

SINTEZA

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).

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului - MIDR
Avizare și consultare publică			
Centrul de Armonizare a Legislație <i>(nr. 31/02-126-12018 din 26.11.2025)</i>		Proiectul de Hotărâre a Guvernului privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport transpune parțial Regulamentul (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.	-
	I. Obiectul proiectului		
	1.	Proiectul național are ca scop transpunerea în legislația națională a Regulamentului (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 în adoptării 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), prin definirea structurii rețelei	-

	<p>(rețeaua globală, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă), stabilirea criteriilor prioritare de investiții, precum și a condițiilor de interoperabilitate, conectivitate transfrontalieră și sustenabilitate.</p> <p>Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 nu a constituit obiect al transpunerii în legislația națională, acest proiect fiind un exercițiu primar de transpunere al acestuia.</p>	-
II. Evaluarea din perspectiva compatibilității cu Dreptul UE		
2.	<p>Din punct de vedere al dreptului UE, prin prisma obiectului de reglementare, prezentul demers normativ se circumscrie reglementărilor statuate la nivelul UE, subsumate Capitolului 14 „Transporturi”.</p> <p>Astfel, din perspectiva proiectului examinat, la nivelul legislației europene derivate, prezintă relevanță directă Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 care stabilește cadrul normativ pentru dezvoltarea și funcționarea rețelei transeuropene de transport, având ca obiectiv crearea unei infrastructuri multimodale, eficiente, interoperabile și durabile la nivelul Uniunii Europene. Actul instituie orientări strategice privind planificarea, implementarea și modernizarea rețelei TEN-T, urmărind consolidarea conexiunilor transfrontaliere, eliminarea blocajelor, creșterea interoperabilității și integrarea</p>	-

	<p>diferitelor moduri de transport, inclusiv feroviar, rutier, maritim, aerian și pe căi navigabile interioare. Totodată, regulamentul urmărește atingerea obiectivelor climatice ale Uniunii prin promovarea mobilității sustenabile, reducerii emisiilor și creșterii eficienței energetice. Acesta redefinește structura rețelei prin introducerea unei rețele centrale extinse, stabilește termene obligatorii de realizare, prevede standarde tehnice unificate și consolidează funcția strategică a coridoarelor de transport europene. Prin modificarea și abrogarea unor acte anterioare, regulamentul asigură un cadru coerent, orientat spre integrarea teritoriilor europene, creșterea coeziunii economice și sociale și fortificarea rezilienței infrastructurii de transport în contextul evoluțiilor geopolitice și al tranziției ecologice.</p>	
<p>3.</p>	<p><i>a) Analiza comparativă a transpunerii dispozițiilor Regulamentului (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024.</i></p> <p>În ceea ce privește transpunerea Regulamentului delegat (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024, menționăm cu titlul general că, proiectul național, reieșind din obiectul său specific de reglementare și scopul urmărit, asigură transpunerea parțială actului UE, conform celor expuse <i>infra</i>.</p>	-
	<p>Capitolul I din actul național stabilește cadrul, principiile și definițiile necesare</p>	-

	<p>pentru dezvoltarea și funcționarea segmentului național al Republicii Moldova din rețeaua transeuropeană de transport, incluzând structura rețelei, domeniul de aplicare, coridoarele strategice, prioritățile de dezvoltare și terminologia tehnică necesară pentru implementarea coerentă și interoperabilă a infrastructurii de transport conform art. 1 - 3 (18), art. 4 - 9 din documentul UE.</p>	
	<p>Capitolul II din proiectul național stabilește regulile și prioritățile pentru dezvoltarea rețelelor și coridoarelor TEN-T vizând extinderea și modernizarea infrastructurii de transport, creșterea durabilității, interoperabilității și conectivității, eliminarea blocajelor, digitalizarea, îmbunătățirea serviciilor și facilitarea legăturilor cu rețelele europene și ale țărilor vecine similar art. 10 (1), (2) - 13 din Regulamentul UE.</p>	-
	<p>Capitolul III din documentul național prevede că infrastructura feroviară trebuie să includă toate elementele tehnice și funcționale necesare funcționării rețelei (linii, stații, instalații, echipamente, sisteme energetice și TIC), iar rețeaua feroviară – atât cea globală, cât și cea centrală extinsă – trebuie modernizată treptat până în 2040–2050 pentru a fi interoperabilă, electrificată, capabilă să suporte trenuri lungi și grele, să asigure viteze adecvate pentru marfă și călători și să permită integrarea eficientă în coridoarele europene de transport, cu excepțiile și adaptările justificate sau</p>	-

	<p>prevăzute pentru situații specifice. Totodată, terminalele multimodale de marfă din rețeaua TEN-T trebuie să fie deschise tuturor în mod nediscriminatoriu, amplasate în principalele noduri de transport, dezvoltate pe baza unei analize a fluxurilor de marfă, dotate cu infrastructura, echipamentele și digitalizarea necesare, capabile să opereze diverse unități intermodale și trenuri lungi, iar statele membre trebuie să planifice, să raporteze și să asigure capacitatea lor adecvată în acord cu art. 14 - 42 din actul UE.</p>	
	<p>Capitolul IV din proiectul național stabilește că sistemele TIC pentru transport trebuie să asigure gestionarea traficului și a capacității, schimbul de informații între modurile de transport, digitalizarea și conectivitatea continuă între infrastructură și vehicule. Sunt prevăzute sisteme TIC interoperabile pentru fiecare mod de transport (ERTMS, RIS, STI, VTMS/EMSWe, ATM/ANS, eFTI), iar statele pot promova și alte soluții digitale pentru eficiență, siguranță, transparență și reducerea congestiei. În plus, normele promovează servicii de transport de marfă durabile, noile tehnologii și inovația (decarbonizare, digitalizare, siguranță, automatizare) și cer măsuri pentru reziliența infrastructurii la riscuri climatice, naturale, tehnologice și cibernetice. Capitolul sus menționat mai prevede evaluarea riscurilor de securitate legate de investițiile din țări terțe și protejarea infrastructurii împotriva acestora,</p>	-

	<p>potrivit art. 43 - 50 din Regulamentul UE) 2024/1679.</p>	
	<p>Capitolul V al proiectului național prevede că, coridoarele europene de transport sunt un instrument care asigură implementarea coordonată a rețelei centrale TEN-T, facilitând continuitatea infrastructurii, eliminarea blocajelor și îmbunătățirea legăturilor transfrontaliere. Ele promovează un transport multimodal eficient, dinamic și bine integrat, sprijină digitalizarea, interoperabilitatea și utilizarea combustibililor alternativi, și permit statelor să își sincronizeze investițiile în infrastructură. ERTMS și spațiul maritim european sunt stabilite ca priorități orizontale esențiale pentru funcționarea rețelei. Coordonarea la nivel european se realizează prin desemnarea unor coordonatori care susțin implementarea acestor coridoare și priorități, în cooperare cu autoritățile naționale relevante în acord cu prevederile art. 51 și 52 ale actului UE.</p>	-
	<p>Capitolul VI al actului național indică că, progresul dezvoltării rețelei TEN-T trebuie raportat periodic și transparent, incluzând date tehnice și financiare transmise prin sistemul TENtec, cu asigurarea calității și coerenței informațiilor; proiectele nou incluse în rețea devin eligibile pentru finanțare, iar cele excluse își pierd eligibilitatea; procedurile de consultare publică trebuie respectate în planificarea și realizarea proiectelor; iar planurile și programele</p>	-

	<p>naționale de infrastructură trebuie aliniată la politica europeană în domeniul transporturilor și priorităților stabilite pentru TEN-T, fapt ce este în concordanță cu art. 57 (1) – (4), art. 58 (4), (5), art. 59, art. 60 (1), art. 64 (1) din documentul UE.</p>	
<p>4.</p>	<p><i>b) Observații de compatibilitate cu Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024</i></p> <p>Examinând proiectul național, expunem următoarele observații:</p> <p>a) proiectul național, la pct. 90, stabilește că „Autoritatea administrativă competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare se asigură că infrastructura de transport maritim a rețelei centrale îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 87 până la 31 decembrie 2040.”, ori actul UE, la art. 27 (2), stabilește termenul final de realizare <u>până la 31 decembrie 2030</u>;</p> <p>b) o abordare similară este și pentru prevederile pct. 121.2 și 121.3 din proiectul național, care se referă la obligația ca terminalele să fie dotate, până la până la 31 decembrie 2040, cu infrastructura necesară pentru deservirea vehiculelor grele de marfă. Mai exact, până la termenul stabilit, terminalele trebuie să dispună în interiorul lor sau la maximum 3 km distanță de cel puțin o stație de reîncărcare pentru vehicule grele de</p>	<p>Se acceptă observațiile formulate.</p> <p>Termenul din norma referitoare la infrastructura de transport maritim a rețelei centrale (pct. 90 – în versiunea transmisă la avizare/pct. 89 – în versiunea finală) a fost adus în concordanță cu prevederile de la art. 27 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2024/1679 – adică s-a indicat termenul 31 decembrie 2030.</p> <p>În ceea ce vizează termenele de la pct. 121 subpct. 121.2 și 121.3 (în versiunea finală - pct. 120 subpunctele 120.2 și 120.3) - aceste ajustări temporale, însă, sunt necesare, întrucât, termenul prevăzut de art. 31 alin. (1) lit. (b) și (c) din Regulamentul (UE) 2024/1679 - 31 decembrie 2030 - reprezintă un standard de conformare stabilit pentru statele membre ale Uniunii Europene, a cărei aplicabilitate integrală, în forma și ritmul stabilit de actul UE, este nerealistă pentru Republica Moldova în stadiul actual de dezvoltare a infrastructurii de transport.</p> <p>Capacitatea tehnică, financiară și administrativă necesară pentru realizarea integrală până în anul 2030 a infrastructurilor de tipul celor reglementate la pct. 121 subpct. 121.2 și 121.3 (în versiunea finală - pct. 120 subpunctele 120.2 și 120.3) depășește posibilitățile obiective ale Republicii Moldova.</p> <p>În această situație, stabilirea în proiectul național a unui termen extins (până la 31 decembrie 2040) constituie o</p>

