SINTEZA

obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Programului de dezvoltare a transporturilor și mobilității pentru anii 2026–2030

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Evaluarea calităţii şi conformităţii			
Cancelaria de Stat (scrisoarea nr. 21/1-78-13803 din 16 octombrie 2026)	1.	În temeiul Hotărârii Guvernului nr. 860/2023 cu privire la aprobarea Conceptului Sistemului informațional „e-Monitorizare”, al Hotărârii Guvernului nr. 76/2026 cu privire la aprobarea Regulamentului resursei informaționale formate de Sistemul informațional „e-Monitorizare”, precum și în vederea realizării angajamentelor asumate prin Foaia de parcurs privind „Reforma administrației publice” – criteriu de referință în procesul de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 274/2025, și în conformitate cu demersul Cancelariei de Stat nr. 21/1-78-11184 din 26.08.2026, documentele de politici publice nou-inițiate, cele aflate în proces de elaborare sau promovare, precum și cele planificate pentru perioada următoare urmează a fi elaborate și gestionate prin intermediul Sistemului informațional „e-Monitorizare”. Prin urmare, Programul urmează a fi integrat și gestionat în cadrul sistemului.	**Se ia act** În Sistemul informațional „e-Monitorizare” a fost creată fișa Programului de dezvoltare a transporturilor și mobilității. Informațiile aferente Programului vor fi completate și actualizate pe parcursul definitivării și promovării acestuia, iar gestionarea ulterioară a Programului se va realiza prin intermediul sistemului, în conformitate cu cerințele aplicabile.

	2.	La capitolul I. Introducere, necesitatea elaborării Programului este argumentată prin „progresele, restanțele și constrângerile constatate în primii ani de implementare a Strategiei”, fără a fi prezentate rezultatele intermediare implementării acesteia. Se recomandă, examinarea completării capitolului cu informații cantitative privind implementarea Strategiei de mobilitate 2030 în perioada 2024–2025.	**Se acceptă** Capitolul I „Introducere” a fost completat cu punctele 2 și 3, care prezintă informații cantitative privind stadiul implementării direcțiilor prioritare ale Strategiei de mobilitate 2030, principalele rezultate înregistrate și restanțele constatate, în baza raportului de monitorizare pentru anul 2025.
	3.	În contextul poziționării Strategiei de mobilitate 2030 ca document de politici publice cu rol de strategie-umbrelă în domeniul transporturilor, se recomandă precizarea expresă a obiectivului și/sau a direcției prioritare din cadrul Strategiei la realizarea căruia contribuie Programul, pentru a asigura coerența și trasabilitatea documentelor din cadrul național de planificare strategică în domeniul transporturilor și infrastructurii de transport.	**Se acceptă parțial** La pct. 1 și 11 din capitolul I „Introducere” a fost precizat că Programul urmărește implementarea tuturor celor șapte obiective generale și a direcțiilor prioritare aferente ale Strategiei de mobilitate 2030. Astfel, contribuția Programului vizează ansamblul domeniilor acoperite de Strategie, asigurând transpunerea orientărilor strategice în acțiuni concrete pentru perioada 2026–2030 și trasabilitatea dintre cele două documente.
	4.	Caracterul transversal al Programului se evidențiază prin prisma corelării acestuia cu documentele de politici publice din domenii conexe. În mod particular, este menționată interconexiunea cu Strategia de mediu pentru anii 2024–2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 409/2024, precum și cu Programul național de siguranță rutieră pentru anii 2025–2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2025. În acest context, se recomandă completarea informației aferente prin indicarea expresă a obiectivelor și/sau a direcțiilor prioritare din	**Se acceptă** Informația din capitolul I „Introducere” a fost completată cu referința expresă la obiectivul relevant al Strategiei de mediu pentru anii 2024–2030. Totodată, a fost detaliată contribuția Programului la realizarea priorităților Programului național de siguranță rutieră pentru anii 2025–2030, prin precizarea intervențiilor complementare privind siguranța infrastructurii rutiere și protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

		cadrul documentelor de politici publice menționate, cu care Programul prezintă conexiuni și complementarități. Această precizare va permite evidențierea mai clară a contribuției Programului la realizarea priorităților stabilite în documentele de politici publice conexe.	
	5.	Afirmația privind caracterul complementar al Programului față de Programul național de siguranță rutieră pentru anii 2025-2030 urmează a fi susținută prin reflectarea unor acțiuni concrete și corespunzătoare în Planul de acțiuni sau reformulată, în cazul în care această complementaritate nu poate fi demonstrată prin măsurile propuse.	**Se acceptă** Complementaritatea este reflectată în Planul de acțiuni prin includerea intervențiilor de reabilitare și modernizare a unor sectoare de drum, care contribuie la îmbunătățirea condițiilor de circulație și a siguranței infrastructurii rutiere, susținând realizarea obiectivelor Programului național de siguranță rutieră pentru anii 2025–2030.
	6.	Se recomandă descrierea procesului de consultare și participare a părților implicate la elaborarea Programului prin completarea informației cu detalii precum: consultările desfășurate, părțile interesate și contribuția acestora la elaborarea și definitivarea Programului.	**Se acceptă** Capitolul I „Introducere” a fost completat cu informații privind consultarea și participarea părților implicate la elaborarea Programului. Detalii suplimentare privind consultările desfășurate, părțile interesate și contribuția acestora la elaborarea și definitivarea Programului vor fi reflectate în nota de fundamentare.
	7.	La capitolul II. Analiza situației, urmează a fi completat prin integrarea principiului egalității de gen și a principiului „a nu lăsa pe nimeni în urmă”, prin reflectarea diferențelor de gen existente în domeniul de intervenție (de exemplu, în utilizarea transportului public, în siguranța rutieră) și a situației grupurilor vulnerabile (populația rurală, persoanele cu dizabilități și cu mobilitate redusă, vârstnicii), în măsura în care sunt	**Se acceptă** Capitolul II a fost completat cu pct. 35, care evidențiază disponibilitatea limitată a datelor dezagregate relevante pentru evaluarea accesului și utilizării transportului de către diferitele grupuri de populație. Pentru acoperirea lacunelor identificate, se prevede colectarea și raportarea periodică a acestor date pe parcursul implementării Programului, în vederea fundamentării, monitorizării și evaluării intervențiilor din perspectiva egalității de gen și a principiului „a nu lăsa pe nimeni în urmă”.

		relevante pentru problematica abordată, conform pct. 18.2 din Regulament. În acest sens, se recomandă examinarea disponibilității datelor dezagregate pe criterii de gen, vârstă, dizabilitate, mediu de reședință și regiune și, în lipsa acestora, indicarea lacunei și prevederea colectării lor. Completarea analizei va implica ajustări corespunzătoare și la nivelul celorlalte capitole ale Programului, prin reflectarea perspectivei de gen și încadrarea principiului „a nu lăsa pe nimeni în urmă” (LNOB) în obiective, acțiuni, indicatori de monitorizare și evaluare, precum și în mecanismul de implementare, asigurând astfel o abordare transversală al acestui principii.	
	8.	Se constată neuniformități în prezentarea graficelor din capitolul II, inclusiv sub aspectul formatării și al caracterelor tipografice utilizate. Se recomandă uniformizarea acestora, în vederea asigurării unui aspect unitar și a lizibilității documentului.	**Se acceptă** Diagramele din capitolul II „Analiza situației” au fost uniformizate sub aspectul formatării, al fonturilor și al dimensiunii caracterelor utilizate în titluri, legende și etichete, pentru a asigura un aspect unitar.
	9.	La capitolul III. Obiective generale și specifice, se va asigura reformularea indicatorului specific 1.2. în următoarea redacție: Asigurarea, până în anul 2030, a unui mecanism sustenabil și predictibil de finanțare și gestionare a infrastructurii rutiere.	**Se acceptă** Obiectivul specific 1.2 a fost reformulat conform propunerii: „Asigurarea, până în anul 2030, a unui mecanism sustenabil și predictibil de finanțare și gestionare a infrastructurii rutiere.”
	10.	Pentru obiectivul specific 2.2. se propune următoarea formulare: Creșterea, până în anul 2030, cu cel puțin 30% față de anul 2025, a eficienței și competitivității	**Se acceptă parțial** Obiectivul specific 2.2 a fost reformulat astfel: „Creșterea, până în anul 2030, a competitivității transportului rutier de

