic și facilitarea accesului la oportunități economice și sociale.

Prin integrarea rețelei naționale în rețeaua transeuropeană de transport și dezvoltarea coridoarelor relevante, proiectul va contribui la reducerea disparităților teritoriale și la îmbunătățirea accesului la infrastructură de transport, inclusiv în zonele mai puțin conectate.

De asemenea, dezvoltarea infrastructurii de transport în condiții de eficiență și durabilitate va crea premise pentru utilizarea mai eficientă a resurselor publice, cu efecte indirecte pozitive asupra bunăstării populației.

4.4.1. Impact general asupra populației

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

1) **îmbunătățirea accesibilității** – reducerea timpilor de deplasare, creșterea frecvenței și fiabilității conexiunilor de transport, precum și facilitarea accesului la centre economice, administrative și culturale;

2) **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;

3) **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:

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

2) **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 creșterea volumului de date colectate, schimbate și stocate la nivel național în contextul conectării la rețeaua TEN-T extinsă. În aceste condiții, proiectul generează un impact semnificativ în materia protecției datelor cu caracter personal, având următoarele componente:

a) natura datelor necesare funcționării și monitorizării infrastructurii de transport și modalitățile de prelucrare – tipurile de date prelucrate pot include:

i) date privind vehicule și trasee (plăcuțe, identificatori, timp de tranzit, poziționare);

ii) date referitoare la comportamentul în trafic și utilizarea infrastructurii;

iii) date generate de echipamente ITS (senzori, radare, panouri dinamice, dispozitive telematice);

iv) imagini video captate de camere amplasate în puncte critice, cu potențiale elemente de identificare personală;

v) date tehnice transmise între subsisteme ITS și platforme naționale/europene.

Aceste date pot face obiectul unor operațiuni precum colectarea automată, înregistrarea, transmiterea către autorități, stocarea temporară sau, după caz, anonimizarea/ștergerea;

b) 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;

c) riscurile identificate – prelucrarea la scară largă a datelor tehnice și operaționale poate genera:

- i) riscul accesului neautorizat la sisteme ITS sau la fluxurile de date partajate;
- ii) riscul utilizării excesive sau neproporționale a imaginilor video;
- iii) riscul corelării unor seturi de date disparate, care ar putea conduce la identificarea indirectă a unor persoane;
- iv) vulnerabilități cibernetice determinate de interoperabilitatea sporită cu platforme UE (TEN-T, ERTMS, EETS, eFTI);
- v) riscuri legate de durata de stocare și integritatea mediilor în care datele sunt păstrate;

d) necesitatea efectuării evaluării impactului asupra protecției datelor – prelucrarea descrisă se încadrează în prevederile art. 23 din Legea nr. 133/2011, întrucât:

- i) presupune prelucrare *la scară largă* a unor date, inclusiv imagini video;
- ii) implică utilizarea unor noi tehnologii (ITS, platforme digitale, integrare cu sisteme europene);
- iii) include fluxuri continue de date între autorități, operatori și infrastructuri tehnice.

În consecință, operatorii de date implicați (autorități publice, administratori de infrastructură, furnizori de servicii digitale) vor avea obligația să efectueze o DPIA înainte de punerea în funcțiune a subsistemelor ITS și a platformelor de management, precum și să actualizeze aceste evaluări periodic sau ori de câte ori tehnologia sau scopurile prelucrării se modifică;

e) implementarea măsurilor tehnice și organizatorice necesare – în vederea reducerii riscurilor, se impune implementarea unui set de măsuri:

- i) limitarea strictă a datelor colectate la necesarul pentru funcționarea sistemelor ITS și pentru conformarea la Regulamentul (UE) 2024/1679;
- ii) segregarea rolurilor și responsabilităților între operatori și persoane împuternicite;
- iii) utilizarea tehnologiilor de criptare, control al accesului și pseudonimizare;
- iv) stabilirea unor termene clare de stocare și proceduri automate de ștergere;
- v) garantarea jurnalizării accesărilor și asigurarea trasabilității operațiunilor;
- vi) documentarea fluxurilor de date și integrarea acestora în registrele de prelucrare.

Pe baza celor expuse, implementarea proiectului va determina o creștere considerabilă a volumului și complexității prelucrării datelor cu caracter personal în domeniul infrastructurii rutiere și digitale asociate TEN-T. Aceasta justifică efectuarea unor evaluări de impact asupra protecției datelor de către entitățile implicate, în vederea asigurării conformității cu Legea nr. 133/2011 și cu practicile europene în materie de protecție a datelor.