	<p>marfă și, după caz, de o stație de realimentare cu hidrogen destinată aceluiași tip de vehicule ori art. 31 (1) (b) și (c) instituie acest angajament <i>până la 31 decembrie 2030</i>.</p>	<p>măsură justificată și proporțională, în conformitate cu <i>principiile transpunerii fezabile și adaptate contextului național</i>. Extinderea termenului se întemeiază, în special, pe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - diferența substanțială dintre nivelul actual al infrastructurii TEN-T din Republica Moldova și cel din statele UE pentru care a fost conceput termenul de 2030; - necesitatea unor proiecte de capital multianuale (inclusiv finanțări externe) cu durată de execuție peste 2030; - capacități administrative și tehnice limitate pentru implementarea simultană a ansamblului de obligații; - faptul că infrastructurile vizate presupun cicluri lungi de planificare, avizare, achiziție și construcție; - necesitatea unor investiții de capital multianuale, finanțabile preponderent din surse externe, cu proceduri de absorbție ce nu pot fi accelerate în mod artificial; - obligația statului de a evita includerea unor termene imposibil de realizat, în scopul asigurării conformității reale, nu doar formale, a transpunerii. <p>În sensul celor relevate supra, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale își asumă să inițieze și să susțină un dialog tehnic cu Comisia Europeană privind necesitatea menținerii termenului extins sau, după caz, ajustarea acestuia în funcție de progresele efective ale proiectelor de infrastructură și de capacitățile investiționale ale Republicii Moldova.</p> <p>Această abordare este conformă cu practica de adaptare justificată aplicabilă statelor aflate în proces de preaderare, atunci când termenele standard din legislația UE depășesc posibilitățile materiale imediate ale autorităților naționale.</p>
--	--	--

	<p>c) <i>Prevederi neaplicabile ale actului UE</i></p> <p>5. O serie de dispoziții ale actului UE nu constituie obiect al transpunerii întrucât reflectă atribuții ale Comisiei sau dispoziții finale și tranzitorii, care vor fi direct aplicabile din data aderării la UE: art. 10 (2), art. 15 (3) lit. c) secțiunea 2, art. 15 (7), art. 16 (6), (9), art. 17 (2) – (5), art. 18 (2), (8), art. 23 (4), art. 25 (4) lit. d), art. 26 (3), art. 27 (3), art. 30 (4), art. 31 (6), art. 34 (2), art. 38 (4), art. 41 (2) secțiunea 2, art. 46 (3), art. 48 (2), art. 53 – 56, art. 57 (5) și (6), art. 58 (1) – (3), art. 60 (2) – 65.</p>	<p>Se acceptă, cu excepția normei de la secțiunea întâia de la art. 10 alin. (2) din Regulamentul UE – „<i>Rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă cuprind acele părți ale rețelei transeuropene de transport care trebuie dezvoltate în mod prioritar pentru realizarea obiectivelor politicii privind rețeaua transeuropeană de transport.</i>” - se consideră necesar de transpus și este aplicabil cadrului național, întrucât anumite segmente naționale de căi de transport sunt parte a rețelei centrale (în partea ce vizează transportul maritim), cât și rețeaua centrală extinsă, care, la nivel național acoperă toate celelalte tipuri de căi de transport. Întrucât sensul acestor categorii de rețele trebuie să fie unic pentru toate statele care fac parte a TEN-T, iar în cadrul normativ național aceste noțiuni nu sunt reflectate, se consideră oportun de a le transpune corespunzător în regulamentul național propus.</p>
<p>III. Respectarea mecanismului de armonizare</p>		
	<p>a) <i>Obiecții privind clauza de armonizare</i></p> <p>6. Clauza de armonizare se va expune în următoarea redacție: „Prezenta Hotărâre transpune <u>parțial</u> Regulamentul (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</p>	<p>Se acceptă.</p>

		Oficial al Uniunii Europene L 2024/1679 din 28 iunie 2024”	
	7.	<p><i>b) Obiecții privind Tabelul de concordanță</i></p> <p>La compartimentul 1 al Tabelului, se va indica tipul, numărul, instituția/instituțiile care l-a/l-au adoptat, data, titlul actului juridic european, nr. CELEX, inclusiv cea mai recentă modificare a actului care constituie obiect al transpunerii, prin precizarea tipului, a numărului și a datei de adoptare a actului juridic european de modificare, după cum urmează: <i>Regulamentul (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.</i></p>	Se acceptă.
	8.	<p>În compartimentul 8 al Tabelului de concordanță, la rubrica gradul de compatibilitate, pentru articolele în care este indicată sintagma „Prevederi UE neaplicabile”, se va exclude din compartimentul 7 mențiunea „Prevederi netranspuse”, menținându-se exclusiv formularea corespunzătoare compartimentului 8.</p>	Se acceptă.
	III. Concluzii		

	9.	<p>Ca urmare a expertizei de compatibilitate realizate, proiectul național și Tabelul de concordanță se vor definitiva potrivit celor expuse în prezenta Declarație.</p> <p><i>Facem mențiunea că analiza Centrului de armonizare a legislației nu are în vedere elementele de oportunitate ale soluțiilor juridice incluse în proiectul de act normativ, ci se referă strict la conformitatea acestora cu Dreptul UE aplicabil, obligațiile juridice asumate în lumina Acordului de Asociere RM – UE și Cadrului de negociere cu Uniunea Europeană.</i></p>	Se acceptă.
<p>Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării <i>(nr. 17-3341 din 25.11.2025)</i></p>	10.	Proiectul este redactat în mod corespunzător, integrează prevederile relevante ale Regulamentelor UE și instituie un cadru instituțional adecvat pentru coordonare, implementare și monitorizare.	-
	11.	Totodată, proiectul propune mecanisme clare de responsabilitate, raportare și cooperare interinstituțională, fiind aliniat la practicile aplicate în statele candidate la aderare.	-
	12.	<p>Cu toate acestea, subliniem că, potrivit pct. 4 din Nota de fundamentare, se instituie obligația ca toate planurile strategice, programele naționale de investiții și documentele de planificare să fie corelate cu cerințele Regulamentului privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport.</p> <p>În acest context, considerăm oportună includerea în procesul de elaborare și finalizare a proiectului a unei clarificări</p>	Se acceptă.

		<p>privind existența programelor naționale sectoriale de investiții (master planuri) actualizate pentru domeniile gestionate de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și, după caz, estimarea ponderii investițiilor preconizate a fi acoperite din fonduri europene destinate statelor în proces de aderare, din împrumuturi ale instituțiilor financiare internaționale sau din bugetul de stat.</p> <p>Această completare ar consolida fundamentarea strategică și financiară a dispozițiilor stabilite prin punctele 37.1–37.4 și ar asigura o corelare clară între obiectivele TEN-T și instrumentele naționale de planificare și finanțare.</p>	
<p>Ministerul Energiei <i>(nr. 04-2976 din 24.11.2025)</i></p>	<p>12.</p>	<p>La <i>pct. 6.41</i>, se recomandă completarea cu categoriile suplimentare conform celor definiți în hotărârea Guvernului nr. 53/2025 privind aprobarea Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, pentru a asigura coerență cu actele normative în domeniu.</p>	<p>Nu se acceptă. Propunerea nu poate fi acceptată din mai multe motive obiective. În primul rând, reglementările din regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 nu sunt compatibile conceptual cu normele de la 6.41, care transpun Regulamentul UE privind orientările TEN-T, care:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tratează „combustibili alternativi” doar în sensul <i>infrastructurii</i> de combustibili alternativi (AFIR) și al sprijinirii decarbonizării transportului ; - are ca scop stabilirea rețelei TEN-T, nu criteriile de durabilitate, materiile prime sau clasificarea biocombustibililor ; - operează cu un concept <u>macro</u>: electricitate, hidrogen, amoniac, biocombustibili, combustibili sintetici, gaz etc. <p>Pe când <i>regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025</i> reglementează criterii de</p>

