

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative
(privind administrarea și utilizarea drumurilor publice)

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul de lege este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul de lege elaborat asigură realizarea acțiunii nr. 15 din Anexa A, Capitolul 14. Politica de Transport, Cluster 4: Agenda verde și conectivitatea sustenabilă din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, în vederea transpunerii Directivei 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, CELEX: 01996L0053, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene 235 din 17 septembrie 1996.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
<p>Republica Moldova deține statutul de țară candidat la aderarea la Uniunea Europeană, iar una dintre obligațiile principale asumate în acest proces este armonizarea legislației naționale cu acquis-ul Uniunii Europene. Domeniul infrastructurii de transport are un rol strategic în procesul de integrare europeană, contribuind la conectarea infrastructurii naționale la rețelele europene de transport și la facilitarea mobilității mărfurilor și persoanelor.</p> <p>Cadrul normativ principal care reglementează domeniul infrastructurii rutiere este stabilit prin Legea drumurilor nr. 509/1995. Totuși, aplicarea prevederilor actuale a evidențiat existența unor lacune și necesitatea actualizării cadrului normativ, în special în ceea ce privește reglementarea dimensiunilor și maselor maxime admise ale vehiculelor, administrarea drumurilor publice, precum și integrarea infrastructurii rutiere naționale în rețeaua transeuropeană de transport.</p> <p>În prezent, legislația nu conține definiții explicite pentru anumite noțiuni tehnice esențiale, cum ar fi dimensiunile maxime admise ale vehiculelor, masa maximă admisă sau masă maximă admisă pe osii. Lipsa acestor definiții poate genera dificultăți în interpretarea și aplicarea uniformă a normelor privind circulația vehiculelor pe drumurile publice.</p> <p>De asemenea, legislația existentă nu reglementează în mod expres noțiunea de drumuri europene TEN-T, respectiv drumurile incluse în rețeaua transeuropeană de transport. În contextul procesului de integrare europeană și al participării Republicii Moldova la dezvoltarea coridoarelor de transport europene, este necesară introducerea în legislația națională a acestei categorii de drumuri și stabilirea unui indice distinct pentru identificarea lor în sistemul național de clasificare a drumurilor.</p> <p>Totodată, experiența administrării infrastructurii rutiere a demonstrat necesitatea consolidării mecanismelor legale privind gestionarea căilor de acces la drumurile publice. În anumite situații, existența unor căi de acces neautorizate sau amplasate cu încălcarea condițiilor prevăzute de autorizațiile emise poate afecta siguranța traficului rutier și exploatarea corespunzătoare a drumurilor. Prin urmare, este necesară instituirea unor prevederi clare care să permită administratorului drumului public să intervină pentru demolarea sau modificarea acestor căi de acces atunci când ele sunt amplasate neautorizat sau când modernizarea drumului o impune.</p> <p>Un alt aspect important vizează reglementarea circulației vehiculelor pe drumurile publice în raport cu masele și dimensiunile maxime admise. Normele actuale necesită actualizare și clarificare pentru a asigura o aplicare uniformă și pentru a permite administratorului drumului să instituie condiții speciale de circulație pe anumite sectoare de drum, în funcție de parametrii tehnici ai infrastructurii rutiere.</p> <p>Regimul juridic al circulației vehiculelor rutiere în Republica Moldova, din perspectiva dimensiunilor maxime admise și a maselor maxime autorizate, are o dublă finalitate: (i) asigurarea</p>

condițiilor de siguranță a traficului și (ii) protejarea infrastructurii rutiere (carosabil, poduri, podețe, elemente de drenaj și siguranță) împotriva degradărilor accelerate cauzate de suprasarcini și depășiri constructive. În același timp, acest regim trebuie să ofere previzibilitate și tratament nediscriminatoriu operatorilor de transport, în special în contextul creșterii fluxurilor comerciale, al dezvoltării transportului intermodal și al tranziției către vehicule cu emisii reduse/zero (vehicule cu combustibili alternativi). În prezent, cadrul normativ național existent acoperă majoritatea situațiilor clasice de „transporturi cu depășiri”, însă nu reflectă complet și coerent toate exigențele *Directivei 96/53/CE de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional*, ceea ce generează lacune de reglementare, ambiguități în aplicare și riscuri de neconformitate.

În forma actuală, Anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 prezintă o serie de deficiențe structurale și de conținut, care îngreunează aplicarea unitară a normelor și nu asigură o transpunere completă a cerințelor europene.