		transportului rutier de mărfuri, prin digitalizarea proceselor de transport și facilitarea accesului operatorilor la piețele internaționale	mărfuri, prin digitalizarea proceselor de transport și facilitarea accesului operatorilor la piețele internaționale". Propunerea de a stabili o creștere cu cel puțin 30% a eficienței și competitivității nu a fost preluată, deoarece acestea sunt noțiuni compuse, care nu pot fi măsurate printr-un indicator unic cu valoare de referință. Progresul obiectivului va fi măsurat prin indicatorii de rezultat din Tabelul 2 (numărul operatorilor care efectuează curse internaționale și ponderea cererilor depuse în format electronic), iar creșterea cu 30% a parcursului mărfurilor transportate rutier se menține în Tabelul 3, ca indicator de impact.
	11.	Obiectivul specific 3.1 urmează a fi ajustat în următoarea redacție: Asigurarea, până în anul 2030, a unui cadru instituțional, financiar și tarifar funcțional și sustenabil pentru dezvoltarea și operarea infrastructurii feroviare.	**Se acceptă** Obiectivul specific 3.1 a fost reformulat conform propunerii: „Asigurarea, până în anul 2030, a unui cadru instituțional, financiar și tarifar funcțional și sustenabil pentru dezvoltarea și operarea infrastructurii feroviare"
	12.	Formularea obiectivului specific 4.1. urmează a fi corelată cu cea prezentată în tabelul 2 din capitolul IV, pentru a asigura coerența prevederilor documentului.	**Se acceptă** Formularea obiectivului specific 4.1 din tabelul 2 al capitolului IV a fost armonizată cu cea din capitolul III, pentru a asigura coerența documentului.
	13.	Pentru obiectivul specific 4.2., se propune următoarea redacție: „Îmbunătățirea, până în anul 2030, a capacității și performanței infrastructurii maritime și portuare, în conformitate cu standardele europene și internaționale aplicabile.	**Se acceptă** Obiectivul specific 4.2 a fost reformula astfel: „Creșterea, până în anul 2030, a siguranței navigației și a conformității transportului naval cu standardele europene și internaționale aplicabile".
	14.	Obiectivul specific 5.1. urmează a fi formulat după cum urmează: „Atingerea, până în anul 2030, a unui nivel îmbunătățit de siguranță, securitate și sustenabilitate în transportul aerian, în concordanță cu cerințele europene și internaționale aplicabile."	**Se acceptă parțial** Obiectivul a fost reformulat după cum urmează „Consolidarea, până în anul 2030, a siguranței, securității și sustenabilității transportului aerian, în concordanță cu cerințele europene și internaționale aplicabile".

	15.	La capitolul IV. Indicatori de monitorizare, se recomandă uniformizarea modului de prezentare a tabelelor 2 și 3 din capitolul V „Impact”, inclusiv prin introducerea unei coloane suplimentare, intitulată „Unitatea de măsură”, pentru a preciza modul de cuantificare a fiecărui indicator. Totodată, în cazul în care monitorizarea și raportarea indicatorilor revin altor autorități sau instituții decât Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, se recomandă completarea tabelelor cu o coloană suplimentară, intitulată „Instituția responsabilă”, distinctă de coloana existentă „Furnizor de date”, pentru a delimita responsabilitățile privind monitorizarea și raportarea indicatorilor de cele aferente furnizării datelor. De asemenea, în cazul în care în coloana „Furnizor de date” sunt indicate mai multe autorități sau instituții, denumirile acestora urmează a fi separate prin punct și virgulă „;”	**Se acceptă** Tabelul nr.2 și 3 a fost redactat pentru a fi uniform, totodată au fost completate cu o rubrică nouă privind furnizorul de date
	16.	În vederea asigurării coerenței cadrului de monitorizare și evaluare, se reiterează importanța delimitării dintre indicatorii de impact, rezultat și produs (Planul de acțiuni), în conformitate cu prevederile Ghidul cu privire la planificarea strategică, aprobat prin ordinul Cancelariei de Stat nr. 191/2025. Indicatorii de impact, asociați obiectivelor generale, trebuie să reflecte schimbările produse la nivelul beneficiarilor finali și efectele pe termen lung ale intervențiilor publice. Indicatorii de rezultat, atribuiți	**Se acceptă** Indicatorii de monitorizare au fost revizuiți în conformitate cu Ghidul cu privire la planificarea strategică, aprobat prin ordinul Cancelariei de Stat nr. 191/2025, astfel încât să fie asigurată delimitarea dintre indicatorii de produs, rezultat și impact. Indicatorii care reflectau livrabile directe ale intervențiilor (de exemplu: reabilitarea sau construcția infrastructurii, aprobarea actelor normative, implementarea sistemelor informaționale, ratificarea convențiilor internaționale) au fost excluși din Tabelul 2. Totodată, tabelul a fost completat cu indicatori de rezultat care reflectă