		<p>durabilitate, materii prime, componente tehnice de certificare, ILUC, scheme voluntare, LULUCF, etc.</p> <p>Deci:</p> <ul style="list-style-type: none"> - reglementările celor două regulamente sunt diferite ca scop, natură, nivel și obiect normativ; - definițiile din regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 nu se aplică infrastructurii de transport, ci producției și certificării biocarburanților ; - <u>TEN-T nu cere detalierea sau preluarea acestei clasificări, nici măcar indirect.</u> <p>Dacă am include definițiile din regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 în proiectul regulamentului referitor la TEN-T:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) am crea suprapuneri normative nejustificate. Or, TEN-T nu reglementează criteriile de durabilitate, deci definirea „biomasă forestieră, reziduuri agricole, biocarburanți avansați, culturi bogate în amidon etc.” în proiectul regulamentului referitor la TEN-T ar produce confuzii de aplicare; 2) am dilua norma, introducând concepte care nu sunt cerute de Regulamentul UE. În consecință am fi în prezența diluării logicii transpunerii și am deteriora coerența legislative; 3) ar însemna repetarea definițiilor deja existente în Legea 10/2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile și în Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 - ceea ce contravine principiilor tehnicii legislative: economie, nedublarea normelor, claritate conceptuală; 4) ar deschide calea pentru confuzie între (i) combustibili eligibili pentru infrastructură și (ii) combustibili certificabili din perspectiva emisiilor GES. Acestate sunt două regimuri juridice diferite.
--	--	---

	<p>13. La <i>pct. 6.45</i> și <i>6.46</i> sunt definite noțiunile de „stație de reîncărcare”, respectiv „stație de realimentare” fără a da explicație clară ce reprezintă acestea, de asemenea terminologia pentru frazele „puncte de reîncărcare”, respectiv „puncte de realimentare” fiind lipsite de precizie, lăsând loc la interpretări ambigue.</p> <p>Conform art. 54 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 100/2017 privind actele normative, formulările trebuie să fie clare și precise, iar utilizarea unei astfel de formulări riscă să diminueze angajamentul instituțional față de aceste valori fundamentale.</p> <p>Se propune completarea actului normativ cu definiția termenului „punct de reîncărcare”, în conformitate cu prevederile Legii nr. 164/2025 cu privire la energia electrică, după cum urmează: „punct de reîncărcare – astfel cum este prevăzut în Legea nr. 164/2025 cu privire la energia electrică.”.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Problema majoră a acestei propuneri este faptul că aceasta e greșită din punct de vedere juridic! Această afirmație este determinată de următoarele raționamente:</p> <p>1) Regulamentul UE privind TEN-T are propriile definiții pe care le folosește și care au fost transpuse EXACT așa cum prevede proiectul Regulamentului. Regulamentul UE privind TEN-T nu cere detalierea tehnică a acestor definiții conform legislației naționale pe energie; așa cum nu o cere nici conform actelor UE pe energie;</p> <p>2) legislația cu privire la TEN-T nu trebuie armonizat cu Legea 164/2025 cu privire la energia electrică. Or, Legea 164/2025 reglementează piața energiei electrice, nu infrastructura TEN-T. Are termeni specifici domeniului energetic, precum: „punct de reîncărcare pentru vehicule electrice”, „infrastructură de reîncărcare”, „operator de punct de reîncărcare”. Legislația cu privire la TEN-T, însă, NU reglementează aceste aspecte;</p> <p>3) în transpunerea reglementărilor UE, se aplică regula de aur: „definițiile din actul european nu se modifică și nu se completează” ...decât dacă este absolut necesar pentru aplicare. Aici NU este necesar;</p> <p>4) includerea definiției din Legea 164/2025 ar produce conflict normativ – ar apărea două posibile situații periculoase:</p>
--	---	---

			<p>(i) dacă Legea 164/2025 se modifică, legislația cu privire la TEN-T ar deveni automat contradictorie și</p> <p>(ii) m crea falsa impresie că legislația cu privire la TEN-T depinde de definițiile pieței energiei electrice – ceea ce este greșit.</p> <p>5) obiecția privind „ambiguitatea” este formală și neargumentată.</p> <p>Termenii utilizați sunt preluați identic din Regulamentul UE, deci sunt prin definiție clari, preciși și neambigui. Nu putem pretinde ambiguitate acolo unde textul este preluat <i>ad litteram din acquis</i>.</p>
	14.	La <i>pct. 95.8</i> , textul „Infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în conformitate cu legislația națională care îi reglementează” propunem înlocuirea cu „Infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în conformitate cu legislația națională care o reglementează”, având în vedere existența Regulamentului (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE.	Se acceptă
Ministerul Finanțelor (nr. 09/2-03/581/1668 din 02.12.2025)	15.	Potrivit argumentelor expuse la pct. 4.2. „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative” din Nota de fundamentare se constată faptul că, <i>la momentul actual, nu poate fi evaluat costul activităților incluse în proiectul de hotărâre.</i>	Se acceptă.

		Astfel, Nota de fundamentare urmează a fi completată cu mențiunea că, cheltuielile pentru implementarea acestora urmează a fi acoperite din contul și limita alocațiilor prevăzute în aceste scopuri în bugetele instituțiilor implicate.	
Ministerul Muncii și Protecției Sociale <i>(nr. 07/5473 din 24.11.2025)</i>	16.	Comunică susținerea acestuia cu următoarele obiecții și propuneri.	-
	17.	<p>Directiva (UE) 2019/882, privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor, are ca scop de a contribui la buna funcționare a pieței interne, prin apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre în ceea ce privește cerințele de accesibilitate aplicabile anumitor produse și servicii, în special prin eliminarea și prevenirea barierelor din calea liberei circulații a anumitor produse și servicii accesibile, bariere care decurg din cerințe de accesibilitate divergente ale statelor membre. Prin urmare, la definitivarea proiectului menționat, solicităm de a respecta prevederile actelor normative de nivel superior prin prisma drepturilor fundamentale ale persoanelor cu dizabilități în egală măsură cu ceilalți cetățeni.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Recomandarea referitoare la accesibilitatea produselor și serviciilor, în măsura în care Directiva (UE) 2019/882 stabilește cadrul general pentru eliminarea barierelor și asigurarea egalității de acces pentru persoanele cu dizabilități.</p> <p>Totodată, se menționează că proiectul supus consultărilor nu reglementează domeniul accesibilității și nici nu transcrie cerințe tehnice sectoriale aferente acesteia, obiectul său fiind strict delimitat la transpunerea Regulamentului (UE) 2024/1679 privind orientările pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. În acest sens, integrarea normelor detaliate din Directiva 2019/882 excedează scopului, tematicii și competențelor materiale ale prezentului proiect.</p> <p>Prin urmare, observația va fi avută în vedere în etapa de elaborare a actelor normative subsecvente sau conexe, atunci când vor fi definite cerințele tehnice de proiectare, operare și digitalizare aferente infrastructurii și serviciilor relevante, astfel încât acestea să fie corelate cu drepturile fundamentale ale persoanelor cu dizabilități.</p> <p>La această etapă, nu se impune completarea proiectului, întrucât tematica accesibilității este reglementată prin legislația națională în vigoare, armonizată cu acquis-ul, iar proiectul evaluat nu conține</p>

			prevederi care să contravină sau să afecteze standardele existente.
	18.	Suplimentar, pe tot parcursul textului hotărârii, sintagma „persoanelor cu handicap” să fie substituită cu sintagma „persoanelor cu dizabilități” conform terminologiei utilizate în Legea nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități.	Se acceptă.
Ministerul Agriculturii și Industrii Alimentare <i>(nr. 21-03/3256 din 02.12.2025)</i>	19.	Se comunică lipsă de obiecții și propuneri.	-
Ministerul Afacerilor Interne <i>(nr. 38/4184 din 26.11.2025)</i>	20.	Se comunică despre susținerea inițiativei de promovare a cadrului normativ și notifică lipsa de obiecții și propuneri.	-
Ministerul Mediului <i>(nr.13-05/3189 din 26.11.2025)</i>	21.	Se comunicăm lipsa obiecțiilor și propunerilor.	-
Ministerul Apărării <i>(nr. 11/1399 din 27.11.2025)</i>	22.	Se expune susținerea inițiativei în cauză.	-
Ministerul Sănătății <i>(nr. 07/3757 din 28.11.2025)</i>	23.	În limita competențelor funcționale, comunică lipsa de obiecții și propuneri.	-
Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru <i>(nr.36/01-06/1384 din 21.11.2025)</i>	24.	Pentru a evita formulările neclare, care îngreunează înțelegerea prevederilor hotărârii se propune reformularea punctului 19, după cum urmează: <i>„Un proiect de interes comun este considerat eligibil dacă îndeplinește cumulativ următoarele condiții:</i>	Nu se acceptă. Propunerea de reformulare a punctului 19 nu poate fi acceptată, întrucât modifică în mod substanțial conținutul normei, logica utilizată în Regulamentul UE transpus, relația dintre obiective și criteriile de eligibilitate, precum și funcția tehnică a acestui punct în cadrul actului național. Argumentele detaliate care demonstrează acest lucru sunt următoarele:

	<p>19.1. Demonstrează valoare adăugată, prin contribuția sa la realizarea obiectivelor din cel puțin două dintre cele patru categorii prevăzute la punctul 9;</p> <p>19.2. Prezintă viabilitate economică, justificată printr-o analiză cost-beneficiu din perspectivă socio-economică sau, în cazul proiectelor situate în zone slab populate ori al proiectelor destinate dublei utilizări al infrastructurii, demonstrează o contribuție pozitivă la dezvoltarea rețelei, în baza unei astfel de analize.”</p>	<p>1. Propunerea nu reprezintă o simplă clarificare lingvistică, ci o rescriere integrală a normei. Textul transmis nu corectează formulări, nu elimină ambiguități, ci:</p> <ul style="list-style-type: none"> - modifică structura criteriilor; - schimbă relația logică dintre punctele 9 și 19; - introduce termeni și expresii noi, inexistente în Regulamentul UE; - schimbă standardul de probă al criteriilor de eligibilitate. <p>Aceasta nu este „claritate”, ci o schimbare conceptuală.</p> <p>2. Pct. 19 transpune fidel Regulamentul UE privind proiectele de interes comun. Norma europeană stabilește o listă de criterii de eligibilitate, în care:</p> <ul style="list-style-type: none"> - unele criterii se aplică în mod general, - altele sunt destinate excepțiilor (zone slab populate, infrastructură duală), - analiza cost-beneficiu este una dintre opțiuni, nu o condiție rigidă. <p>Propunerea înlocuiește această flexibilitate cu o regulă absolută, ceea ce contravine intenției normative a UE.</p> <p>3. Propunerea alterează arhitectura juridică a Regulamentului – amestecă criteriile de eligibilitate cu obiectivele strategice. Pct. 9 enumeră <i>categoriile de obiective ale TEN-T</i>. Pct. 19 enumeră <i>condițiile minime de eligibilitate</i> pentru proiectele de interes comun. Propunerea, însă, nejustificat și contrar legislației UE, subordonează criteriile de eligibilitate la pct. 9, transformând obiectivele în condiții cumulative. Această confuzie conceptuală:</p>
--	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> - distorsionează logica Regulamentului UE; - poate restrânge nejustificat aria proiectelor eligibile; - compromite aplicarea corectă a transpunerii. <p>4. Introducerea obligatorie a analizei cost-beneficiu este contrară Regulamentului și tehnicii legislative.</p> <p><i>Regulamentul UE:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - nu impune o analiză cost-beneficiu în toate cazurile; - acordă flexibilitate statelor membre pentru proiecte din zone slab populate sau cele cu dublă utilizare; - lasă la latitudinea statului forma justificării. <p><i>Propunerea:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - impune o cerință rigidă, - aplicabilă tuturor proiectelor, fără derogările prevăzute la nivel european. <p>Prin urmare, propunerea contrazice atât logica, cât și textul actului european.</p> <p>5. Propunerea introduce termeni noi și standarde normative care nu există în sursa europeană.</p> <p><i>Exemple:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> i) „demonstrează valoare adăugată”, nu este în Regulament; ii) „contribuția pozitivă la dezvoltarea rețelei” - termen neprevăzut; iii) „în baza unei astfel de analize” - creează un standard de dovadă care NU există. <p>Introducerea unor formulări inexistente în actul european:</p> <ul style="list-style-type: none"> - generează probleme la verificarea transpunerii, - creează interpretări paralele față de cel european, - riscă să producă efecte juridice neintenționate.
--	--	--

		<p>6. Reformularea propusă nu aduce claritate, ci dimpotrivă – creează noi ambiguități. Deși se invocă „neclaritatea” textului, propunerea:</p> <ul style="list-style-type: none"> - folosește concepte neclare („valoare adăugată”, „contribuție pozitivă”); - creează subordonări inutile între puncte; - complică aplicarea normei prin transformarea criteriilor flexibile în criterii rigide. <p>Prin urmare, propunerea nu răspunde obiectivului invocat.</p> <p>7. Modificarea propusă încalcă art. 54 alin. (1) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative - chiar norma pe care o invocă greșit autorii. <i>Art. 54 cere:</i> claritate, precizie, concizie, formulări care să nu modifice sensul normei. Propunerea, însă: este mai lungă; este mai încărcată conceptual; adaugă noi obligații; modifică sensul și condițiile de eligibilitate; contravine exact principiului pe care îl invocă.</p> <p>8. Textul actual este coerent, corect transpus și adecvat aplicării. Pct. 19: este logic; utilizează terminologia UE; delimitează corect criteriile generale și cele specifice; este ușor aplicabil de autoritățile de transport; respectă tehnica legislativă. Nu există deficiențe care să justifice rescrierea sa.</p>
25.	La punctul 21 sintagma „cu dreptul național aplicabil și cu dreptul relevant” urmează a fi redactată după cum urmează „cu cadrul normativ național în vigoare și cu cadrul normativ relevant”.	<p>Nu se acceptă. Propunerea nu poate fi acceptată, întrucât termenul „drept național aplicabil” este preluat fidel din terminologia utilizată în Regulamentul (UE) transpus și reflectă corect <i>sfera normativă vizată de actul european.</i></p>

	<p>26. Subsidiar pe tot parcursul proiectului unde termenul „law” a fost tradus ca drept urmează a fi modificat cu sintagma „cadrul normativ”.</p>	<p>Sintagma „law” utilizată în regulamentul UE nu se limitează la acte normative formale, ci desemnează ansamblul normelor juridice aplicabile, incluzând legislația primară și secundară, <i>reglementările tehnice obligatorii și orice alte norme incidente</i>. Înlocuirea acesteia cu sintagma „cadrul normativ” ar restrânge în mod eronat aria normelor vizate, ar afecta fidelitatea transpunerii și ar genera neconcordanțe terminologice, întrucât „cadrul normativ” nu este un termen tehnic în dreptul Uniunii Europene și nici în legislația națională privind armonizarea. De asemenea, utilizarea termenului „drept relevant” este în deplină concordanță cu practica Curții de Justiție a Uniunii Europene și cu ghidurile de transpunere a acquis-ului, fiind consacrat în instrumentele juridice europene pentru a desemna <i>ansamblul normelor aplicabile unui domeniu</i>. Înlocuirea acestuia cu „cadrul normativ relevant” nu aduce claritate suplimentară, ci introduce o formulare administrativă, improprie actelor normative, contrară art. 54 alin. (1) din Legea nr. 100/2017, întrucât reduce precizia și acuratețea termenului.</p> <p>Mai mult ca atât, la elaborarea proiectului s-a lucrat cu versiunea oficială în limba română a Regulamentului UE 1679/2024. Da, Republica Moldova nu face parte din UE, deci traducerea română este oficială în ordinea juridică a Uniunii Europene, nu a Republicii Moldova. Totuși, chiar dacă Republica Moldova nu este încă stat membru al UE, aceasta este, însă, stat candidat – prin urmare, traducerea română din Jurnalul Oficial al Uniunii Europene este:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sursa de referință principală pentru transpunere; - autentică în raport cu textul UE; - obligatorie în interpretarea acquis-ului;
--	--	---

		<p>- utilizabilă la transpunere fără nicio rezervă. În transpunerea aquis-ului, trebuie să utilizezi <i>terminologia și logica exactă a textului UE</i>, iar pentru asta se utilizează exclusiv versiunea oficială a actului UE – cea publicată în JOUE (EUR-Lex).</p> <p>Generalizând, întrucât sintagmele utilizate în proiectul național sunt conforme cu terminologia actului european, consacrate în practica transpunerii și juridic corecte, iar substituirea lor ar distorsiona conținutul și aria de aplicare a normei, propunerea se respinge.</p>
27.	<p>Pentru o reformulare mai logică, mai cursivă și mai coerentă a subpunctelor 32.9 și 32.10 propunem redactarea acestora după cum urmează:</p> <p><i>„32.9. Consolidarea proceselor de digitalizare și facilitarea implementării soluțiilor digitale în conformitate cu cadrul normativ național și cel al Uniunii Europene, transpus, inclusiv prin dezvoltarea și aplicarea unor sisteme TIC moderne în sectorul transporturilor, cu accent pe automatizare și eficientizarea fluxurilor operaționale.</i></p> <p><i>32.10. Adaptarea, atunci când este necesar și cu respectarea cerințelor constituționale, a infrastructurii de transport pentru utilizare duală civilă și de apărare, asigurând capacități adecvate pentru deplasarea rapidă și de amploare a forțelor militare.”.</i></p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Propunerea nu poate fi acceptată, întrucât reformularea transmisă modifică în mod substanțial nivelul de abstractizare, logica, conținutul și structura punctelor 32.9 și 32.10, introducând noțiuni care nu se regăsesc în Regulamentul UE transpus și care ar conduce la o deviere de la forma și intenția actului european.</p> <p>Punctul 32 reprezintă o listă de obiective generale formulate uniform, la același nivel de generalitate, conform modelului utilizat în Regulamentul privind rețeaua TEN-T. Propunerea transmisă schimbă această structură și introduce elemente suplimentare, precum trimiteri la automatizare, modernizare TIC sau fluxuri operaționale, care nu există în textul european și care ar crea obligații administrative suplimentare, nejustificate și neprevăzute de legislația UE.</p> <p>De asemenea, includerea sintagmei „cu respectarea cerințelor constituționale” este redundantă, întrucât orice act normativ se aplică în limitele Constituției, iar inserarea acesteia într-un punct tehnic dezechilibrează textul și contravine principiilor conciziei și preciziei prevăzute de art. 54 alin. (1) din Legea nr. 100/2017.</p>

			Întrucât textul existent este clar, coerent, adecvat domeniului și fidel actului european, iar reformularea propusă ar afecta transpunerea și ar introduce elemente neprevăzute de Regulament, propunerea se respinge.
	28.	În acest context, la punctul 134, recomandăm reformularea „promovarea spațiului datelor privind mobilitatea la nivel național,” în următoarea redacție „promovarea unui spațiu comun de date privind mobilitatea la nivel național”.	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Propunerea nu poate fi acceptată. Sintagma utilizată în proiect – „spațiul datelor privind mobilitatea la nivel național” – reflectă fidel terminologia utilizată în legislația și inițiativele europene aferente TEN-T, precum „mobility data space” sau „data space for mobility”, fără a introduce concepte suplimentare sau obligații neprevăzute de actul european.</p> <p>Termenul sugerat – „spațiu comun de date” – nu se regăsește în Regulamentul UE transpus și este specific altor instrumente europene (precum Data Governance Act), având o semnificație tehnică distinctă care ar putea genera confuzie terminologică și ar presupune obligații suplimentare nejustificate.</p> <p>În plus, modificarea propusă ar distorsiona nivelul de generalitate prevăzut la pct. 32, contravenind principiilor de claritate și concizie prevăzute de art. 54 alin. (1) din Legea nr. 100/2017 privind actele normative. Întrucât formularea actuală este coerentă, neutră și adecvată transunerii, iar propunerea nu îmbunătățește claritatea normei, aceasta se respinge.</p>
Agencia Proprietății Publice	29.	Se comunică lipsă de obiecții și propuneri.	-
<i>(nr. 05-03-8769 din 19.11.2025)</i>	30.	Totodată, reieșind din faptul că proiectul a fost expediat spre consultare S.A. „Administrația Națională a Drumurilor” (succesoare de drepturi și obligații a Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor”),	<p>Se acceptă.</p> <p>Opinia S.A. „Administrația Națională a Drumurilor” a fost studiată și, în măsura în care propunerile au vizat prevederile proiectului – acestea au fost acceptate corespunzător. În partea în care propunerile au avut în</p>

		solicităm să se țină cont de poziția acesteia la definitivarea proiectului.	vedere aspecte de implementare ulterioară – acestea, în mod firesc, nu au putut fi incluse în textul proiectului.
I. P. „Agenția de Guvernare Electronică” (nr. 3007 - 235 din 27.11.2025)	31.	În limitele competențelor instituției, se comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor.	-
Congresul Autorităților Locale din Moldova (CALM) (nr. 337 din 25.11.2025	32.	<i>În tot textul proiectului și în nota de fundamentare</i> , cuvintele „autoritățile locale” și „autoritățile publice locale” necesită a se substitui cu cuvintele „autoritățile administrației publice locale”, la forma gramaticală corespunzătoare.	Se acceptă.
	33.	În <i>pct. 164</i> , după cuvintele „publice locale” necesită a se completa cu textul cu următorul cuprins: <i>„și asociațiilor reprezentative ale autorităților administrației publice locale”, având în vedere că art. 6 alin. (5) din Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală: „Autoritățile administrației publice centrale consultă asociațiile reprezentative ale autorităților administrației publice locale în problemele ce țin de administrația publică locală”.</i>	Se acceptă.
I.P. „Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică” (nr. 1.4/1801/25 din 18.11.2025)	34.	comunică următoarele obiecții și propuneri, referitoare la proiectul Regulamentului: La <i>pct. 6 subpct. 6.42</i> și <i>pct. 75 subpct. 75.2</i> , precum și în <i>compartimentul 6 din nota de fundamentare</i> , sintagmele „pagina web oficială” și „paginile web”, se vor substitui cu sintagmele „site web” sau „site web oficial”, după caz, la forma gramaticală corespunzătoare, în conformitate cu	Se acceptă.

		Hotărârea Guvernului nr. 728/2023 cu privire la site-urile web oficiale ale autorităților și instituțiilor publice și cerințele minime privind profilurile de socializare ale acestora și ținând cont de faptul că, Regulamentul (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, care se transpune prin prezentul proiect, utilizează noțiunile de “website” în versiunea engleză și „site web” în versiunea română;	
	35.	La <i>pct. 86.4</i> , în vederea asigurării în text a uniformității, se va indica actul normativ prin care a fost aprobat Regulamentul privind modul de ținere a Registrului format de Sistemul informațional „Ghișeul unic în domeniul maritim”, un exemplu din proiect, constituind „Regulamentul privind serviciile de informații fluviale (RIS) pe căile navigabile interioare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 377/2025”.	Se acceptă.
Biroul Național de Statistică (nr. 13/5-02-20 din 20.11.2025)	36.	Se comunică lipsa de obiecții și propuneri 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).	-
	37.	Totodată, în textul proiectului sintagma „pe baza statisticilor publicate de Biroul Național	Nu se acceptă. 1. Sintagma propusă („statistici oficiale”) este prea generală și generează incertitudine juridică.

	<p>de Statistică și de Eurostat” de substituit cu sintagma „pe baza statisticilor oficiale”.</p>	<p>Termenul „statistici oficiale” nu are o definiție normativă unitară, iar utilizarea sa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nu indică instituția responsabilă, - nu indică sursa de date, - nu oferă criterii de identificare, - nu stabilește formatul și periodicitatea datelor, - permite interpretări diferite între autorități, operatori și beneficiari. <p>Formula propusă contravine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - principiului securității raporturilor juridice, - principiului previzibilității, - art. 54 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 100/2017 (care cere claritate și precizie în redactare). <p>2. Formula actuală este exactă, explicită și conformă standardelor europene</p> <p>MENȚIUNEA clară a surselor – Biroul Național de Statistică și Eurostat – asigură:</p> <ul style="list-style-type: none"> - trasabilitatea datelor, - verificabilitatea lor, - coerență metodologică, - compatibilitatea cu indicatorii TEN-T și cu raportările către Comisia Europeană. <p>În același timp, garantează că se utilizează aceleași baze statistice ca în evaluările UE, fără deviații interpretative.</p> <p>3. Datele statistice utilizate în domeniul TEN-T sunt strict corelate cu raportările Eurostat și cu indicatorii utilizați de Comisia Europeană</p> <p>Regulamentele UE privind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - monitorizarea TEN-T, - evaluarea rețelei centrale/extinse, - raportările periodice, - mecanismele de verificare a progresului,
--	--	--

		<p>se bazează exclusiv pe date furnizate de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eurostat, și - instituția națională de statistică recunoscută (în cazul RM – BNS). <p>Substituirea cu „statistici oficiale” ar permite includerea unor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - baze de date sectoriale, - surse administrative, - rapoarte ale altor autorități, <p>care nu sunt conforme cu metodologia Eurostat, generând riscul unor neconcordanțe față de cerințele UE.</p> <p>4. Propunerea ar distorsiona logica transpunerii și ar reduce nivelul de acuratețe cerut de Regulamentul UE Regulamentul TEN-T este explicit în privința cerinței de raportare pe baza metodologiilor statistice armonizate la nivel european.</p> <p>Înlocuirea cu o sintagmă vagă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - slăbește transpunerea, - reduce precizia normei, - se abate de la terminologia utilizată de UE, - poate crea divergențe în procesul de evaluare de către Comisia Europeană. <p>5. Propunerea nu aduce nicio îmbunătățire normei; dimpotrivă, reduce claritatea ei.</p> <p>Norma actuală este:</p> <ul style="list-style-type: none"> - clară; - precisă; - previzibilă; - verificabilă;
--	--	---

			<p>- conformă acquis-ului.</p> <p>Propunerea este:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vagă; - ambiguă; - necorelată cu acquis-ul; - lipsită de utilitate practică; - susceptibilă de interpretări divergente <p>Prin urmare, nu contribuie la calitatea reglementării.</p>
<p>Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal al Republicii Moldova (CNPDCP)</p> <p>(nr. 04-01/5537/4220 din 28.11.2025)</p>	<p>38.</p>	<p>Analizând conținutul proiectului, s-a reținut că acesta presupune/implică prelucrarea/colectarea datelor cu caracter personal, ordine în care se subliniază că, actul normativ urmează să integreze cel puțin: <i>tipurile/categoriile de date cu caracter personal care fac obiectul prelucrării, persoanele vizate, entitățile cărora pot fi divulgate aceste date și în ce scopuri, perioada de stocare a datelor, cu ulterioara distrugere a acestora, precum și măsurile de asigurare a securității datelor prelucrate.</i></p> <p>Astfel, se subliniază necesitatea identificării exprese a categoriilor de operatori de date implicați în administrarea sistemelor ITS, a eventualelor persoane împuternicite cu menționarea, după caz, a obligativității întocmirii și actualizării unui registru specific ITS, care să includă fluxurile de date, scopurile, destinatarii și categoriile de date colectate.</p> <p>Or, orice flux de date între platforma ITS și alte sisteme naționale/europene de management al traficului trebuie să fie reglementat, documentat și limitat la necesitate.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>În mod conceptual, obiecția privind necesitatea reglementării prelucrării datelor cu caracter personal este pe deplin justificată și împărtășim importanța asigurării conformității cu cadrul legal privind protecția datelor.</p> <p>Totodată, subliniem că <i>Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea segmentului național al TEN-T</i> are un caracter strategic și programatic, stabilind direcțiile, principiile și arhitectura generală a rețelei, inclusiv a sistemelor TIC/STI, <u>fără a reglementa funcționarea tehnică sau operațională a acestora</u>. Reglementarea detaliată a operațiunilor de prelucrare a datelor cu caracter personal – inclusiv tipurile de date, categoriile de operatori și persoane împuternicite, fluxurile de date, destinatarii, scopurile prelucrării, termenele de stocare și măsurile tehnice și organizatorice – urmează a fi stabilită în legislația subsecventă, dedicată fiecărui sistem informațional sau fiecărei componente ITS în parte.</p> <p>Această abordare este necesară din două motive principale:</p> <p>1.Diferențierea de nivel normativ: prezentul Regulament stabilește cadrul general, iar detaliile tehnice și operaționale privind prelucrarea datelor sunt specifice fiecărui sistem (ERTMS, VTMS, eFTI, STI</p>