Limitele maxime admise sunt prezentate diferențiat în funcție de categorii de drumuri (drumuri reabilite, nereabilite, pietruite). Deși această abordare a avut la origine considerente de protecție a infrastructurii, ea nu corespunde logicii Directivei 96/53/CE, care stabilește un set unic de limite maxime armonizate pentru circulația vehiculelor, iar eventualele restricții locale se aplică prin semnalizare rutieră și măsuri de administrare a rețelei, nu prin cerințe tehnice diferite în actul normativ de bază.

Astfel, anexa existentă necesită o revizuire și o expunere într-o redacție nouă pentru a reflecta evoluțiile tehnice din domeniul transportului rutier și pentru a armoniza limitele aplicabile cu standardele europene. Noua anexă stabilește valori detaliate privind dimensiunile maxime admise ale vehiculelor, masele maxime admise ale diferitelor categorii de vehicule și ansambluri de vehicule, precum și limitele privind sarcina pe osii.

De asemenea, proiectul introduce prevederi specifice privind vehiculele care utilizează combustibili alternativi sau tehnologii cu emisii zero, prin permiterea unei majorări limitate a masei maxime admise pentru a compensa greutatea suplimentară a acestor tehnologii. Această abordare este în concordanță cu politicile europene de promovare a transportului durabil și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

În același timp, schimbările climatice și creșterea frecvenței fenomenelor meteorologice extreme, cum ar fi perioadele de caniculă, pot afecta structura și durabilitatea infrastructurii rutiere. În prezent, legislația nu reglementează în mod suficient mecanismele de instituire a restricțiilor de circulație pentru vehiculele de mare tonaj în astfel de situații. Prin urmare, este necesară instituirea unor prevederi care să permită administratorului drumurilor să introducă restricții temporare de circulație atunci când sunt emise avertizări meteorologice privind temperaturi extreme, precum și stabilirea unor mecanisme de cooperare între instituțiile responsabile, inclusiv autoritățile din domeniul transporturilor, poliția rutieră și serviciile vamale.

În plus, actualul cadru normativ necesită ajustări pentru a asigura coerența între prevederile legislației privind drumurile și prevederile contravenționale aplicabile în cazul nerespectării restricțiilor de circulație instituite de administratorul drumurilor. În acest sens, se impune corelarea prevederilor relevante din Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008 cu noile reglementări propuse.

În ansamblu, intervenția legislativă este necesară pentru modernizarea cadrului normativ existent, pentru consolidarea mecanismelor de administrare a infrastructurii rutiere și pentru alinierea legislației naționale la standardele europene în domeniul transporturilor.

Aceste modificări vor asigura coerența cadrului normativ național, vor facilita aplicarea uniformă a regulilor și la alinierea Republicii Moldova la standardele Uniunii Europene în domeniul transportului rutier.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul de lege urmărește două obiective principale: (i) alinierea integrală a cadrului național privind masele și dimensiunile maxime admise ale vehiculelor la cerințele Directivei

96/53/CE și (ii) ajustarea mecanismelor de administrare a drumurilor publice, în vederea asigurării unui cadru normativ clar, unitar și aplicabil pe întreg teritoriul Republicii Moldova.

Principalele prevederi și elementele noi introduse sunt următoarele:

- completarea art. 1 alin. (3) cu definițiile „dimensiuni maxime admise”, „masa maximă admisă” și „masă maximă admisă pe osii”;
- redefinirea noțiunii de „teren aferent drumului”, prin includerea expresă a amprizei drumului și a zonelor de siguranță;
- completarea elementelor infrastructurii rutiere cu termenul de „rampe de inspecție tehnică”;
- introducerea în art. 2 a noțiunii de „drumuri transeuropene TEN-T” și extinderea sferei drumurilor de interes național prin includerea punctelor de trecere a frontierei;
- expunerea într-o redacție nouă a art. 3 privind suprafețele de teren din zona drumurilor;
- consolidarea mecanismelor de gestionare a căilor de acces prin instituirea la art. 7 a alin. (4) și (5) unor prevederi clare care să permită administratorului drumului public să intervină pentru demolarea sau modificarea acestor căi de acces atunci când ele sunt amplasate neautorizat sau când modernizarea drumului o impune;
- revizuirea art. 8, inclusiv stabilirea unui set unic de limite pentru dimensiunile vehiculelor admise în circulație pe drumurile publice (alin. (2)), posibilitatea instituirii de condiții speciale de circulație (alin. (2¹)), reglementarea dispozitivelor aerodinamice (alin. (2²)) și instituirea mecanismului de restricții temporare în cazul avertizării meteorologice (coduri cromatice) (alin. (10)), cu corelarea corespunzătoare în Codul contravențional;
- expunerea Anexei nr. 2 într-o redacție nouă, care instituie un set unic de limite maxime admise (fără diferențiere după tipul drumului), include majorări de masă pentru vehiculele cu combustibili alternativi sau cu emisii zero și transpune structura și valorile prevăzute de Directiva 96/53/CE;
- completarea art. 16 cu alineatul (4) privind obligațiile locuitorilor de a întreține șanțurile, podețele, plantațiile și trotuarele din dreptul locuințelor și terenurilor proprii pe sectoarele unde drumurile publice traversează localități;
- modificarea art. 224 alin. (12) din Codul contravențional prin corelarea la prevederile art. 8 alin. (10) lit. a) din Legea nr. 509/1995;
- dispoziții tranzitorii privind intrarea în vigoare (la data publicării, cu excepția Anexei nr. 2 – la data aderării la UE). Intrarea în vigoare la data publicării se justifică pentru dispozițiile cu caracter tehnic și operațional necesare administrării drumurilor publice. Aplicarea imediată este necesară pentru a permite intervenția operativă în contextul avertizărilor meteorologice, inclusiv prin instituirea promptă a restricțiilor de circulație, în vederea protejării infrastructurii rutiere și asigurării siguranței traficului rutier.

Prin aceste modificări, proiectul introduce un cadru normativ modern, armonizat și previzibil, eliminând diferențierile anterioare, facilitând transportul intermodal și internațional și asigurând protecția infrastructurii rutiere în condiții de schimbări climatice. Toate elementele noi sunt direct corelate cu cerințele Directivei 96/53/CE și cu angajamentele de aderare la UE.

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

În procesul de elaborare a proiectului de lege au fost analizate în mod sistematic mai multe variante de intervenție normativă, cu scopul de a asigura o armonizare completă cu cerințele Directivei 96/53/CE, o claritate juridică superioară și o aplicare uniformă pe întreg teritoriul Republicii Moldova. În urma evaluării comparative, s-a constatat că doar soluția propusă în proiect (expunerea Anexei nr. 2 într-o redacție nouă și completarea prevederilor conexe ale Legii nr. 509/1995) răspunde integral obiectivelor urmărite. Celelalte opțiuni au fost respinse din următoarele motive:

Menținerea cadrului normativ actual (status quo)

Această variantă presupunea păstrarea integrală a Anexei nr. 2 în forma sa actuală, inclusiv diferențierea limitelor maxime admise în funcție de starea drumului (reabilitat/nereabilitat/pietruit). Opțiunea a fost analizată ca soluție minimală, care nu ar fi generat costuri administrative suplimentare pe termen scurt. Totuși, ea a fost respinsă deoarece:

- perpetuează incertitudinea juridică și interpretările neuniforme pentru operatorii de transport (care traversează drumuri de categorii diferite);
- menține lipsa armonizării cu Directiva 96/53/CE, care impune un set unic de limite aplicabile pe toate drumurile;
- nu permite introducerea majorărilor de masă pentru vehiculele cu combustibili alternativi sau cu emisii zero, prevăzute explicit de Directivă;
- creează riscuri de neconformitate în procesul de aderare la Uniunea Europeană și obstacole în transportul internațional și intermodal.

Complementar, menținerea status quo-ului ar fi contrar angajamentelor asumate prin Programul național de aderare la UE 2025–2029 (acțiunea nr. 15, Capitolul 14 – Politica de Transport).

Reglementarea exclusiv prin acte subordonate legii (hotărâri de Guvern sau regulamente tehnice)

S-a examinat posibilitatea de a menține Anexa nr. 2 în forma actuală și de a introduce limitele armonizate și majorările de masă doar prin modificarea Hotărârii Guvernului nr. 326/2022 sau prin alte acte de nivel secundar. Această opțiune a fost respinsă deoarece:

- limitele maxime admise privind masele și dimensiunile vehiculelor constituie elemente esențiale ale regimului juridic de utilizare a drumurilor publice și trebuie stabilite obligatoriu la nivel de lege organică;
- reglementarea exclusivă prin acte subordonate ar crea o necorelare între normele de rang diferit, afectând securitatea juridică și expunând cadrul normativ riscului de contestare în instanță pentru depășirea competențelor de reglementare;
- nu ar asigura aplicabilitatea directă și uniformă a limitelor pe toate drumurile publice, contrar logicii Directivei 96/53/CE.