		obiectivelor specifice, vizează efectele directe și imediate ale măsurilor implementate, inclusiv îmbunătățirea performanței instituționale și funcționale a actorilor din sector. Indicatorii de produs, asociați acțiunilor, cuantifică livrabilele directe rezultate din implementare, fără a reflecta impactul socio-economic sau transformările generate de acestea. În conformitate cu cele menționate supra, se vor considera următoarele: - Se constată neconcordanțe în clasificarea indicatorilor de monitorizare, manifestate prin includerea unor indicatori de produs în categoria celor de rezultat, precum și prin suprapunerea unor indicatori de rezultat cu indicatorii de produs prevăzuți în Planul de acțiuni. O parte dintre indicatorii incluși în Tabelul 2, atribuiți categoriei de indicatori de rezultat, reflectă realizări directe ale intervențiilor, precum reabilitarea sau construirea infrastructurii de transport, elaborarea și aprobarea actelor normative, implementarea sistemelor informaționale ori ratificarea convențiilor internaționale. Spre exemplu, indicatorii de rezultat aferenți OS 1.1 și unii indicatori de produs din Planul de acțiuni măsoară aceeași realizare, și anume numărul de kilometri de infrastructură reabilitați sau construiți. Astfel, indicatorii respectivi reflectă, în principal, produsele obținute în urma implementării acțiunilor, fără a evidenția schimbările generate de acestea asupra	îmbunătățirea funcționării sistemului de transport, a calității serviciilor și a performanței instituționale. ~~Totodată, au fost reformulate obiectivele specifice ale căror ținte nu permiteau măsurarea rezultatelor, iar formulările acestora au fost uniformizate în capitolul III, în Tabelele 2 și 4 și în Planul de acțiuni~~.

		funcționării sistemului de transport, calității serviciilor sau utilizatorilor.	
	17.	Între unii indicatori de rezultat și indicatorii de impact ai Programului se atestă suprapuneri conceptuale, prin măsurarea aceluiași fenomen la niveluri diferite de monitorizare. Spre exemplu, indicatorul de rezultat aferent OS 3.2, care vizează creșterea vitezei medii a transportului feroviar, se suprapune cu indicatorul de impact privind viteza medie a transportului feroviar. O situație similară se atestă în cazul OS 4.1, unde indicatorul de rezultat referitor la creșterea volumului mărfurilor transportate pe căi navigabile se suprapune cu indicatorul de impact privind volumul anual al mărfurilor transportate pe căi navigabile. În acest context, se va asigura revizuirea indicatorilor vizați, astfel încât să fie asigurată delimitarea clară între nivelul indicatorilor de rezultat și cei de impact. Această delimitare este importantă în raport cu logica de intervenție a Programului, potrivit căreia progresul înregistrat la nivelul indicatorilor de rezultat urmează să contribuie gradual la atingerea impacturilor preconizate. Această remarcă vizează, de asemenea, indicatorii incluși în Tabelul 3 din capitolul V „Impact”, întrucât relația conceptuală dintre indicatorii de rezultat și cei de impact trebuie analizată în ambele sensuri, pentru a asigura coerența clasificării acestora și delimitarea clară a nivelurilor de monitorizare. Prin urmare, indicatorii	**Se acceptă** Indicatorii din tabelele nr. 2 și 3 au fost revizuiți pentru eliminarea suprapunerilor și delimitarea nivelurilor de monitorizare. Viteza medie a transportului feroviar și timpul de parcurs pe coridoarele rutiere au fost păstrate exclusiv în tabelul nr. 2, ca indicatori de rezultat. Totodată, obiectivele specifice 2.2 și 4.1 au fost reformulate și corelate cu indicatorii de rezultat aferenți. Parcursul mărfurilor transportate rutier și volumul mărfurilor transportate pe căi navigabile interioare au fost menținute în tabelul nr. 3, pentru urmărirea efectelor la nivelul sistemului de transport.