		<p>rutiere, PMUD, etc.) și nu pot fi reglementate abstract, fără riscul de a crea norme inaplicabile sau contradictorii.</p> <p>2.Eficiența și lizibilitatea normei: integrarea acestor detalii în prezentul Regulament – care deja are un volum foarte extins – ar afecta coerența și proporționalitatea reglementării. În schimb, plasarea lor în actele normative sectoriale permite stabilirea unor norme clare, precise și adaptate fiecărui flux de date și fiecărui operator.</p> <p>În consecință, acceptăm pe fond observația și confirmăm că toate aspectele privind protecția datelor cu caracter personal — inclusiv stabilirea expresă a operatorilor și persoanelor împuternicite, a categoriilor de date prelucrate, a fluxurilor și destinatarilor acestora, precum și a măsurilor tehnice și organizatorice aplicabile fiecărui sistem – vor fi reglementate exhaustiv în actele normative speciale, care vor operaționaliza sistemele ITS/TIC prevăzute de prezentul Regulament. Doar aceste acte permit definirea detaliată și adecvată a operațiunilor specifice fiecărui sistem, fără a supraîncărca prezentul Regulament cu dispoziții tehnice care nu pot fi stabilite la nivel programatic.</p>
39.	Suplimentar, se recomandă ca, interoperabilitatea ITS cu platforme UE (TEN-T, EETS, eFTI etc.) să includă audituri privind securitatea și protecția datelor.	<p>Se acceptă.</p> <p>O prevedere generală, de principiu, a fost inclusă la pct. 10.9 din proiectul Regulamentului. Reglementarea mai detaliată, în acest proiect nu este binevenită din punct de vedere al obiectului de reglementare și natura actului.</p> <p>Regulament este programatic și definește orientările pentru dezvoltarea rețelei TEN-T, nu operarea tehnică a sistemelor ITS. Auditul de securitate și protecția datelor este un element operațional, care va fi reglementat în actele subsecvente (Regulament ITS, norme tehnice, standarde, proceduri de operare etc.).</p>

	<p>40. De asemenea, este apreciată ca fiind necesară includerea, în proiectul vizat, a obligației de a utiliza doar infrastructuri compatibile cu standardele UE privind criptarea, controlul accesului și transferul de date.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Propunerea de a introduce în prezentul Regulament obligația de a utiliza doar infrastructuri compatibile cu standardele UE privind criptarea, controlul accesului și transferul de date depășește obiectul de reglementare specific al acestui act și se poziționează în afara cadrului metodologic european în materie de TEN-T. Întru susținerea acestei opinii principalele raționamente sunt:</p> <p>1. Natura juridică a Regulamentului – prezentul Regulament are caracter programatic și strategic, stabilind orientările generale pentru dezvoltarea segmentului național al TEN-T (structura rețelei, coridoare, priorități, cerințe de infrastructură, termene). El nu reglementează funcționalitatea, arhitectura sau cerințele tehnice ale infrastructurilor digitale și ale sistemelor TIC utilizate în transporturi.</p> <p>Introducerea obligațiilor tehnice privind criptarea, certificatele de securitate sau protocoalele de transfer de date într-un asemenea act ar reprezenta o denaturare a naturii și a finalității sale;</p> <p>2. Standardele UE privind securitatea IT nu sunt parte a Regulamentului TEN-T – Regulamentul (UE) 2024/1679 nu conține astfel de obligații și nu cere statelor să le transpună în actele TEN-T.</p> <p>Cerințele privind criptarea, controlul accesului, protocoalele de transmitere a datelor, reziliența cibernetică și auditul sunt reglementate prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Directiva NIS2 și legislația subsecventă în domeniul securității cibernetice; - Regulamentul (UE) privind eFTI; - Regulamentul eIDAS; - standardele ETSI, CEF, ERTMS, SESAR etc.; - legislația națională armonizată privind prelucrarea datelor și infrastructura digitală.
--	---	--

		<p>Prin urmare, aceste norme se aplică oricum, direct și obligatoriu, indiferent dacă sunt sau nu menționate în prezentul Regulament;</p> <p>3. Cerințele tehnice sunt dinamice și nu pot fi consacrate în mod static/inflexibil într-un act de nivel guvernamental – standardele europene în materie de securitate IT se modifică constant.</p> <p>Încorporarea lor într-un act pe termen lung precum prezentul Regulament ar crea riscul de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rapidă depășire a normei naționale; - contradicție cu standarde tehnice actualizate; - blocaje în implementare, dacă actul guvernamental rămâne în urmă. <p>UE însăși evită inserarea acestor standarde în actele de orientare, tocmai din acest motiv;</p> <p>4. Obligația este deja impusă de legislația în vigoare – toate infrastructurile și sistemele TIC utilizate în domeniul transporturilor, inclusiv cele aferente TEN-T, sunt oricum obligate, prin lege, să respecte standardele UE privind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - criptarea datelor, - controalele de acces, - protocoalele de transmisie, - auditarea securității, - protecția datelor cu caracter personal. <p>Prin urmare, repetarea acestor obligații aici ar reprezenta o dublare inutilă și ar încălca principiul bunei tehnici normative (proporționalitate, claritate, evitarea redundanțelor);</p> <p>5. Locul firesc al normelor referitoare la cerințe tehnice este în actele tehnice subsecvente.</p> <p>Elementele privind securitatea IT și protecția datelor vor fi reglementate în actele normative care operaționalizează nemijlocit sistemele ITS, acolo unde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pot fi stabilite cerințe tehnice detaliate;
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> - pot fi actualizate rapid la evoluția standardelor UE; - pot fi diferențiate pe tip de sistem (ERTMS, VTMS, eFTI, STI rutiere etc.). <p>Aceasta este abordarea corectă, conform structurii legislative europene și practicii statelor membre.</p> <p>În concluzie, deși compatibilitatea cu standardele UE privind securitatea IT este obligatorie și va fi asigurată în mod integral, prezentul Regulament nu este cadrul adecvat pentru introducerea unor astfel de cerințe tehnice, acestea urmând să fie reglementate exclusiv în legislația sectorială specifică sistemelor TIC/ITS.</p>
	<p>41. Mai mult, conform notei informative la proiectul vizat, s-a desprins că, „în anumite cazuri” se vor colecta/stoca imagini video captate de camerele de monitorizare. Astfel, se consideră oportună clarificarea dispozițiilor și precizarea situațiilor vizate (inclusiv asigurarea informării persoanelor vizate, securității, accesului la datele cu caracter personal etc.).</p>	<p>Nu se acceptată, în sensul că prelucrarea imaginilor video și asigurarea drepturilor persoanelor vizate reprezintă aspecte importante, care trebuie abordate în cadrul implementării sistemelor ITS.</p> <p>Totuși, includerea în prezentul Regulament a situațiilor concrete în care se colectează sau se stochează imagini video nu poate fi realizată din considerente de structură normativă și compatibilitate cu acquis-ul european, după cum se explică mai jos:</p> <p>1.Regulamentul are caracter exclusiv programatic, stabilind orientările generale pentru dezvoltarea segmentului național al TEN-T, nu condițiile tehnice, operaționale și procedurale de funcționare a sistemelor de monitorizare sau a echipamentelor instalate în infrastructura de transport. Identificarea situațiilor specifice în care este necesară captarea și stocarea datelor video reprezintă o chestiune de proiectare tehnică și de management operațional, reglementată prin acte subsecvente, nu printr-un act strategic de nivel guvernamental;</p>

2. Regulamentul (UE) 2024/1679 nu conține niciun temei care să impună statelor definirea, în actele privind orientările TEN-T, a situațiilor în care se captează imagini video, modul de informare a persoanelor vizate, accesul la date sau procedurile de securitate. Aceste aspecte sunt reglementate în mod direct prin:

- legislația UE și națională privind protecția datelor (GDPR și legislația conexă),
- normele sectoriale privind siguranța și supravegherea traficului,
- standardele tehnice aplicabile sistemelor ITS.