De asemenea, 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:

1) **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;

2) **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;

3) **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:

1) **crearea de noi locuri de muncă** în construcții, logistică, transport, IT și mentenanță;

2) **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:

1) **deplasările în scop de muncă, educație și turism** prin reducerea timpilor de trecere a frontierei și îmbunătățirea conexiunilor internaționale;

2) **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:

1) **perturbări temporare** cauzate de lucrările de infrastructură (restricții de trafic, zgomot, emisii temporare), în special în aglomerările urbane;

2) **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:

1) **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);

2) **creșterea eficienței energetice** – implementarea tehnologiilor ITS și modernizarea echipamentelor de transport vor optimiza fluxurile de trafic și vor reduce consumul de combustibil;

3) **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;

4) **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:

1) **impact temporar asupra calității aerului și zgomotului** în perioada de execuție a lucrărilor, din cauza utilajelor, traficului deviat și șantierelor deschise;

2) **afectarea habitatelor naturale și biodiversității** în zonele în care traseele infrastructurii TEN-T intersectează arii naturale protejate sau coridoare ecologice;

3) **gestionarea deșeurilor de construcție** generate de lucrările de modernizare și demolare a infrastructurii existente;

4.5.3. Măsuri de prevenire și atenuare:

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

1) efectuarea evaluărilor de mediu strategice și a evaluărilor impactului asupra mediului (EIM) pentru fiecare proiect major de infrastructură;

2) planificarea lucrărilor astfel încât să evite perioadele de reproducere a speciilor protejate și zonele de biodiversitate ridicată;

3) utilizarea tehnologiilor și materialelor cu amprentă redusă de carbon;

4) implementarea sistemelor de colectare și reciclare a deșeurilor de construcție;

5) 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 administrației publice centrale și locale.

4.6.2. Impact economic general

1) **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 i 2030- 2040, mil. EUR*	Investiții i 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): parcări 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, parcări 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						
Rețea 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	23447
* - Costul a fost ajustat cu rata inflației pentru perioada respectivă						
<p>2) Creșterea volumului schimburilor comerciale – îmbunătățirea conectivității cu piețele europene va facilita exporturile și importurile, reducând costurile de transport.</p>						
4.6.3. Impact strategic						
<p>1) 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;</p>						
<p>2) 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.</p>						
4.6.4. Aspecte de cooperare internațională						

1) 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.

2) 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 stabilește cadrul normativ necesar pentru aplicarea, la nivel național, a dispozițiilor relevante ale Regulamentului (UE) 2024/1679, prin reglementarea elementelor esențiale privind dezvoltarea rețelei naționale de transport, ca parte a rețelei transeuropene de transport (TEN-T).

Obiectivele Regulamentului (UE) 2024/1679 sunt:

➤ **Obiectivul general:** de a institui, la nivelul Uniunii, o rețea unică de transport multimodal de înaltă calitate.

➤ **Obiective specifice:**

(a) *durabilitate*, prin:

(i) promovarea mobilității cu emisii zero și cu emisii scăzute în conformitate cu obiectivele relevante ale Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂;

(ii) facilitarea utilizării pe scară mai largă a unor moduri de transport mai durabile, în special prin dezvoltarea în continuare a unei rețele interoperabile de transport feroviar de călători pe distanțe lungi, inclusiv de mare viteză, și a unei rețele de transport feroviar de marfă interoperabile, a unei rețele fiabile de transport pe căi navigabile interioare și a unei rețele de transport maritim pe distanțe scurte pentru pasageri și marfă la nivelul Uniunii;

(iii) creșterea protecției mediului;

(iv) limitarea consecințelor negative asociate, inclusiv a celor legate de mediu, climă, sănătate, congestionare a traficului și accidente, de exemplu prin programe de stimulare ecologică; sau

(v) creșterea securității energetice;

(b) *coeziune*, prin:

(i) accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor Uniunii, acordând o atenție deosebită regiunilor ultraperiferice și altor regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase, precum și zonelor slab populate;

(ii) reducerea decalajelor în ceea ce privește calitatea infrastructurii și promovarea interoperabilității între sistemele digitale ale tuturor modurilor de transport, cu o capacitate de rețea adecvată, între regiuni și între statele membre;

(iii) atât pentru traficul de pasageri, cât și pentru traficul de marfă, interconexiunea și coordonarea eficientă între infrastructura de transport pentru traficul pe distanțe lungi și pentru traficul regional și local, pentru a facilita serviciile de transport, inclusiv în nodurile urbane; sau

(iv) o infrastructură de transport care să reflecte situațiile specifice din diferite părți ale Uniunii și care să prevadă o acoperire echilibrată a tuturor regiunilor europene;

(c) eficiență, prin:

(i) eliminarea blocajelor de infrastructură și completarea legăturilor lipsă atât în cadrul infrastructurilor de transport, cât și la punctele de conexiune dintre ele, pe teritoriile statelor membre și între acestea, mai ales pe tronsoanele transfrontaliere, și conectarea, după caz, la rețeaua transeuropeană de transport în țările terțe;

(ii) eliminarea blocajelor în materie de interoperabilitate, inclusiv a lacunelor ce țin de digitalizare;

(iii) interoperabilitatea rețelelor naționale, regionale și locale de transport;

(iv) integrarea optimă și interconectarea tuturor modurilor de transport, inclusiv în nodurile urbane;

(v) promovarea unui transport eficient din punct de vedere economic și de bună calitate, care să contribuie la stimularea creșterii economice și a competitivității;

(vi) utilizarea mai eficientă a infrastructurilor noi și a celor existente aflate în funcțiune, de exemplu în sectorul feroviar;

(vii) aplicarea, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, a unor concepte tehnologice și operaționale și a unor sisteme digitale care să fie interoperabile și inovatoare; sau

(viii) o mai bună coordonare între statele membre în ceea ce privește lucrările de infrastructură din proiectele transfrontaliere;

(d) creșterea beneficiilor pentru toți utilizatorii săi, prin:

(i) asigurarea accesibilității pentru utilizatori și satisfacerea nevoilor acestora în materie de mobilitate și transport, ținând seama în special de nevoile persoanelor aflate în situații de vulnerabilitate, inclusiv ale persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă și ale persoanelor care locuiesc în regiuni îndepărtate, inclusiv în regiuni ultraperiferice și alte regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și muntoase, precum și în zone slab populate;

(ii) asigurarea unor standarde de siguranță, de securitate și de calitate înaltă, inclusiv a calității serviciilor pentru toți utilizatorii, atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru transportul de marfă;

(iii) sprijinirea calității, eficienței și durabilității unor servicii de transport care trebuie să fie accesibile și la prețuri convenabile;

(iv) sprijinirea unei mobilități care să fie adaptată la schimbările climatice și rezilientă la pericolele naturale și la dezastrele provocate de om și care să faciliteze o intervenție eficientă și rapidă a serviciilor de urgență și de salvare, inclusiv pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă;

(v) asigurarea rezilienței infrastructurii, în special pe tronsoanele transfrontaliere;

(vi) oferirea unor soluții alternative de transport, inclusiv utilizând alte moduri de transport, în cazul perturbărilor la nivelul rețelei;

(vii) sprijinirea modurilor active de mobilitate prin îmbunătățirea accesibilității și a calității infrastructurii aferente, ameliorând astfel siguranța și sănătatea utilizatorilor activi ai infrastructurii și promovând beneficiile ecologice ale modurilor respective ;

(viii) sprijinirea mobilității fluide în Uniune; sau

(ix) garantarea unei întrețineri adecvate menite să asigure, pentru infrastructura existentă și pe durata sa de viață, un nivel de servicii adaptat fluxului de trafic și un nivel ridicat de siguranță.

Gradul de transpunere: Proiectul propus asigură **transpunerea parțială**, în legislația națională, a Regulamentului (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 prin:

1) adoptarea la nivel național a orientărilor necesare pentru dezvoltarea și modernizarea rețelei naționale de transport în concordanță cu standardele și obiectivele rețelei transeuropene de transport (TEN-T),

2) definirea structurii rețelei (rețeaua globală, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă),

3) stabilirea criteriilor prioritare de investiții,

4) stabilirea condițiilor de interoperabilitate, conectivitate transfrontalieră și sustenabilitate.

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 pe domeniul transportului, vizând, în principal:

1) orientările ce urmează a fi respectate pentru ca Republica Moldova să participe la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. Rețeaua transeuropeană de transport este alcătuită din rețeaua globală, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă bazându-se pe rețeaua globală;

2) coridoarele europene de transport din care Republica Moldova face parte, care au 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;

3) prioritățile pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport care face parte din rețeaua transeuropeană de transport și prevede măsuri pentru extinderea și modernizarea infrastructurii aferente rețelei transeuropene de transport pe teritoriul Republicii Moldova.

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:

1) stabilirea cadrului instituțional pentru coordonarea dezvoltării segmentului național al rețelei transeuropene de transport;

2) definirea orientărilor și a priorităților de dezvoltare a infrastructurii de transport, în conformitate cu structura rețelei globale, centrale și centrale extinse;

3) delimitarea responsabilităților autorităților publice competente în procesul de planificare, dezvoltare și implementare a proiectelor de interes comun;

4) integrarea cerințelor europene privind conectivitatea, interoperabilitatea și mobilitatea durabilă în politicile publice naționale din domeniul transportului.

Proiectul Hotărârii Guvernului propus reprezintă actul normativ primar care creează cadrul juridic necesar aplicării Regulamentului, având caracter organizatoric și de orientare strategică, fără a modifica norme cu caracter legislativ sau a introduce obligații suplimentare care excedează cerințele stabilite la nivelul Uniunii Europene.

În special, proiectul:

- 1) stabilește orientările naționale pentru dezvoltarea rețelei de transport ca parte a rețelei transeuropene (TEN-T);
- 2) reglementează structura rețelei (rețea globală, centrală și centrală extinsă), precum și coridoarele europene de transport relevante pentru Republica Moldova;
- 3) definește obiectivele și prioritățile de dezvoltare a infrastructurii de transport, inclusiv în ceea ce privește durabilitatea, coeziunea, eficiența și interoperabilitatea;
- 4) instituie cadrul pentru identificarea și implementarea proiectelor de interes comun;
- 5) creează premisele pentru dezvoltarea și integrarea sistemelor TIC în domeniul transporturilor, în vederea optimizării utilizării infrastructurii și a fluxurilor de trafic.

În perspectiva alinierii depline la acquis-ul comunitar, proiectul contribuie la consolidarea capacității instituționale de planificare și dezvoltare a infrastructurii de transport în conformitate cu standardele europene și la integrarea progresivă a rețelei naționale în rețeaua transeuropeană de transport.

Adoptarea prezentului act normativ creează, astfel, baza juridică necesară pentru dezvoltarea coerentă a segmentului național al TEN-T și pentru asigurarea conectivității Republicii Moldova la rețeaua europeană de transport, în contextul procesului de aderare 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 site-ul web oficial al 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.

Proiectul a fost supus avizării și consultării publice în conformitate cu art. 32 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, prin expedierea acestuia tuturor părților interesate. În urma avizelor parvenite, proiectul hotărârii Guvernului a fost ajustat, după caz, conform obiecțiilor și propunerilor corespunzătoare.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul a fost 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 și organizatorice:

1. Organizarea instituțională și desemnarea responsabilităților:

a) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) va exercita funcția de autoritate națională coordonatoare, responsabilă de asigurarea implementării orientărilor privind dezvoltarea rețelei transeuropene de transport în Republica Moldova;

b) se va asigura coordonarea interinstituțională între autoritățile publice competente implicate în planificarea, dezvoltarea și gestionarea infrastructurii de transport;

c) autoritățile publice centrale și locale vor avea responsabilități în promovarea și implementarea proiectelor de infrastructură aferente rețelei transeuropene de transport.

2. Asigurarea cadrului de planificare și dezvoltare a rețelei de transport:

a) se vor integra orientările și prioritățile stabilite prin Regulament în documentele de politici și planificare strategică naționale din domeniul transporturilor;

b) se vor identifica proiectele de interes comun, în corelare cu rețeaua globală, centrală și centrală extinsă și se va stabili prioritatea acestora;

c) se vor stabili măsuri pentru dezvoltarea infrastructurii de transport în conformitate cu cerințele privind conectivitatea, interoperabilitatea și mobilitatea durabilă.

3. Consolidarea capacității administrative și tehnice:

a) este necesară instruirea personalului din cadrul MIDR și al altor autorități implicate cu privire la:

i) conținutul și cerințele Regulamentului (UE) 2024/1679;

ii) principiile de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport;

iii) standardele europene aplicabile infrastructurii de transport;

b) vor fi elaborate ghiduri și materiale metodologice pentru sprijinirea implementării la nivel național și local.

4. Monitorizare și evaluare a implementării:

a) MIDR va asigura monitorizarea implementării orientărilor privind rețeaua transeuropeană de transport;

b) se vor elabora periodic rapoarte privind progresul dezvoltării infrastructurii și al integrării în rețeaua TEN-T;

c) vor fi identificate eventualele dificultăți și propuse măsuri de ajustare a politicilor și intervențiilor.

5. Colaborare interinstituțională și cooperare externă:

a) implementarea proiectului presupune cooperarea între autoritățile publice naționale, precum și cu partenerii externi relevanți;

b) se va promova participarea Republicii Moldova la inițiative și proiecte internaționale relevante pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport;

c) vor putea fi valorificate instrumentele de asistență tehnică și financiară disponibile în contextul procesului de integrare europeană.

6. Calendar de implementare -

Implementarea prevederilor proiectului se va realiza etapizat, după cum urmează:

- a) etapa inițială: organizarea cadrului instituțional și integrarea orientărilor în documentele de politici;
- b) etapa intermediară: identificarea și promovarea proiectelor prioritare;
- c) etapa ulterioară: monitorizarea implementării și ajustarea măsurilor, după caz.

Secretar general

Angela ȚURCANU