		urmează a fi revizuiți astfel încât cei de rezultat să reflecte progresul înregistrat în realizarea obiectivelor specifice, iar cei de impact să surprindă efectele preconizate la nivelul sistemului de transport.	
	18.	Revizuirea indicatorilor prevăzuți în capitolele IV și V Impact poate avea implicații asupra celorlalte componente ale Programului, inclusiv asupra obiectivelor specifice, măsurilor planificate și indicatorilor aferenți Planului de acțiuni. În acest sens, se recomandă examinarea și, după caz, ajustarea corespunzătoare a componentelor vizate, astfel încât să fie asigurată coerența întregului cadru logic de intervenție, implementare și monitorizare a Programului.	**Se acceptă** Ca urmare a revizuirii indicatorilor din capitolele IV și V, a fost asigurată coerența întregului cadru logic al Programului. Obiectivele specifice au fost reformulate, astfel încât țintele acestora să fie exprimate la nivel de rezultat. Formulările lor au fost uniformizate în capitolul III, în Tabelele 2 și 4 și în Planul de acțiuni.
	19.	Se va revizui Programul pentru a asigura concordanța dintre analiza problemelor identificate, datele prezentate, scopul și obiectivele stabilite, țintele propuse, indicatorii de monitorizare și acțiunile prevăzute în Planul de acțiuni. Obiectivele și țintele urmează să fie fundamentate pe analiza situației existente, iar indicatorii de monitorizare și acțiunile planificate să reflecte în mod corespunzător angajamentele asumate, astfel încât să existe o legătură logică între intervențiile propuse și rezultatele preconizate, fără neconcordanțe între țintele stabilite și modalitățile de măsurare a progresului. De asemenea, obiectivul specific 2.1 prevede asigurarea accesului pentru 90% din populație, însă	**Se acceptă** Programul a fost revizuit pentru a asigura concordanța dintre analiza situației, obiectivele specifice, țintele stabilite, indicatorii de monitorizare și acțiunile din Planul de acțiuni. Țintele obiectivelor specifice au fost corelate cu datele prezentate în capitolul II „Analiza situației” și cu datele furnizorilor oficiali. Obiectivele care conțineau ținte fără indicatori de măsurare sau ținte formulate la nivel de produs ori de impact au fost reformulate, iar formulările lor au fost uniformizate în capitolul III, în Tabelele 2 și 4 și în Planul de acțiuni. Obiectivul specific 2.1 a fost reformulat astfel: „Asigurarea, până în anul 2030, a unor servicii de transport public de persoane accesibile, de calitate și digitalizate, cu acoperire teritorială extinsă”. Ținta de 90% din populație a fost exclusă, deoarece nu există date oficiale care să permită stabilirea valorii de referință și monitorizarea

		cadrul de monitorizare nu include indicatori care să permită măsurarea gradului de realizare a acestei ținte.	acesteia. Realizarea obiectivului este măsurată prin indicatori de rezultat corespunzători fiecărei componente: • acoperirea teritorială, prin numărul rutelor regulate de transport rutier de persoane în trafic raional și interraional aflate în funcțiune; • calitatea serviciilor, prin indicele ponderii vehiculelor cu vechime de peste 20 de ani utilizate în transportul regulat de persoane; • digitalizarea, prin numărul orașelor cu servicii digitalizate de informare a pasagerilor în timp real.
	20.	În Tabelul 2, indicatorii privind construcția și reabilitarea infrastructurii folosesc valori de referință stabilite după reguli diferite. Indicatorul „Lungimea cumulativă a drumurilor publice naționale reabilitate sau modernizate în perioada de implementare a Programului” are valoarea de referință 0 km și precizează expres că se numără doar lucrările din perioada Programului. Indicatorul „Lungimea drumurilor de ocolire construite” pornește de la 6,6 km deja construiți, iar indicatorul „Numărul cumulativ de kilometri de cale ferată reabilitați sau modernizați” de la 90,3 km, fără precizarea perioadei de calcul și a sursei valorilor.	**Se acceptă** Indicatorii „Lungimea cumulativă a drumurilor publice naționale reabilitate sau modernizate în perioada de implementare a Programului”, „Lungimea drumurilor de ocolire construite” și „Numărul cumulativ de kilometri de cale ferată reabilitați sau modernizați” au fost excluși din Tabelul 2. Aceștia reflectă livrabile directe ale intervențiilor și sunt monitorizați prin indicatorii de produs ai acțiunilor corespunzătoare din Planul de acțiuni, care stabilesc lungimea lucrărilor pentru fiecare proiect.
	21.	La capitolul V. Impact, se recomandă asigurarea trasabilității dintre impactul preconizat al Programului și obiectivele și indicatorii de impact aferenți Strategiei de mobilitate 2030, în calitate de strategie-umbrelă în domeniul transporturilor, ceea ce va permite evidențierea contribuției Programului la realizarea obiectivelor	**Se acceptă** Capitolul V „Impact” a fost completat cu punctul 186, care stabilește corelarea indicatorilor de impact ai Programului cu indicatorii de monitorizare și evaluare ai Strategiei de mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024. Programul preia, în principal, indicatorii de impact ai Strategiei, cu valorile de referință actualizate la nivelul anului 2025. Țintele au fost menținute sau, după

		strategice și la atingerea țintelor stabilite la nivelul Strategiei.	caz, ajustate în funcție de evoluțiile înregistrate în sector în perioada 2023–2025, prezentate în capitolul II „Analiza situației”.
	22.	Se constată o neconcordanță între prevederile pct. 182 și cadrul de monitorizare și evaluare al Programului. Deși este prevăzută urmărirea impactului din perspectiva egalității de gen și a necesităților specifice de mobilitate și siguranță, matricea indicatorilor nu include indicatori relevanți, dezagregați după sex sau care să reflecte principiul „a nu lăsa pe nimeni în urmă” (LNOB). În acest sens, se recomandă completarea cadrului de monitorizare cu indicatori relevanți, care să permită evaluarea progresului în aceste domenii.	**Se acceptă parțial** Programul reflectă principiul „a nu lăsa pe nimeni în urmă” în principal prin dimensiunea teritorială a monitorizării, în funcție de datele disponibile: • statistica accidentelor rutiere se realizează în profil teritorial, prin identificarea sectoarelor de drum cu cel mai mare număr de accidente. Indicatorul de rezultat „Numărul sectoarelor de drumuri publice naționale cu frecvență sporită a accidentelor rutiere (puncte negre)” (OS 1.1) permite orientarea intervențiilor spre zonele cu risc ridicat pentru toți participanții la trafic, inclusiv pentru utilizatorii vulnerabili. • indicatorul „Numărul rutelor regulate de transport rutier de persoane în trafic raional și interraional aflate în funcțiune” (OS 2.1) măsoară acoperirea teritorială a serviciilor de transport public, inclusiv în localitățile mici și în mediul rural, unde accesul este cel mai limitat (cap. II, pct. 29). • indicatorul privind reînnoirea parcului de vehicule utilizate în transportul regulat de persoane (OS 2.1) reflectă îmbunătățirea condițiilor de călătorie, inclusiv a accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă. Datele statistice și administrative disponibile în prezent nu permit monitorizarea indicatorilor dezagregați după sex, vârstă și dizabilitate. Această lacună este identificată în capitolul II (pct. 35), care prevede colectarea și raportarea periodică a datelor dezagregate pe parcursul implementării Programului. Indicatorii vor fi dezagregați progresiv, în funcție de disponibilitatea datelor la furnizori. Totodată, riscul privind calitatea și disponibilitatea datelor (riscul nr. 9 din capitolul VII) a fost completat cu lipsa datelor

			dezagregate și cu măsurile pentru colectarea progresivă a acestora.
	23.	La capitolul VIII. Autorități și instituții responsabile, se recomandă descrierea mecanismului de coordonare interinstituțională pentru implementarea Programului, cu precizarea modalităților de colaborare dintre autoritățile și instituțiile implicate.	**Se acceptă** Capitolul VIII a fost completat cu punctele 214 și 215.
	24.	La Planul de acțiuni: În cadrul Planului de acțiuni se utilizează neuniform termenii „reabilitarea drumurilor” și „modernizarea drumurilor”, fără a fi delimitată clar semnificația acestora în raport cu intervențiile planificate. Spre exemplu, acțiunea 1.1.13 vizează „Reabilitarea celor 3 coridoare”, în timp ce indicatorul de produs aferent face referire la „drumuri modernizate”. În acest sens, se recomandă uniformizarea terminologiei utilizate sau clarificarea distincției dintre cei doi termeni, astfel încât formularea acțiunilor să corespundă indicatorilor de produs aferenți.	**Se acceptă** Terminologia din Planul de acțiuni a fost uniformizată, astfel încât formularea acțiunilor să corespundă indicatorilor de produs și tipului de lucrări prevăzut în documentația de proiect.
	25.	Pentru acțiunile complexe, cărora le sunt asociați mai mulți indicatori de monitorizare, se recomandă asigurarea unei delimitări clare a acestora, prin introducerea unor celule distincte în tabel pentru fiecare indicator. Totodată, formularea indicatorilor urmează să fie concisă și clară, conform exemplelor: „Hotărâre de Guvern adoptată”, „Plan de acțiuni aprobat”, „Master-plan elaborat”.	**Se acceptă** Pentru acțiunile cu mai mulți indicatori de monitorizare, fiecare indicator a fost introdus într-o celulă distinctă, iar formularea indicatorilor a fost simplificată.
	26.	Se va asigura cuantificarea indicatorilor de monitorizare, prin exprimarea acestora în	**Se acceptă**

		termeni măsurabili. Spre exemplu, indicatorul aferent acțiunii 2.16 urmează a fi completat astfel încât să reflecte ponderea flotei de transport de pasageri reînnoite.	Indicatorii de monitorizare au fost cuantificați. Indicatorul acțiunii 2.16 a fost reformulat ca „Flotă de transport de pasageri prin servicii regulate reînnoită – 25%”.
	27.	Indicatorul de monitorizare aferent acțiunii 4.2.7, formulat drept „cadru normativ aprobat”, urmează a fi concretizat prin precizarea actului normativ sau a instrumentului de reglementare care se preconizează a fi aprobat, astfel încât să fie asigurată claritatea și verificabilitatea indicatorului.	**Se acceptă** Indicatorul a fost ajustat și cuantificat.
Ministerul Finanțelor (scrisoarea nr. din)	28.	**Capitolul VI „Costuri”** Se constată că implementarea Programului implică un cost financiar estimativ total de 93 159 665,0 mii lei, din care 3 915 532,9 mii lei urmează a fi acoperite din bugetul de stat, 68 889 388,0 mii lei din asistență externă, iar 20 354 744,1 mii lei reprezintă costuri neacoperite. În acest context, se atrage atenția că existența unor costuri neacoperite nu oferă certitudine asupra implementării integrale a măsurilor propuse și poate afecta realizarea obiectivelor Programului. Totodată, finanțarea din bugetul de stat poate fi asigurată doar în limita resurselor bugetare disponibile, în cadrul procesului anual de elaborare și aprobare a bugetului de stat și în conformitate cu prioritățile stabilite de Guvern. Având în vedere că Cadrul Bugetar pe Termen Mediu (CBTM) pentru perioada 2027-2029 nu a fost aprobat, în calitate de bază legală pentru estimarea resurselor	**Se ia act** Capitolul VI „Costuri” a fost completat cu precizarea că finanțarea din bugetul de stat se va realiza în limitele alocațiilor aprobate anual, în conformitate cu prioritățile Guvernului. Implementarea măsurilor cu costuri neacoperite va fi condiționată de identificarea și aprobarea surselor de finanțare, riscul insuficienței resurselor fiind reflectat în capitolul privind riscurile de implementare. Totodată, precizăm că estimările pentru perioada 2027–2029 vor fi actualizate în urma aprobării Legii bugetului de stat pentru anul 2027 și în corelare cu cadrul bugetar pe termen mediu aprobat.

		financiare urmează a fi utilizată Legea bugetului de stat pentru anul 2027. Prin urmare, în urma definitivării și aprobării Legii bugetului de stat pentru anul 2027, se vor ajusta sumele aferente perioadei 2027-2029, în conformitate cu prevederile actului normativ aprobat.	
	29.	Totodată, se solicită revizuirea terminologiei utilizate pe parcursul proiectului, pentru a asigura utilizarea corectă a conceptelor specifice legislației financiare, stipulate în acte normative precum Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014. Astfel, secvența „cadrul bugetar național" se va substitui cu „cadrul bugetar pe termen mediu".	**Se acceptă** Cuvintele „cadrul bugetar național" au fost substituite cu „cadrul bugetar pe termen mediu".
	30.	Costurile din tabelul „Costuri pentru punerea în aplicare a Programului" deși sunt structurate în trei categorii: costuri acoperite în cadrul bugetar pe termen mediu, costuri acoperite din asistența externă și costuri neacoperite, precizăm că, din perspectiva surselor de finanțare, atât resursele alocate de la bugetul de stat, cât și cele finanțate din asistență externă, sunt incluse în CBTM. Prin urmare, în vederea evitării suprapunerii categoriilor, se recomandă substituirea denumirii „costuri acoperite în cadrul bugetar pe termen mediu" cu „costuri acoperite din bugetul de stat".	**Se acceptă** Tabelul 4 privind costurile pentru punerea în aplicare a Programului, a fost actualizat prin substituirea denumirii *„costuri acoperite în cadrul bugetar pe termen mediu"* cu *„costuri acoperite din bugetul de stat".*
	31.	**La Planul de acțiuni** La capitolul X „Plan de acțiuni pentru implementare", în vederea clarificării	**Se ia act** Coloana „Responsabil" a fost revizuită în funcție de natura acțiunilor și competențele instituționale. Pentru acțiunile

		responsabilităților, se menționează că autoritățile administrației publice centrale au misiunea de elaborare și promovare a politicilor publice în domeniile de competență, în timp ce implementarea, în special a celor sectoriale, ține nemijlocit de competența autorităților administrative din subordinea acestora și a instituțiilor desemnate responsabile de executarea acțiunilor. Astfel, în coloana „Responsabil" se recomandă să fie indicată, în primul rând, autoritatea publică centrală de specialitate responsabilă de domeniul respectiv, urmată de autoritate administrativă din subordine responsabilă sau instituția responsabilă nemijlocit de implementarea acțiunii.	de elaborare și promovare a actelor normative, precum și pentru cele care intră în responsabilitatea directă a autorității publice centrale de specialitate, a fost indicată aceasta. Pentru acțiunile de implementare au fost indicate autoritățile administrative din subordine sau instituțiile responsabile nemijlocit de executarea lor.
	32.	Cu referire la acțiunea 1.2.1 din Planul de acțiuni pentru implementarea Programului, termenul de realizare urmează a fi extins până în trimestrul II anul 2027, având în vedere că opțiunile de politică privind reforma taxelor rutiere sunt în curs de analiză și urmează a fi coordonate. Calendarul de implementare necesită corelarea cu soluțiile convenite în urma acestui proces.	**Se acceptă** Termenul de realizare a acțiunii „Alinierea sistemului național de taxare a infrastructurii rutiere la acquis-ul UE, prin transpunerea și aplicarea cadrului european relevant" a fost extins până în trimestrul IV al anului 2027, pentru a permite consultarea proiectului de lege cu Comisia Europeană și examinarea recomandărilor acesteia înainte de adoptare.
Ministerul Mediului (scrisoarea nr.04-07/3481 din 19.10.2026)	33.	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de autor al Programului, este responsabil pentru elaborarea raportului privind evaluarea strategică de mediu pentru „Programul de dezvoltare a transporturilor și mobilității pentru anii 2026–2030" până la aprobarea	**Se ia act** Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va asigura elaborarea raportului privind evaluarea strategică de mediu a Programului în conformitate cu prevederile legislației aplicabile și cu cerințele stabilite prin Decizia nr. 04-07/3153 din 18.09.2026. Raportul va fi elaborat, iar

		documentului de politici și planificare, în baza informațiilor incluse în Decizia nr. 04-07/3153 din 18.09.2026 cu privire la determinarea domeniului de aplicare a raportului privind evaluarea strategică de mediu.	procedura de evaluare strategică de mediu va fi finalizată înainte de aprobarea Programului.