Prin urmare, obligațiile privind informarea, transparența, accesul la date și securitatea se aplică **independent** de prezentul Regulament și nu trebuie reintroduse aici;

3. Introducerea unor situații concrete în acest act ar fi contrară bunei tehnici normative, întrucât:

- ar transforma **un act de orientare strategică** în unul tehnico-operational;
- ar crea riscul de **rigidizare** („consacrare statică”) a unor proceduri care trebuie adaptate în timp la standardele europene, la evoluțiile tehnologice și la configurația fiecărui sistem ITS;
- ar conduce la dublarea, suprapunerea sau chiar conflictul cu actele normative care reglementează direct prelucrarea imaginilor video;

4. Situațiile în care este necesară captarea și stocarea imaginilor video vor fi stabilite în legislația tehnică sectorială, prin acte ce reglementează nemijlocit funcționarea sistemelor ITS (de exemplu, sistemele de cântărire în mers, monitorizare trafic, supraveghere rutieră, management operativ etc.). Numai acolo pot fi definite:

		<ul style="list-style-type: none"> - circumstanțele precise în care se colectează imagini; - durata de stocare; - măsurile de securitate; - drepturile persoanelor vizate; - interacțiunea cu alte sisteme naționale sau europene. <p>Aceste elemente nu pot fi reglementate generic în prezentul Regulament fără a afecta coerența legislativă și fără a reduce flexibilitatea necesară conformării la standardele europene în evoluție.</p> <p>Astfel, deși prelucrarea imaginilor video face obiectul legislației aplicabile sistemelor ITS, prezentul Regulament nu este cadrul adecvat pentru detalierea acestor situații, acestea urmând a fi stabilite exclusiv în actele normative tehnice, în deplină conformitate cu cerințele UE privind protecția datelor și securitatea prelucrării.</p>
42.	<p>Totodată, cu titlu informativ, se comunică despre faptul că a fost instituită obligația operatorului de date cu caracter personal de a efectua evaluarea impactului asupra protecției datelor cu caracter personal, în cazul în care prelucrarea datelor poate genera un risc sporit pentru drepturile și libertățile persoanelor (<i>art. 23 din Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal</i>).</p> <p>Astfel, ținând cont de prevederile art. 23 alin. (6) din Legea 133/2011, în cazul în care, tipurile de prelucrare a datelor cu caracter personal, reglementate prin actul normativ prenotat sunt susceptibile să genereze un risc sporit pentru drepturile și libertățile persoanelor, reieșind cel puțin din faptul prelucrării la scară largă a datelor cu caracter personal, este necesară efectuarea evaluării</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>Întrucât implementarea sistemelor inteligente de transport (ITS) și integrarea acestora în platformele europene pot implica prelucrarea la scară largă a unor categorii distincte de date cu caracter personal, includerea unei evaluări a impactului asupra protecției datelor este necesară în temeiul art. 23 din Legea nr. 133/2011.</p> <p>În acest sens, nota de fundamentare a fost completată corespunzător – secțiunea 4.4.3, printr-o analiză detaliată a riscurilor și măsurilor necesare asigurării protecției datelor, în conformitate cu exigențele legale.</p> <p>Totodată, se precizează că efectuarea evaluării a impactului asupra protecției datelor nu reprezintă o obligație ce trebuie înscrisă în conținutul prezentului proiect de Hotărâre, ci constituie o procedură internă a operatorilor și autorităților responsabile, realizată în etapa de proiectare și punere în exploatare a sistemelor.</p>

		impactului asupra prelucrării datelor cu caracter personal, în contextul adoptării respectivului act normativ.	Prin urmare, includerea referinței în nota de fundamentare este suficientă și adecvată naturii actului normativ.
Expertizare			
Expertiza anticorupție Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/23488 din 29.12.2025)	1.	I.1. Pertinența autorului, categoriei propuse a actului și a procedurii de promovare a proiectului Categoria actului normativ propus este Hotărâre a Guvernului, ceea ce corespunde art.102 din Constituție, art.6 și art.14 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.	
	2.	I.2. Respectarea rigorilor de transparență în procesul decizional la promovarea proiectului Se constată că anunțul privind organizarea consultării publice, proiectul și nota de fundamentare la acesta au fost plasate pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale www.midr.gov.md la compartimentul Transparență decizională/ Proiecte în dezbateră publică, precum și pe portalul www.particip.gov.md În aceste condiții, se consideră că autorul a respectat prevederile legale privind transparența în procesul decizional.	
	3.	I.3. Scopul anunțat și scopul real al proiectului În nota de fundamentare se menționează: „Proiectul hotărârii Guvernului stabilește cadrul administrativ și instituțional necesar	

	<p>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”.</p> <p>Potrivit punctului 1 din proiectul Regulamentului:</p> <p>„1. Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport (în continuare „Regulament”) stabilește:</p> <p>1.1. 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;</p> <p>1.2. 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</p>	
--	---	--

	dezvoltarea și implementarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport; 1.3. 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”.	
4.	I.4. Interesul public și interesele private promovate prin proiect Proiectul este elaborat în interes public manifestat prin asigurarea ralierii cadrului normativ național din domeniu la normele comunitare în acest sens.	
	I.5. Justificarea soluțiilor proiectului	
5.	<i>I.5.1. Suficiența argumentării din nota informativă.</i> Nota de fundamentare stabilește condițiile ce au impus elaborarea proiectului, evidențiază elementele noi și finalitățile urmărite prin promovarea proiectului	
6.	<i>I.5.2. Argumentarea economică-financiară.</i> Conform art.30 lit. d) al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, nota de fundamentare trebuie să conțină „d) analiza impactului de reglementare”. În nota de fundamentare se menționează: implementarea prevederilor proiectului de hotărâre presupune un set de acțiuni tehnice,	

	<p>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 (...”).</p>	
	<p>II. Analiza generală a factorilor de risc ale proiectului</p>	
7.	<p>II.1. Limbajul proiectului</p> <p>Textul proiectului este expus într-un limbaj simplu, clar și concis, cu respectarea regulilor gramaticale și de ortografie, întrunind cerințele prevăzute de art.54 din Legea nr.100/2017.</p>	
8.	<p>II.2. Coerența legislativă a proiectului</p> <p>În textul proiectului nu au fost identificate norme contradictorii sau conflicte dintre prevederile acestuia cu reglementările altor acte normative în vigoare.</p>	
9.	<p>II.3. Activitatea agenților publici și a entităților publice reglementată în proiect</p> <p>Proiectul reglementează activitatea entităților publice responsabile de implementarea prevederilor conținute în acesta.</p> <p>În proiect nu au fost atestate norme care induc confuzie în stabilirea procedurii de exercitare a atribuțiilor acestor entități.</p>	

	<p>10. II.4. Atingeri ale drepturilor omului care pot fi cauzate la aplicarea proiectului Prevederile proiectului nu aduc atingere drepturilor fundamentale ale omului consacrate de Constituția Republicii Moldova, Declarația Universală a Drepturilor Omului și Convenția Europeană a Drepturilor Omului.</p>	
	<p>11. III. Concluzia expertizei În final, menționăm că în redacția propusă, proiectul nu conține factori și riscuri de corupție.</p>	
<p>Expertiza juridică Ministerul Justiției (nr. 04/2-12829 din 24.12.2025)</p>	<p>12. În clauza de adoptare, dispozițiile generale care se referă la competența generală a autorității publice de a adopta acte normative în domeniul său de competență, nu constituie temei juridic de aprobare. Cu alte cuvinte, în clauza de adoptare se va indica doar temeiul juridic concret pentru adoptarea actului normativ, referințele la alte norme ale actelor normative care nu constituie temei juridic de adoptare a actului normativ elaborat (nu constituie temei juridic pentru obiectul de reglementare al proiectului), nu se vor indica în clauza de adoptare. Prin urmare, se propune excluderea referinței la art. 5 lit. b) și art. 6 lit. h) din <i>Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern</i>, întrucât acestea nu constituie temei legal pentru adoptarea proiectului respectiv. Totodată, ținând cont de faptul că hotărârile Guvernului se adoptă pentru organizarea executării legilor, se va referi expres la prevederile Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între</p>	<p>Se acceptă.</p>

	<p>Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte.</p>	
<p>14.</p>	<p>Având în vedere denumirea proiectului hotărârii, obiectul de reglementare al anexei la aceasta, care nu este caracteristic unui regulament, ce urmează să stabilească norme privind anumite proceduri organizaționale, precum și conținutul anexei, care în marea parte nu are caracter normativ, sugerăm la pct. 1 de exclus cuvintele „Regulamentul privind” (valabil pentru tot textul proiectului anexei).</p>	<p>Nu se acceptă. Opinia autorului nu poate fi acceptată din următoarele considerente:</p> <p>1. Particularitățile transpunerii regulamentelor Uniunii Europene și forma juridică adecvată. Regulamentele Uniunii Europene sunt, prin natura lor juridică, acte cu aplicabilitate generală și caracter obligatoriu în toate elementele lor. În cazul Republicii Moldova, în calitate de stat nemembru al Uniunii Europene, aceste acte nu produc efecte juridice directe, iar implementarea lor se realizează exclusiv prin adoptarea unor acte normative interne. În acest context, transpunerea (chiar și parțială) a unui regulament al Uniunii Europene presupune:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) preluarea sistemică a normelor europene; 2) menținerea structurii, logicii și terminologiei actului UE; 3) utilizarea unui instrument normativ intern cu statut juridic clar, capabil să asigure aplicabilitate generală și caracter obligatoriu. <p>Anexa la proiectul hotărârii transpune parțial Regulamentul (UE) 2024/1679. Forma de „Regulament” este, din această perspectivă, instrumentul juridic adecvat și coerent, fiind utilizată tocmai pentru a reflecta natura și forța juridică a normelor europene preluate.</p> <p>2. Corelarea cu natura juridică a Regulamentului (UE) 2024/1679.</p>

		<p>Regulamentul (UE) 2024/1679 este, în sine, un act de stabilire a orientărilor pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. Acesta conține:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) cerințe tehnice și structurale; 2) clasificări și definiții; 3) priorități de dezvoltare; 4) standarde și condiții de implementare. <p>Caracterul său normativ nu este condiționat de existența unor proceduri administrative detaliate. Prin urmare, faptul că anexa națională stabilește „orientări” nu diminuează caracterul normativ al acesteia, ci, dimpotrivă, confirmă aliniera conceptuală la actul UE transpus. Eliminarea calificării de „Regulament” ar crea o ruptură artificială între actul european și actul național de implementare, afectând coerența juridică a transpunerii.</p> <p>3. Caracterul normativ al anexei, apreciat în ansamblu.</p> <p>Caracterul normativ al unui act nu este determinat de natura procedurală a normelor, ci de aplicabilitatea generală și caracterul obligatoriu al acestora.</p> <p>Anexa la proiect:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) se aplică unui număr nedeterminat de situații și raporturi juridice; 2) stabilește cerințe, orientări, principii și condiții obligatorii; 3) produce efecte juridice continue în timp; 4) nu vizează situații individuale sau cazuri punctuale. <p>Prin urmare, anexa are caracter normativ, iar această calificare se apreciază per ansamblu, nu fragmentar. Prezența definițiilor, descrierilor tehnice sau a elementelor de contextualizare este inerentă regulamentelor complexe și nu afectează natura juridică a actului.</p>
--	--	--

		<p>4. Adecvarea noțiunii de „regulament” la obiectul de reglementare.</p> <p>Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative nu definește regulamentul ca specie de act normativ limitată la norme procedurale sau organizaționale. În lipsa unei asemenea definiții restrictive, regulamentul rămâne o formă juridică utilizată pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) structurarea unui domeniu de reglementare; 2) stabilirea principiilor și cerințelor; 3) organizarea normativă a unui cadru tehnic sau strategic. <p>Denumirea anexei reflectă fidel obiectul acesteia – stabilirea orientărilor Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport – iar forma de „Regulament” este pe deplin adecvată acestui obiect.</p> <p>5. Consecințele juridice ale eliminării calificării de „Regulament”.</p> <p>Excluderea termenului „Regulamentul privind” ar avea ca efect:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) slăbirea statutului normativ al anexei; 2) generarea de ambiguități privind caracterul obligatoriu al normelor; 3) afectarea previzibilității și clarității reglementării; 4) diminuarea coerenței cu actul UE transpus. <p>O asemenea modificare nu este justificată din punct de vedere juridic și nu este conformă tehnicii legislative aplicabile actelor de transpunere.</p> <p>6. În concluzie, având în vedere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) particularitățile transpunerii regulamentelor UE într-un stat nemembru; 2) natura și conținutul Regulamentului (UE) 2024/1679; 3) caracterul normativ al anexei, apreciat în ansamblu;
--	--	--

		<p>4) absența unei definiții legale restrictive a noțiunii de „regulament”;</p> <p>se constată că menținerea denumirii „Regulamentul privind...” este justificată juridic, adecvată obiectului de reglementare și conformă tehnicii legislative, iar obiecția formulată nu poate fi acceptată.</p>
	<i>La anexă:</i>	
15.	În parafa de aprobare, textul „nr. ___ din _____ 2025” se va substitui cu textul „nr. ___/(se va indica anul adoptării)”, în vederea respectării regulilor de tehnică legislativă și a uzanțelor de redactare a actelor normative.	Se acceptă.
16.	Cu titlu de remarcă generală, menționăm că, din textul anexei se vor exclude toate dispozițiile ce stabilesc obligațiile autorităților responsabile de a executa actul normativ, de a întreprinde măsurile și de a realiza procedurile necesare executării acestuia până la un anumit termen, deoarece dispozițiile respective urmează a fi înserate nemijlocit în textul hotărârii Guvernului (se referă, în special, la pct. 48, 49, 50, 56, 58,72, 75, 86, 89, 95, 97, 100-102, 107, 120-122, 126, 129).	<p>Nu se acceptă</p> <p>Obiecția autorului contravine expres mecanismului de transpunere, iar acceptarea ei ar denatura natura regulamentului. Argumentele care susțin această opinie sunt următoarele:</p> <p>I. Argumente-cheie:</p> <p>1. Obligațiile și termenele fac parte integrantă din transpunerea regulamentelor UE.</p> <p>Regulamentele Uniunii Europene, inclusiv Regulamentul (UE) 2024/1679, nu se limitează la enunțarea unor principii abstracte, ci stabilesc în mod direct obligații concrete, responsabilități instituționale și termene de realizare, ca elemente esențiale ale reglementării.</p> <p>În contextul Republicii Moldova, ca stat nemembru al Uniunii Europene, transpunerea regulamentelor UE:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nu poate avea loc prin aplicare directă; 2) se realizează prin acte normative interne; 3) presupune preluarea nu doar a obiectivelor, ci și a mecanismelor de implementare, inclusiv:

			<p>a) obligațiile autorităților competente; b) termenele de realizare; c) etapele de punere în aplicare.</p> <p>Excluderea din anexă a dispozițiilor care stabilesc obligații și termene ar conduce la o transpunere incompletă și formală, contrară scopului actului UE și obligațiilor asumate prin Acordul de Asociere.</p> <p>2. Regulamentul UE transpus conține obligații instituționale și termene – nu doar principii Regulamentul (UE) 2024/1679 este un act normativ care: 1) impune cerințe obligatorii statelor membre; 2) stabilește responsabilități clare pentru autoritățile competente; 3) fixează termene-limită pentru atingerea anumitor obiective.</p> <p>Anexa națională, în calitate de regulament de transpunere: 1) reflectă această structură; 2) transpune obligațiile într-o formă adaptată ordinii juridice naționale; 3) asigură coerența dintre normele UE și normele interne.</p> <p>Eliminarea obligațiilor și a termenelor din anexă ar rupe corespondența normativă cu actul UE transpus și ar afecta credibilitatea procesului de armonizare legislativă.</p> <p>3. Separarea artificială a obligațiilor de conținutul normativ contravine logicii transpunerii. În transpunerea regulamentelor UE: 1) normele materiale (cerințe, standarde, orientări); 2) normele de implementare (obligații, termene, responsabilități); formează un corp normativ unitar.</p> <p>Dislocarea obligațiilor din regulamentul anexat și transferarea lor exclusiv în textul hotărârii:</p>
--	--	--	---

		<p>1) fragmentează reglementarea; 2) creează o structură normativă incoerentă; 3) slăbește forța juridică a obligațiilor transpuse; 4) îndepărtează actul național de modelul actului UE. Pentru regulamentele de transpunere, obligațiile fac parte din conținutul normativ al regulamentului, nu din dispoziții auxiliare.</p> <p>II. Argumente juridice suplimentare:</p> <p>4. Dispozițiile privind obligațiile și termenele au caracter normativ, nu executoriu Dispozițiile din anexă la care se face referire: 1) nu sunt simple indicații administrative; 2) nu vizează executarea punctuală a hotărârii; 3) stabilesc norme generale, aplicabile unui număr nedeterminat de situații; 4) creează cadrul normativ în care autoritățile își exercită competențele. Prin urmare, acestea au caracter normativ, iar locul lor firesc este în regulament, nu exclusiv în textul hotărârii.</p> <p>5. Hotărârea Guvernului și regulamentul anexat au funcții juridice diferite Din perspectiva tehnicii legislative: 1) hotărârea Guvernului: a) aprobă regulamentul; b) stabilește eventual dispoziții tranzitorii sau de intrare în vigoare; 2) regulamentul anexat: a) conține normele materiale și de implementare; b) stabilește obligații, cerințe și termene; c) constituie corpul principal al reglementării.</p>
--	--	---

		<p>Mutarea obligațiilor din regulament în hotărâre ar inversa rolurile juridice ale celor două instrumente.</p> <p>6. Practica normativă confirmă includerea obligațiilor în regulamentele anexate În practica constantă a Guvernului Republicii Moldova, inclusiv în actele de armonizare cu legislația UE:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) regulamentele anexate conțin frecvent: <ol style="list-style-type: none"> a) obligații instituționale; b) termene de realizare; c) responsabilități clare; 2) fără ca acestea să fie considerate neconforme tehnicii legislative. <p>Această practică este consonantă cu modelul european de reglementare și cu cerințele de claritate și previzibilitate.</p> <p>7. Excluderea obligațiilor ar afecta aplicabilitatea și eficiența actului normativ În lipsa obligațiilor și a termenelor incluse în regulament:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) normele ar deveni declarative; 2) ar lipsi mecanismul normativ de implementare; 3) ar crește riscul de neaplicare sau aplicare discreționară; 4) s-ar diminua caracterul obligatoriu al orientărilor stabilite. <p>Tehnica legislativă nu urmărește „curățarea” textului de obligații, ci asigurarea funcționalității normei.</p> <p>În concluzie, având în vedere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) specificul transpunerii regulamentelor UE într-un stat nemembru; 2) structura și conținutul Regulamentului (UE) 2024/1679; 3) caracterul normativ al dispozițiilor privind obligațiile și termenele;
--	--	---

			4) necesitatea menținerii coerenței și unității reglementării; se constată că excluderea din anexă a dispozițiilor care stabilesc obligații și termene nu este justificată juridic și nu poate fi acceptată , întrucât ar conduce la o transpunere incompletă, fragmentată și lipsită de eficiență normativă.
Centrul de Armonizare a Legislație 15.12.2025		Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării 15.12.2025		Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
Ministerul Mediului 17.12.2025		Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
Ministerul Finanțelor 18.12.2025		Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
Ministerul Sănătății 18.12.2025		Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
Agencia Geodezie, Cartografie și Cadastru 18.12.2025		Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
Ministerul Muncii și Protecției Sociale 12.01.2026		Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act Comentariu preluat de pe e-Legiferare.

Secretar general

Angela ȚURCANU