Menținerea sistemului diferențiat de limite pe categorii de drumuri, cu ajustări parțiale ale valorilor numerice

Această variantă presupunea păstrarea structurii actuale a Anexei nr. 2 (cu limite diferite pentru drumuri reabilitate, nereabilitate și pietruite), dar cu revizuirea valorilor și adăugarea de note privind cerințele europene și majorările pentru vehiculele eco. Soluția a fost considerată insuficientă deoarece:

- menține o abordare structural diferită de cea prevăzută de Directiva 96/53/CE, care operează cu un set unic și armonizat de limite maxime;
- continuă să genereze dificultăți practice în aplicare, în special pentru transporturile care traversează drumuri de categorii diferite;
- complică activitatea autorităților de control (ANTA, Poliție, Serviciu Vamal) și crește riscul de litigii;
- fragmentează reglementarea și reduce claritatea și previzibilitatea normei pentru operatorii economici.

O astfel de soluție ar reprezenta doar o ajustare cosmetică, fără a rezolva problema de fond a neconformității cu standardele europene.

Prin urmare, opțiunea care răspunde integral cerințelor de armonizare legislativă, claritate normativă, aplicare uniformă și aliniere la acquis-ul UE este cea propusă în proiect: modificarea Legii nr. 509/1995 prin expunerea Anexei nr. 2 într-o redacție nouă, unitară, structurată conform modelului european, însoțită de completările necesare la articolele 1, 2, 4, 7 și 8. Această soluție elimină diferențierile anterioare, introduce majorările de masă pentru vehiculele cu propulsie alternativă și creează premisele pentru transpunerea integrală a Directivei 96/53/CE prin actualizarea ulterioară a Hotărârii Guvernului nr. 326/2022.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Modificările propuse au un impact predominant organizatoric și de reglementare asupra sectorului public, fără a genera schimbări structurale majore în atribuțiile instituțiilor responsabile. Efectele principale vizează îmbunătățirea clarității cadrului normativ și facilitarea aplicării uniforme a normelor.

În primul rând, instituirea unui set unic de limite maxime admise aplicabile pe toate drumurile publice contribuie la simplificarea aplicării normelor și la reducerea riscului de interpretări neuniforme. Eliminarea diferențierilor în funcție de tipul drumului reduce riscul de interpretări neuniforme și scade complexitatea verificărilor în teren.

De asemenea, includerea referinței privind vehiculele care utilizează combustibili alternativi va reduce incertitudinile privind aplicarea majorărilor de masă permise de legislația europeană.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea modificărilor nu generează impact financiar asupra bugetului public, acestea fiind realizate în limita resurselor instituționale și bugetelor curente existente.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Modificările propuse au un impact preponderent pozitiv asupra sectorului privat, în special asupra operatorilor economici din domeniul transportului rutier de mărfuri, logisticii și comerțului internațional. Proiectul nu introduce restricții suplimentare față de standardele europene, ci dimpotrivă, urmărește alinierea cadrului național la regulile aplicate pe piața Uniunii Europene, sporind astfel previzibilitatea și claritatea normelor aplicabile.

Instituirea unui set unic de limite maxime admise pe toate drumurile publice elimină incertitudinile generate de diferențierea anterioară în funcție de tipul drumului. Operatorii vor putea planifica rutele și configurațiile vehiculelor pe baza unor reguli clare și uniforme, ceea ce reduce riscul de interpretări diferite în cadrul controalelor și diminuează expunerea la sancțiuni generate de neclarități normative.

Clarificarea regimului aplicabil vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, creează un cadru normativ mai sigur pentru operatorii care investesc în tehnologii noi. Această măsură contribuie la reducerea incertitudinilor juridice și la asigurarea unei aplicări uniforme a regulilor privind masele maxime admise.

În ansamblu, proiectul are un impact pozitiv, contribuind la creșterea predictibilității mediului de afaceri, la reducerea riscurilor de interpretare divergentă a normelor și la alinierea condițiilor de operare la cele din spațiul european. Aceste efecte favorizează competitivitatea operatorilor economici naționali și facilitează participarea acestora la transportul internațional, în condiții de concurență mai echitabilă.

4.4. Impactul social

Nu este aplicabil

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil

4.5. Impactul asupra mediului

Nu este aplicabil direct. Indirect, proiectul susține tranziția către vehicule cu emisii reduse/zero prin majorările de masă permise.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Proiectul are un efect pozitiv asupra mediului concurențial, prin instituirea unor reguli clare și nediscriminatorii pentru toți operatorii de transport. Eliminarea diferențierilor de aplicare și alinierea la standardele europene reduc avantajele nejustificate care ar putea apărea din interpretări neuniforme ale normelor și contribuie la asigurarea unor condiții echitabile de concurență.

Armonizarea limitelor maxime admise cu normele Uniunii Europene facilitează compatibilitatea tehnică a vehiculelor utilizate de operatorii naționali cu cele din spațiul european. Aceasta contribuie la reducerea barierei operaționale în transportul internațional și la integrarea mai eficientă a operatorilor din Republica Moldova în fluxurile comerciale regionale.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul de lege constituie o măsură normativă de transpunere parțială a Directivei 96/53/CE în legislația națională.

Transpunerea se realizează prin:

- revizuirea și expunerea într-o redacție nouă a Anexei nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995;
- stabilirea unui set unic de limite maxime admise privind dimensiunile și masele vehiculelor aplicabile pe toate drumurile publice;
- introducerea referințelor privind majorările de masă pentru vehiculele care utilizează combustibili alternativi;
- asigurarea compatibilității tehnice a vehiculelor utilizate în transportul rutier național și internațional cu standardele europene.

Aceste măsuri contribuie la armonizarea legislației Republicii Moldova cu acquis-ul Uniunii Europene în domeniul transportului rutier și la eliminarea diferențelor normative care ar putea crea obstacole în transportul internațional.

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

Proiectul creează cadrul juridic intern necesar pentru aplicarea uniformă a cerințelor europene privind masele și dimensiunile vehiculelor.

În special, modificările propuse:

- instituie un sistem normativ clar și unitar privind limitele maxime admise;
- elimină diferențierile existente în funcție de tipul sau starea drumului;
- creează premisele pentru aplicarea coerentă a regulilor de către autoritățile de control;
- facilitează integrarea sistemului național de reglementare în cadrul european al transporturilor rutiere.

Prin aceste măsuri se asigură un cadru normativ stabil și previzibil pentru operatorii economici și pentru autoritățile responsabile de aplicarea legislației.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul de lege a fost supus procedurii de avizare în conformitate cu prevederile art. 32 din Legea nr. 100/2017 privind actele normative.

În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul legii și nota de fundamentare vor fi plasate pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale www.midr.gov.md, la compartimentul Transparență decizională/ proiecte-in-dezbatere-publica, precum și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md.

Anunțul cu privire la inițierea procesului de elaborare a proiectului de lege este plasat https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16319.

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

- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Afacerilor Externe;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Apărării;
- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare;
- Ministerul Justiției;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Mediului;
- Agenția Proprietății Publice (S.A. Administrația Națională a Drumurilor);
- Agenția Națională Transport Auto;
- Centrul de Armonizare a Legislației.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul de lege a fost supus expertizei anticorupție și expertizei juridice. Centrul Național Anticorupție (Raport de expertiză nr. ELO26/11478 din 18.05.2026) a constatat că proiectul nu conține factori și riscuri de corupție, iar autorul a respectat prevederile legale privind transparența în procesul decizional. Ministerul Justiției (Aviz nr. 04/2-5624 din 22.05.2026), în cadrul expertizei juridice, a formulat o serie de observații cu caracter tehnic-legislativ și lingvistic, toate fiind acceptate integral și încorporate în textul final al proiectului.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Prevederile proiectului de lege modifică și completează Legea drumurilor nr. 509/1995, inclusiv prin expunerea într-o redacție nouă a Anexei nr. 2 și corelează prevederile Codului contravențional nr. 218/2008, fără a aduce atingere altor reglementări.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Pentru implementare vor fi necesare: actualizarea instrucțiunilor interne ale autorităților de control, informarea operatorilor de transport, adaptarea ghidurilor metodologice și monitorizarea aplicării noilor prevederi. Consecutiv, circulația vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice pe drumurile publice urmează a fi reglementată de Guvern prin includerea unor prevederi distincte în Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe axe și/sau a dimensiunilor maxime admise, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2022, care urmează să intre în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

Toate măsurile se vor realiza în limita competențelor și resurselor instituționale existente, fără costuri bugetare suplimentare.

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA