

B | T | D

The Balkan Trust
for Democracy

A PROJECT OF THE GERMAN MARSHALL FUND



REALITĂȚI NISTRENE

POLICY
BRIEF

Nr. 1

Octombrie
2013

IURIE MIHALACHE

REPUBLICA MOLDOVA ȘI REGIUNEA TRANSNISTREANĂ DIN PERSPECTIVA RELAȚIILOR DE TRANSPORT





REALITĂȚI NISTRENE

POLICY BRIEF

**REPUBLICA MOLDOVA ȘI
REGIUNEA TRANSNISTREANĂ
DIN PERSPECTIVA RELAȚIILOR
DE TRANSPORT**

Iurie MIHALACHE

B | T | D The Balkan Trust
for Democracy

A PROJECT OF THE GERMAN MARSHALL FUND

Această publicație a fost elaborată de IDIS „Viitorul” cu sprijinul financiar al Balkan Trust for Democracy, un proiect al German Marshall Fund al Statelor Unite ale Americii. Opiniile exprimate în această publicație reflectă poziția autorilor și nu reprezintă în mod neapărat punctul de vedere al instituțiilor finanțatoare.



IDIS „Viitorul” reprezintă o instituție de cercetare, instruire și inițiative publice, care activează pe o serie de domenii legate de: analiză economică, guvernare, cercetare politică, planificare strategică și management al cunoștințelor. IDIS activează în calitate de platformă comună care reunește tineri intelectuali, preocupați de succesul tranziției spre economia de piață și societatea deschisă în Republica Moldova. Institutul pentru Dezvoltare și Inițiative Sociale (IDIS) „Viitorul” este succesorul de drept al Fundației Viitorul, și păstrează în linii mari tradițiile, obiectivele și principiile de acțiune ale fundației, printre care se numără: formarea de instituții democratice și dezvoltarea unui spirit de responsabilitate efectivă printre oamenii politici, funcționari publici și cetățenii țării noastre, consolidarea societății civile și spiritului critic, promovarea libertăților și valorilor unei societăți deschise, modernizate și pro-europene.

Pentru mai multe informații asupra acestei publicații ori asupra abonamentului de recepționare a publicațiilor editate de către IDIS, vă rugăm să contactați direct Coordonatorul Relații Publice al IDIS „Viitorul”.

Persoana de contact: Diana Lungu - diana.lungu@viitorul.org

Orice utilizare a unor extrase ori opinii ale autorului acestui Studiu trebuie să conțină referințe la IDIS „Viitorul”.

ADRESA DE CONTACT:

Chișinău, Iacob Hîncu 10/1, 2004, Republica Moldova

Telefon: (373-22) 21 09 32

Fax: (373-22) 24 57 14

www.viitorul.org

CUPRINS

INTRODUCERE.....	7
CADRUL LEGAL ȘI REALITĂȚILE ÎN DIFERITE RAMURI ALE TRANSPORTULUI.....	9
NEGOCIERI ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI ȘI PROBLEMELE EXISTENTE.....	12
PARADOXUL TAXELOR DE TRAVERSARE A FRONTIEREI.....	18
CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI.....	19

INTRODUCERE

Relațiile de transport dintre Republica Moldova și regiunea transnistreană (Transnistria) reprezintă unul dintre cele mai abordate dosare, care antrenează dezbateri aprinse atât la nivelul grupului de lucru pe transporturi și asigurarea funcționării normale a căii ferate, cât și la nivelul formatului de negocieri „5+2”. În fond, putem spune că acest dosar reprezintă sursa principală a compromisului care uneori poate salva negocierii aflați în impas – de exemplu, semnarea prelungirii Acordului privind circulația transportului feroviar de mărfuri pe segmentul transnistrean pe 23 septembrie 2012 a fost singurul rezultat palpabil al întrevederii dintre Iurie Leancă și Evghenii Șevciuk. În același timp, în sens contrar, acest dosar este în continuu proces de creștere, adăugând subiecte conflictuale noi. După venirea în fruntea administrației de la Tiraspol a lui Evghenii Șevciuc, chestiunea transporturilor a reprezentat principalul obiect de negociere între cele două părți.

Principalele succese ale negocierilor în cadrul acestui dosar ar putea fi considerate semnarea la 30 martie 2012 a Acordului privind circulația transportului feroviar de mărfuri pe segmentul transnistrean și prelungirea lui pe 23 septembrie curent, agreearea design-ului unui număr neutru al plăcilor de înmatriculare ale automobilelor pentru transportul internațional pe 15 martie 2013. Printre principalele insuccese, putem nota excesiva politizare a subiectului care a condus la includerea în acest dosar a unor probleme care nu aveau legătură cu transportul feroviar și terestru sau interconectarea unor chestiuni între care nu prea există legătură – e vorba de aducerea în discuție a problemei autorizațiilor de transport („dozvoleurilor”) de către partea Transnistreană în conjuncție cu problema deschiderii podului de la Gura Bâcului (un pod intern) sau discutarea în

cadrul acestui dosar a instalării punctelor de control al migrației de către Chișinău. Această aglomerare a disensiunilor face ca dosarul transporturilor să fie extrem de greu de gestionat, mai ales în condițiile în care se aplică principiul de negociere – „nothing is agreed until everything is agreed” (nimic nu e acceptat până când totul nu e acceptat).

Astfel, în momentul de față, dosarul transporturilor a devenit un fel de bulgăre de zăpadă care pe parcursul „rostogolirii” din momentul reluării negocierilor în 2011, a incorporat câteva probleme mari fără prea multă legătură între ele. Ar fi de remarcat trei chestiuni majore – deschiderea podului de la Gura Bâcului, dorit de partea moldovenească pe de o parte și acordarea autorizațiilor pentru transportul internațional și a eliminării punctelor de control al migrației de pe Nistru, dorite de partea Transnistreană, pe de altă parte. Chișinăul consideră că reluarea circulației pe traseul M14 Brest-Odessa în zona satelor Bîcioc și Gura Bâcului ar facilita mult condițiile de circulație pentru cetățenii de pe ambele maluri ale Nistrului. Deoarece această chestiune nu pare a fi vitală pentru ambele părți, Tiraspolul condiționează reluarea circulației cu acordarea autorizațiilor la transportul internațional și înregistrarea autoturismelor, subiect care nu poate fi rezolvat atâta timp cât nu va fi acordat accesul Chișinăului la baza de date a transportatorilor transnistreni (sau crearea unei baze de date comune) și nu va fi rezolvată chestiunea înregistrării mașinilor la Registrul de Stat al Republicii Moldova.

În plus, o contradicție majoră o reprezintă chestiunea punctelor de control al migrației. Chișinăul dorește instalarea a șase puncte noi de control al migrației la frontiera administrativă cu regiunea transnistreană. Măsura face

parte din planul de acțiuni pentru liberalizarea regimului de vize cu Uniunea Europeană. Ca rezultat al protestelor vehemente ale Tiraspolului și Moscovei care s-au arătat deranjate de acest fapt ce va conduce, în opinia lor, la împiedicarea circulației persoanelor, Chișinăul a amânat în prima fază votarea acestei legi în parlament și a declarat că va identifica o soluție de acomodare. Ulterior, pe data de 11 octombrie, Parlamentul adoptă instituirea a șase oficii teritoriale ale Biroului de Migrație și Azil, fără ca să precizeze mecanismul de diferențiere dintre cetățenii străini care intră pe teritoriul Moldovei pe segmentul tranistrean și cetățenii cu viză de reședință în Transnistria. Această procedură va fi stabilită de Guvern.

Prezentul studiu reprezintă o analiză a acestor probleme și urmărește să familiarizeze publicul larg cu principalele noduri conflictuale din acest dosar. Cu regret, constatăm că procesul de negocieri care se desfășoară după uși închise, rămâne extrem de puțin cunoscut de publicul larg și aceasta ar putea fi una dintre cauzele interesului scăzut al populației față de problema reglementării conflictului transnistrean.

CADRUL LEGAL ȘI REALITĂȚILE ÎN DIFERITE RAMURI ALE TRANSPORTULUI

REGLEMENTAREA JURIDICĂ. Analiza comparativă a legislației din transport de pe ambele maluri ale Nistrului, denotă faptul că Republica Moldova dispune de o bază normativă mai evoluată, dar la fel de confuză și ineficientă precum cea din Transnistria. Pe măsură ce autoritățile de resort de la Chișinău depun anumite eforturi pentru ajustarea cadrului normativ la aquisul comunitar (cel mai relevant în acest sens este aprobarea noului Cod al transportului rutier), autoritățile de la Tiraspol își asimilează în ordinea juridică națională actele normative ale Federației Ruse, doar că această recepționare se face în mod fragmentar și cu multiple plagieri, fapt ce generează incoerențe și lacune de drept.

Așadar, legislația Republicii Moldova din sfera transporturilor este reprezentată de Legea cu privire la transporturi nr.1194/1997¹, Codul transporturilor auto nr.116/1998², Codul transportului feroviar nr.309/2003³, dar și alte acte normative subordonate legii, precum Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006⁴ etc. Mai restrânsă ca varietate (din lipsa actelor normative consacrate reglementării transportului feroviar, aerian și maritim), baza normativă a Transnistriei este constituită din Legea cu privire la trans-

porturi nr.67/1997, Legea cu privire la fondul rutier nr.630/2005, Legea drumurilor rutiere nr.174/1999, precum și o serie de acte normative subordonate legii, cum ar fi Decretul „președintelui RMN” nr.243/2011 „Cu privire la regimul juridic al transporturilor de pasageri și bagaje cu transportul rutier și electric în folos public” și numeroase reguli interne aprobate prin ordinul Serviciului Transportului și Infrastructurii Drumurilor de la Tiraspol.

TRANSPORTUL RUTIER. Ca și în restul teritoriului Republicii Moldova, cel mai solicitat mijloc de transport din regiunea transnistreană este cel rutier. În ambele cazuri explicația rezidă în teritoriile relativ mici, benefice tranzitului din statele Europei de Sud-Vest spre statele ex-sovietice, dar și relieful echilibrat și densitatea compactă a populației. Prin esență, transportul rutier este ușor manevrabil, fapt ce asigură deplasarea mărfurilor și a persoanelor în timp scurt și cu cheltuieli minime.

Transnistria se situează pe o poziție superioară Republicii Moldova din punct de vedere al calității drumurilor. Astfel, teritoriul Transnistriei este traversat de 1490 km de drumuri publice, 96% din care dispun de acoperire solidă, în timp ce în Republica Moldova cifrele la acest capitol sunt inferioare. În mare parte, drumurile asfaltate din Transnistria au rămas din perioada sovietică și, în mod paradoxal, sunt mai calitative în raport cu cele din dreapta Nistrului. O situație similară există și cu referire la densitatea rețelei de drumuri. Statisticile plasează regiunea transnistreană la nivelul unor țări precum Turcia, Belarus sau chiar Elveția,

¹ Legea cu privire la transporturi nr.1194 din 21.05.1997 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1997, nr. 67.

² Codul transporturilor auto nr.116 din 29.07.1998 // Monitorul Oficial la Republicii Moldova, 1998, nr.90-91.

³ Codul transportului feroviar nr.309 din 17.07.2003 // Monitorul Oficial la Republicii Moldova, 2003, nr.226-228.

⁴ Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.854 din 28.07.2006 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr.124-125.

cu 44 km de drum la un teritoriu de 100 km². Cu indicatori mai modești se prezintă Republica Moldova din dreapta Nistrului, 32 km de drum la 100 km², de rând cu România și Georgia⁵.

Deși, teritoriul transnistrean este traversat de două drumuri principale: Pervomaisc - Tiraspol - Bender (E58) și Tiraspol - Dubăsari - Râbnîța, cea mai mare dificultate a populației ține de lipsa legăturii directe cu statele Uniunii Europene. Astfel, în prezent, din autogările transnistrene nu există o cursă de autobuz spre Vestul Europei. Ultima cursă de acest fel, Tiraspol - Berlin (deservită de o companie de transport de la Chișinău) a fost sistată în anul 2008, din cauza impedimentelor de ordin vamal. Situația este similară și în cazul tranzitului. Cursele internaționale spre Sud-Vestul Europei cu pornire din Ucraina și Federația Rusă ocolesc teritoriul transnistrean.

TRANSPORTUL AERIAN. Deși orașul Tiraspol beneficiază de un aeroport construit în perioada sovietică, acesta este nefuncțional, iar populația apelează la serviciile Aeroportului Internațional Chișinău și la cel din Odessa, Ucraina. Cel mai frecvent, spațiul aeroportului din Tiraspol este utilizat în scopuri militare de către trupele de pacificatori ale Federației Ruse. Totuși, în ultimul timp, administrația de la Tiraspol desfășoară o activitate consecventă pentru reluarea transporturilor aeriene de mărfuri și pasageri în plan internațional. În comunicatele pretinsului minister al afacerilor externe din Transnistria este indicat că „se realizează o activitate de identificare a resurselor financiare și tehnice în vederea lansării aerodromului din Tiraspol”. Prezintă interes și faptul că un aeroport de dimensiuni mici există în localitatea Camenca, utilizat pentru aviația agricolă și sanitară, doar că printr-o decizie a consiliului raional Camenca, în anul 2010 aeroportul respectiv a fost scos la vânzare, costul

lui fiind evaluat la doar 10.000 USD, preț cu care a și fost comercializat unor antreprenori locali.

TRANSPORTUL FEROVIAI. Abordând situația din transportul feroviar, pornim de la faptul că cele mai importante sectoare de cale ferată de pe cele două maluri ale Nistrului sunt amplasate pe teritoriul regiunii transnistrene. În anul 1991, după proclamarea independenței Republicii Moldova, Î.S. „Calea Ferată a Moldovei” a fost instituită în calitate de operator național al căilor ferate, doar că în anul 2004 s-a produs scindarea. Autoritățile de la Tiraspol au fondat întreprinderea „Calea Ferată a Transnistriei”, utilizând liniile ferate cu ieșire spre Ucraina și stațiile ferate Tiraspol, Bender, Râbnîța⁶. Conform informațiilor primite de la Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, în prezent, nu există o comunicare bilaterală cu stațiile de cale ferată transnistrene, tranzitul prin regiune fiind posibil numai în baza acordurilor triple (Republica Moldova, Ucraina, Rusia)⁷. La momentul actual, în Transnistria se află 289 vagoane de marfă și 11 locomotive (3 magistrale și 8 de manevră), toate aflate la balanța Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, dar fără ca aceasta din urmă să-și poată exercita controlul asupra lor⁸.

Interdicțiile privind circulația transportului feroviar pe teritoriul Transnistriei au fost impuse în martie 2006, după ce autoritățile Republicii Moldova și Ucrainei au introdus reguli noi conform cărora controlul mărfurilor transnistrene trebuia desfășurat în conformitate cu legislația vamală moldovenească. Până la sistare, transportul feroviar de mărfuri prin regiunea

⁵ Suhinin S.A. Complexul de transport al RMN: structura, starea, dezvoltarea // Ediție-online a Școlii de Cercetări Politice din Tiraspol „Transnistria XXI”, Ediția nr.37 (mai). [On-Line]. 2013. http://www.pmr21.info/text.php?cat=9&name=transportnyj_kompleks_v_pmr_struktura_sostojanie_razvitiie&arch=onsite

⁶ Din august 2004 statisticile din Republica Moldova nu conțin date referitoare la transportul feroviar din regiunea transnistreană. Una din problemele ce privesc activele Î.S. „Calea Ferată din Moldova” ține de statutul nedefinit al imobilelor căii ferate din Transnistria, care de fapt au fost confiscate și înstrăinate. Astfel de active au fost estimate în 2005 de către Comisia Interministerială a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al Republicii Moldova la suma de 583 milioane lei.

⁷ Raport Tehnic - Sectorul Feroviar: Banca Mondială și Guvernul Republicii Moldova, Suport pentru Guvernul Republicii Moldova în Elaborarea unei Strategii de Transport și Logistică, elaborat de centrele de consultanță Wiesbaden Koblenz (Germania), mun. Chișinău, Noiembrie 2012.

⁸ Scrisoarea de răspuns nr. 11-4/1584 din 08.08.2013 a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” la cererea depusă de IDIS „Viitorul”.

transnistreană era atractiv pentru agenții economici grație distanței scurte pe care o parcurgeau pentru a ajunge pe piața din Ucraina și Federația Rusă.

TRANSPORTUL URBAN. În două cele mai mari orașe din regiunea transnistreană, Bender și Tiraspol, mai mult de jumătate din fluxul de călători este transportat cu troleibuzele. Statisticile arată că fluxul de călători, dar și investițiile regiunii în transportul electric raportate la anul 1990, s-au dublat în 2004 și s-au triplat în anul 2013. În perimetrul orașului Tiraspol, transportul public este constituit din troleibuze (Î.M. „Administrația Troleibuzelor din Tiraspol” dotată cu 47 troleibuze, dintre care doar 28 sunt funcționale) și microbuze (aflate în posesia a 5 companii private). Troleibuzele sunt foarte vechi. Pentru comparație, cel mai nou a fost achiziționat în anul 1994, la care se adaugă opt troleibuze la fel de uzate, primite în dar recent de la administrația orașelor Minsk și Moscova. Prezintă interes faptul că din anul 1993 orașele Tiraspol și Bender sunt traversate de o linie de troleibuz, acest exemplu fiind printre puținele cazuri din spațiul ex-sovietic când liniile de troleibuz să facă conexiune între două orașe.

În general, problemele transportatorilor din stânga Nistrului sunt aceleași cu cele din dreapta Nistrului: salarii mici, rentabilitate puțină, eschivarea de la plata taxelor și a impozitelor, iar soluția optimă constă în majorarea tarifelor de călătorie. Actualmente, costul unei călătorii cu troleibuzul în orașele Tiraspol și Bender este de 1,7 ruble (aproximativ 2 MDL), iar pentru pensionari și minorii cu vârsta de până la 7 ani – gratuit. Costul unei călătorii cu microbuzul și autobuzul pe liniile urbane este de 2,8 ruble (aproximativ 3,5 MDL).

NEGOCIERI ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI ȘI PROBLEMELE EXISTENTE

ACTIVITATEA LA NIVELUL GRUPURILOR DE EXPERTI. În dorința de a stimula procesul de reglementare a conflictului transnistrean, în octombrie 2007 au fost lansate o serie de inițiative privind consolidarea încrederii și securității între cele două maluri ale Nistrului. Putem afirma cu certitudine că cel mai eficient dialog în problema transporturilor cu administrația regiunii transnistrene s-a desfășurat la nivel de experți. Astfel, la data de 31 octombrie 2007 a fost adoptată Hotărârea Guvernului nr.1178⁹, care prevede crearea a 10 grupuri de lucru, unul dintre care se referă la transportul auto și asigurarea funcționării normale a căii ferate¹⁰. Misiunea grupurilor de lucru constă în crearea unor condiții propice pentru desfășurarea negocierilor privind reglementarea politică a conflictului. Deși, cu o întârziere de 4 ani, în anul 2011, între prim-ministrul Vlad Filat și liderul de atunci al Transnistriei, Igor Smirnov, a fost semnat un regulament de funcționare a grupurilor de lucru. Prin esență, regulamentul este unul mai mult formal, elaborat în pripă și expus pe două foi. După câteva întâlniri sectoriale, pe parcursul anilor 2007-2010, în anul 2011, experții pe problemele feroviare de pe ambele maluri ale Nistrului au examinat și definitivat schemele

tehnologice privind reluarea transportului feroviar de mărfuri pe tronsoanele de cale ferată din regiunea transnistreană¹¹.

În cadrul întrunirilor bilaterale din anul 2012, părțile au discutat posibilitatea tehnică a reluării circulației mărfurilor pe calea ferată prin punctele de trecere Mateuți - Slobodca, Bolboaca - Bender, Cuciurgan și Căușeni - Bender - Cuciurgan. Importantă în acest context a fost întrevvedereea din 30 martie 2012 a Prim-ministrului Republicii Moldova, Vladimir Filat, cu liderul de la Tiraspol, Evghenii Șevciuk, însoțită de semnarea *Deciziei protocolare privind principiile reluării plenare a circulației trenurilor marfare*. Inițial, protocolul a fost semnat pentru o perioadă de 6 luni, apoi la 26 septembrie 2012 a fost semnat un acord adițional de prelungire a termenului pentru încă 12 luni¹². După care, la 23 septembrie 2013, Prim-ministrul Iurie Leancă și liderul administrației de la Tiraspol, Evgheni Șevciuk, au semnat o decizie protocolară cu privire la prelungirea mecanismului ce se referă la transportul feroviar de mărfuri prin regiunea transnistreană, pentru o perioadă de 1 an și 3 luni. Între timp, grație unor remanieri guvernamentale, componența grupurilor de experți a fost modificată¹³, astfel că în prezent, coordonatorul grupului de experți de partea Republicii Moldova în domeniul

⁹ Hotărârea Guvernului R.M. nr.1178 din 31.10.2007 pentru realizarea inițiativelor Președintelui Republicii Moldova privind întărirea încrederii și securității în contextul procesului soluționării problemei transnistrene // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.175-177.

¹⁰ De fapt în varianta inițială a hotărârii de Guvern, erau 7 grupuri de lucru, două dintre care se refereau la transport: grupul de lucru pentru dezvoltarea infrastructurii și grupul de lucru pentru asigurarea funcționării normale a căii ferate. În calitate de coordonator, la ambele era Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M. Ulterior, aceste grupuri au fost comasate.

¹¹ <http://www.gov.md/slidepageview.php?l=ro&idc=610> (vizitat 22.06.2013).

¹² Ambele documente pot fi vizualizate, în formă scanată, pe site-ul oficial al Guvernului R.M., <http://www.gov.md/slidepageview.php?l=ro&idc=615> (vizitat 22.07.2013)

¹³ Conform informațiilor furnizate de Direcția Reintegrare a Cancelariei Guvernului R.M. până în luna iulie 2013 în domeniul transportului au loc 5 ședințe între membrii grupului de experți de pe ambele maluri ale Nistrului.

transportului este viceministrul transporturilor și infrastructurii drumurilor, Vladimir Cebotari, secundat de Serghei Tomșa, Director interimar al Î.S. „Calea Ferată a Moldovei”¹⁴.

Din vara anului 2012 și până în prezent, grupurile de lucru pe problema transportului feroviar și-au stopat activitatea. La solicitarea depusă de IDIS „Viitorul”, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” a confirmat faptul că actualmente între grupurile de experți din domeniul transportului feroviar de pe ambele maluri ale Nistrului negocierile au fost întrerupte. Ultima ședință comună a grupului de experți Republica Moldova – Transnistria în problema căii ferate s-a desfășurat în luna august 2012. Î.S. „Calea Ferată din Moldova” își motivează inacțiunile prin faptul că din partea Transnistriei n-au parvenit careva propuneri de colaborare¹⁵.

O situație incertă persistă și la nivelul grupurilor de experți în domeniul transportului auto. Până în prezent aceștia nu au ajuns la un consens în privința: mecanismului de eliberare a documentelor pentru efectuarea transportului internațional agenților transportatori din Transnistria, dar și cerinței Republicii Moldova ca unitățile de transport din regiunea transnistreană antrenate în efectuarea rutelor internaționale să fie înmatriculate în Registrul unic al Republicii Moldova.

Cea mai recentă ședință ordinară a grupurilor de lucru pe problemele transportului auto s-a desfășurat la 21 august 2013, în incinta Misiunii OSCE din orașul Bender. Ca de obicei, în cadrul ședinței au fost analizate viziunile părților, însă fără rezultate evidente. S-a discutat despre procedura de înregistrare, înmatriculare și admitere a autovehiculelor în traficul internațional. Partea moldovenească a insistat asupra unui mecanism de control al Chișinăului în procesul de înregistrare a autovehiculelor de către partea transnistreană, în timp ce Tiraspolul dorește competențe extinse în cadrul acestui mecanism.

¹⁴ Modificarea componenței grupului de experți se face în temeiul unui ordin al șefului Comisiei guvernamentale pentru reintegrarea țării.

¹⁵ Scrisoarea de răspuns nr. 11-4/1584 din 08.08.2013 a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” la cererea depusă de IDIS „Viitorul”.

RELUAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR.

Deși prezintă un progres calitativ în relația dintre Chișinău și Tiraspol, marii câștigători în urma reluării în anul 2012 a traficului feroviar prin regiunea transnistreană au fost agenții economici din partea stângă a Nistrului¹⁶. Din punct de vedere comercial, avantaje mai puține are Chișinăul, deoarece în perioada sistării circulației feroviare prin Transnistria, mulți agenți economici s-au orientat către transportul rutier¹⁷.

Cu referire la transportul de călători, prezintă interes faptul că prin regiunea transnistreană circulă în regim de tranzit 4 (patru) trenuri de călători, dintre care 3 (trei) formate de Calea Ferată a Federației Ruse (nr. 65/66 Moscova-Chișinău, nr. 595/596 Moscova-Chișinău, nr. 51/52 Saratov-Varna) și doar unul format de Î.S. „Calea Ferată din Moldova” (nr. 642/641 Chișinău-Odesa). Problema în acest context ține de sistarea rutei feroviare Chișinău – Sankt-Petersburg (care traversa segmentul transnistrean) pe motiv că, susțin autoritățile ruse, ar fi inefficientă. Potrivit ex-viceministrului transporturilor de la Chișinău, Valeriu Ciubuc, care în acea perioadă a fost și coordonatorul grupului de lucru, „Problema relansării rutei prin Transnistria nu este una politică, ci economică”, „Nu există un interes financiar al Rusiei și Ucrainei pentru a relua circulația feroviară pe segmentul transnistrean la ruta Chișinău – Sankt-Petersburg, problema constând în fluxul de pasageri redus”¹⁸.

¹⁶ În particular, cei care realizează operațiuni de export-import și asta ținând cont de faptul că ponderea comerțului extern în PIB-ul Transnistriei este de cca 80%, iar cea mai mare parte a veniturilor în bugetul local este format anume din mijloacele obținute ca urmare a acestor relații. Mai ales că transportul feroviar este considerat a fi cel mai ieftin. Între timp, în Transnistria o companie rusească a investit deja 22 milioane de dolari pentru construcția și deschiderea în Bender a unei uzine de producere a sistemelor și componentelor de transport feroviar (osii, sisteme, motoare etc.).

¹⁷ Prezintă interes faptul că după reluarea circulației prin Transnistria, Î.S. „Calea Ferată a Moldovei” și-a redus veniturile. Motivul a fost pierderea câtorva agenți economici mari, precum uzina metalurgică și fabrica de ciment din Râbnîța. Până la reluarea circulației, marfa acestor agenți economici era transportată prin Republica Moldova, prin nodurile feroviare Ocnița (Nord) și Giurgiulești (Sud).

¹⁸ http://www.eco.md/index.php/index.php?option=com_content&view=article&id=7687:ruta-feroviar-chiinu--sankt-petersburg-prin-tiraspol-o-problem-economic&catid=128:actualitate&Itemid=512&layout=default&month=11&year=2012 (vizitat 14.06.2013).

Din nefericire, la Chișinău lipsesc informațiile oficiale privind cantitatea mărfurilor și a călătorilor transportați de la reluarea circulației trenurilor prin Transnistria. În răspunsul la scrisoarea oficială a IDIS „Viitorul”, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” a recunoscut că contrar cerințelor înaintate de Biroul Național de Statistică al R. Moldova, nu ține o evidență statistică privind cantitatea de mărfuri și călători transportată în direcția regiunii transnistrene¹⁹.

PROBLEMA PLĂCILOR DE ÎNMATRICULARE. Bizară este situația survenită în luna februarie 2013 între administrația de la Tiraspol și autoritățile de la Chișinău cu referire la nerecunoașterea numerelor de înmatriculare eliberate de Republica Moldova. Astfel, inspecțiile auto din stânga Nistrului au purces la ridicarea plăcilor de înmatriculare, obținute de automobiliștii locali la Chișinău, calificând înregistrarea transportului în Republica Moldova drept o infracțiune. În calitate de suport juridic a fost adus Regulamentul „Cu privire la înregistrarea unităților de transport în Republica Moldovenească Nistreană” în care se menționa că persoanele fizice sunt obligate să-și înregistreze unitățile de transport la locul de domiciliu sau de reședință, iar persoanele juridice - în raza înregistrării de stat a întreprinderii. În decursul a două săptămâni, toate numerele de înmatriculare ce contraveneau normelor sus-menționate, erau ridicate de la posesori, aceștia fiind constrânși să-și reînregistreze unitățile de transport cu numere de înmatriculare transnistrene. Totuși, începând cu luna martie 2013 asemenea cazuri de ridicare a plăcilor de înmatriculare n-au fost atestate.

Istoricul neînțelegerilor cu referire la plăcile de înmatriculare a început în anul 2001 când autoritățile de la Chișinău au inițiat o campanie de limitare (fără a le interzice) a circulației automobilelor cu numere de înmatriculare transnistrene. Deoarece România a interzis intrarea pe teritoriul său a acestor automobile, ca răspuns, administrația de la Tiraspol a interzis accesul în

stânga Nistrului a automobilelor înmatriculate în România.²⁰ Situația dată s-a păstrat până la finele anului 2007, când polițiștii de la Chișinău au început o campanie de ridicare a plăcuțelor de la automobilele cu numere de înmatriculare transnistrene, din motiv că acestea nu corespund standardelor naționale și internaționale.

Până în luna februarie 2012, în pofida faptului că își aveau domiciliul în regiunea transnistreană, locuitorii preferau să obțină numere de înmatriculare moldovenești pentru a avea acces liber în statele membre ale Uniunii Europene (cu numere transnistrene se puteau deplasa doar în Republica Moldova, Ucraina, Federația Rusă și Belarus, accesul în alte state fiind interzis), iar în acest scop autoritățile de la Chișinău eliberau numere speciale, cu inițialele „TS” - Tiraspol, „SL” - Slobozia și „DB” - Dubăsari. Pe de altă parte, a devenit paradoxal, dar mulți deținători de autovehicule din Republica Moldova preferă să-și înregistreze unitățile de transport în regiunea transnistreană deoarece vămuirea se face la un preț redus. Conform unor informații neoficiale, în regiunea transnistreană sunt înregistrate circa 160.000 de autovehicule, o parte dintre care aparțin cetățenilor Republicii Moldova. Această tendință se datorează faptului că cheltuielile de înmatriculare în Transnistria a unui autovehicul importat (chiar și din Uniunea Europeană) constituie 30% din prețul care ar trebui achitat în dreapta Nistrului. Totodată, în stânga Nistrului pot fi înregistrate și autoturisme ce au o vechime mai mare decât cea admisă de legislația Republicii Moldova²¹. La fel de paradoxal este și faptul că autoritățile de la Chișinău accentuează lupta împotriva fenomenului înregistrării autovehiculelor din Republica Moldova în stânga Nistrului, dar nu întreprind măsuri de ajustare a tarifului vamal la importul de autovehicule²².

²⁰ Studiu: Realizarea dreptului la liberă circulație în regiunea de est a Republicii Moldova. - Chișinău: Asociația Promo-Lex, 2008, p.21.

²¹ Pentru a fi într-un ritm cu autoritățile de la Chișinău, din 08 decembrie 2012 se permite importul în Transnistria a unităților de transport ce nu depășesc 14 ani de la data producerii acestora (Legea RMN „Cu privire la tariful vamal”, nr. 286 din 26.04.2000).

²² La fel, dacă s-ar fi solicitat Ucrainei să nu permită accesul mijloacelor de transport cu numere transnistrene pe teritoriul său și nici trecerea cetățenilor cu pașapoarte transnistrene, am fi creat inconveniente

¹⁹ Scrisoarea de răspuns nr. 11-4/1584 din 08.08.2013 a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” la cererea depusă de IDIS „Viitorul”.

În cadrul negocierilor din martie 2013 (la sediul misiunii OSCE din Bender) la nivelul grupelor de experți și în prezența membrilor formatului 5+2, autoritățile de pe ambele maluri ale Nistrului au discutat cum vor arăta numerele de înmatriculare transnistrene cu statut neutru, pentru transportul de mărfuri și de pasageri. S-a discutat și asupra formării unui sistem informațional comun al mijloacelor de transport. Neînțelegeri au existat cu referire la design-ul plăcilor de înmatriculare fiind recomandate mai multe variante de design. Autoritățile de la Chișinău au insistat includerea stemei Republicii Moldova, însă partea transnistreană nu a fost de acord. Pe de altă parte, transnistrenii au propus o variantă proprie, așa-zisă „neutră” de culoare galbenă. *În final, reprezentanții Chișinăului și Tiraspolului au convenit ca în design-ul plăcuțelor de înmatriculare pentru automobilele din stânga Nistrului să nu fie prezente simbolurile Republicii Moldova și nici ale regiunii transnistrene.* Plăcile vor fi de culoare albă, iar cu negru va fi indicată seria AB și numărul de înmatriculare.

PUNCTELE DE CONTROL AL MIGRAȚIEI.

Recent, Parlamentul adoptă instituirea a șase oficii teritoriale ale Biroului de Migrație și Azil (Hagimus (raionul Căușeni), Hârbovăț, (Anenii Noi), Sănătăuca (Florești), în orașele Dubăsari, Criuleni și Rezina. Conform declarațiilor oficiale, aceste măsuri sunt condiționate de semnarea Acordului de liberalizare a regimului de vize cu Uniunea Europeană, fapt ce impune asigurarea unui control riguros al persoanelor care intră pe teritoriul țării, în special din Asia, și care pot folosi teritoriul Republicii Moldova ca un teritoriu de tranzit spre Uniunea Europeană²³. În acest context, Șeful Delegației Europene în Republica Moldova, Dirk Schuebel, a dat de înțeles că controlul migrației are un rol important în asigurarea securității la frontieră și în lupta cu

terorismul²⁴. Deocamdată însă, nu se cunoaște mecanismul de funcționare a acestor puncte de migrație, din moment ce „străini” ar putea fi calificați majoritatea populației transnistrene. Or, actualmente în Transnistria locuiesc circa 180 de mii cetățeni ruși și aproape 100 de mii de cetățeni ucraineni (deținători ai pașapoartelor acestor țări), astfel încât ei ușor pot fi clasificați drept cetățeni străini. În același timp, autoritățile de la Chișinău declară utilitatea punctelor de control, dar și faptul că străinii se vor putea înregistra opțional. În plus, Republica Moldova le va face acestora un serviciu, scutindu-i de o vizită la Î.S. „Registru” unde ar trebui să se înregistreze timp de 72 ore de la intrarea în țară²⁵. Pe de altă parte, legea a fost criticată vehement de opoziția comunistă, calificându-l drept o limitarea a libertății de mișcare pentru locuitorii de pe malul stâng al Nistrului. Aceleași critici s-au făcut auzite și la Tiraspol.

Drept răspuns la această inițiativă a Republicii Moldova, obligatorie în contextul parcursului european, Sovietul Suprem de la Tiraspol a adoptat Legea cu privire la delimitarea frontierei de stat cu Republica Moldova (la 25 iunie 2013), iar Evghenii Șevciuc a semnat decretul „Cu privire la punctele de acces la frontiera de stat a RMN”. Documentele stabilesc șapte puncte de acces la frontiera „internațională” cu Republica Moldova. Dintre acestea, cinci se referă la transportul rutier: Camenca - Sănătăuca, Râbnița - Rezina, Dubăsari - Criuleni, Bender - Chișinău și Bender - Căușeni; și două țin de calea ferată: Bîcioc - Gura Bîcului și Bender-2 - Chișinău. Alături de acestea, actele mai prevăd instalarea unor puncte de importanță locală, cum ar fi Grușca - Nemirovca, Crasnâi Octeabri - Vertiujeni etc., în total zece la număr. Pentru proiectarea, construcția și definitivarea acestor puncte de acces este acordat un termen de trei luni²⁶.

majore autorităților separatiste și un prilej plauzibil de reunificare grație tendinței populației locale de a obține pașapoarte moldovenești.

²³ Se cunoaște că până în prezent, persoanele care vin din partea stângă a Nistrului nu sunt controlate, ceea ce poate duce la faptul că anumite persoane de rea credință (migranți ilegali) să intre pe teritoriul Republicii Moldova, iar de acolo pe teritoriul Uniunii Europene, fără a avea actele în regulă, la care se adaugă un șir de fenomene, precum traficul de ființe umane, traficul de organe, etc.

²⁴ Dirk Schuebel: „Punctele de control ale migrației au un rol important în lupta cu terorismul”, Interviu publicat în cotidianul „Timpul”, 08 iulie 2013, <http://www.timpul.md/articol/dirk-schuebel-punctele-de-control-ale-imigraiei-au-un-rol-important-in-lupta-cu-terorismul-45544.html?action=print> (vizitat 21.07.2013)

²⁵ Deșcița: Punctele de control al migrației vor fi instalate în afara zonei de securitate, <http://www.ziarelive.ro/stiri/descita-punctele-de-control-al-migrației-vor-fi-instalate-in-afara-zonei-de-securitate.html> (vizitat 06.07.2013).

²⁶ Portalul oficial al liderului de la Tiraspol, <http://president.gospmr.ru/>

INTERDICȚII LA DESCHIDEREA RUTELOR INTERNAȚIONALE. În cadrul negocierii la nivelul grupurilor de experți, tensiuni există cu referire la mecanismul deschiderii rutelor regulate internaționale de călători spre Ucraina și Federația Rusă. De facto, în ultimii ani numeroase rute regulate internaționale din Transnistria și-au încetat existența. Astfel, din 2013, au fost sistate 13 curse spre Ucraina, dintre care 6 spre Odessa, iar în următoarele luni s-ar putea să fie sistate și altele, în legătură cu expirarea termenului. Prin urmare, administrația de la Tiraspol se poate aștepta la un val de nemulțumiri din partea mediului de afaceri, din cauza impedimentelor privind obținerea noilor autorizații de transport, dar și din partea populației, din cauza reducerii posibilităților de a călători peste hotare, în special spre Ucraina (Odessa, Sergheevca, Zatoca, Curortnoe, Primorsc etc.). Însă, problema a rămas nesoluționată, opiniile fiind împărțite. S-a decis convocarea unei alte ședințe la nivelul unor experți internaționali care vor stabili partea tehnică a procedurii de eliberare a autorizațiilor și conformitatea acesteia cu convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte. Părțile au fost de acord în privința creării întreprinderii „Dnestr-Trans”, responsabilă de înregistrarea autovehiculelor în regiunea transnistreană, dar nu este deocamdată stabilit mecanismul propriu-zis de înregistrare.

De fapt problema eliberării autorizațiilor de transport nu este o noutate, fiindcă neînțelegeri dintre Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor de la Chișinău și Serviciul Transporturilor de la Tiraspol au loc periodic. La refuzul autorităților de la Chișinău de a elibera noi autorizații, se implică asociațiile de transportatori de pe ambele maluri ale Nistrului pentru ca într-un final, problema să fie soluționată pentru o anumită perioadă de timp²⁷. Problema este valabilă și în transportul

de mărfuri, autoritățile de la Chișinău limitând numărul autorizațiilor CEMT pentru transportatorii din Transnistria, cu efect direct asupra economiei din stânga Nistrului. Ca răspuns, autoritățile de la Tiraspol tergiversează discuțiile privind deschiderea accesului pe podul care leagă localitățile Gura Bâcului (dreapta Nistrului) și Bâcioc (stânga Nistrului).

IMPLEMENTAREA ÎN COMUN A PROIECTELOR DE INFRASTRUCTURĂ. Studiarea documentelor de transport elaborate în decursul anilor la Chișinău și la Tiraspol, au determinat găsirea unor zone de interes comun. Astfel, o „premieră” în planificarea dezvoltării infrastructurii rutiere și feroviare a Republicii Moldova și Transnistriei a constituit-o planul de acțiuni al Strategiei Naționale de Dezvoltare a Moldovei pe perioada 2008-2011, în care s-a pus accentul pe strategia de dezvoltarea „în comun”²⁸. În particular, Strategia prevedea repararea a două magistrale auto care traversează teritoriile Republicii Moldova și regiunii transnistrene (Chișinău - Dubăsari - Poltava și Brest - Briceni - Chișinău - Tiraspol - Odessa), dar și electrificarea unui sector al căii ferate (Pervomaisc - Tiraspol - Bender - Chișinău - Ungeni). Drept fundament de pornire a planificărilor în comun au servit programele și strategiile elaborate, inițial separat, de ambele părți. De exemplu, Republica Moldova a adoptat Strategia infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017, iar Transnistria - Programul privind dezvoltarea ramurii drumurilor pe anii 2006-2010. De menționat că Strategia infrastructurii transportului terestru a Republicii Moldova nu excludea participarea regiunii transnistrene în dezvoltarea sectorului. În acest document se spune, în particular, că „Strategia dată nu include rețelele de drumuri și căi ferate ale regiunii transnistrene a Republicii Moldova din motiv de lipsă a informației. În măsura în care vor fi obținute informații despre starea tehnică a automagistralelor și despre intensitatea circulației în regiunea

ru/news/ukaz-prezidenta-pmr-no277-ob-utverzhenii-polozheniya-o-punktah-propuska-cherez (vizitat 16.06.2013).

²⁷ Transportatorii cu mijloace de transport auto din Transnistria vor obține autorizații la rute internaționale neregulate, <http://tirasportal.net/novosti-pridnestrovja/transport-i-dorogi/pridnestrovskie-avto-pe-revozchiki-dobivayutsja-vozobnovlenija-vydachi-razreshenii-na-nere-guljamye-mezhdunarodnye-marshruty.html> (vizitat 21.06.2013)

²⁸ Gorelova Elena. Economia politică a reintegrării, publicată în „Moldova - Transnistria: Eforturi comune pentru un viitor prosper. Aspecte economice”. Chișinău: Cu drag, 2009, p.18-19.

dată, Strategia va fi completată”. Bineînțeles, în acest context este cazul să subliniem și tranzitul pe teritoriul transnistrean a gazoductului din Federația Rusă spre statele Uniunii Europene, dar și alte proiecte comune.

PARADOXUL TAXELOR DE TRAVERSARE A FRONTIEREI

În cele din urmă, nu putem trece cu vederea taxa pe care trebuiau să o achite cetățenii Republicii Moldova care traversau „frontiera” cu regiunea transnistreană (numită și „taxa de migrație”). Această taxă a fost introdusă de auto-numitul minister de interne al Transnistriei în primăvara anului 2003 și constituia 0,63 USD. Însă, la solicitările populației, dar și a misiunilor internaționale, cu începere de la 01 ianuarie 2008 taxa respectivă a fost anulată. Conform unor informații neoficiale, veniturile acumulate anual în bugetul Transnistriei din aceste încasări constituia 1,2 mln USD²⁹. Așa cum se înțelege, taxa de intrare pe teritoriul regiunii transnistrene a fost aplicată exclusiv față de cetățenii Republicii Moldova, având un rol discriminatoriu, în schimb cetățenii Ucrainei și ai Federației Ruse puteau traversa liber și gratuit în regiunea transnistreană.

Deși „taxa de migrație” a fost anulată, au fost introduse taxe pentru vizitele de lungă durată, iar depășirea termenului de ședere a cetățenilor străini pe teritoriul transnistrean angajează răspundere sub formă de amendă în mărime de până la 5 unități convenționale (circa 50 MDL) (art.192 din Codul contravențiilor administrative al Transnistriei). În continuare, luând în considerație statutul indefinit de care beneficiază, autoritățile transnistrene și-au introdus reguli vamale și de frontieră distincte. Pentru cetățenii străini, accesul pe teritoriul Transnis-

triei nu este supus regimului de vize, iar traversarea frontierei se face în baza pașaportului (pentru locuitorii din dreapta Nistrului se admite în temeiul buletinului de identitate).

În prezent, cele mai multe dificultăți cu referire la achitarea taxelor de traversare a frontierei întâmpină șoferii agenților de taxi din Republica Moldova. Deseori, acestora li se permite trecerea frontierei doar după achitarea unor taxe neoficiale colaboratorilor serviciului de control al Transnistriei sau li se permite trecerea în regiunea transnistreană, dar la întoarcere le sunt întocmite procese-verbale de constatare a contravențiilor pentru trecerea ilegală a „frontierei de stat” sau „desfășurarea ilegală” a activității de întreprinzător. Motivul este unic - legislația regiunii interzice prestarea serviciilor de transportare a călătorilor de către firmele de taxi înregistrate în Republica Moldova. Actualmente, prestarea serviciilor de taxi în regiunea transnistreană se face în baza patentei de întreprinzător (inițiativa legislativă din Sovietul Suprem cu privire la obligarea companiilor de taxi de a se înregistra sub formă de persoane juridice și a obține licență de activitate nu a întrunit numărul suficient de voturi), pe când în Republica Moldova, acest gen de activitate este supus licențierii (licența se eliberează persoanelor juridice și persoanelor fizice întreprinzători individuali).

²⁹ Inițial, aceste taxe erau percepute de la toate persoanele care vizitau sau traversau regiunea. Între timp, în anul 2006 de la achitarea acestei taxe au fost eliberate mai multe categorii de persoane, în special locuitorii satelor care conform constituției Transnistriei intră în componența acesteia: Molovata Nouă, Hagimus, Cocieri, Vasilievca, Dorotcaia, Pîrîta, Coșnița, Pohrebea și Copanca (Studiu: Realizarea dreptului la liberă circulație în regiunea de est a Republicii Moldova. - Chișinău: Asociația Promo-Lex, 2008, p.9).

CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

Relațiile de transport constituie punctul forte de legătură între populația de pe ambele maluri ale Nistrului, după cum și reprezintă un interes deosebit pentru agenții economici, drept pentru care reprezintă unul dintre cele mai intens discutate dosare, care antrenează dezbateri aprinse atât la nivelul grupului de lucru pe transporturi și asigurarea funcționării normale a căii ferate, cât și la nivelul formatului de negocieri „5+2”. Succesele negocierilor privind reglementarea conflictului transnistrean sunt de asemenea, legate de relațiile de transport, deși există tot mai multe neînțelegeri în cadrul discuțiilor pe măsură ce sunt capacitate și alte subiecte relevante complementare.

1) Reluarea circulației trenurilor de mărfuri poate fi considerată un proiect de scurtă durată atâta timp cât acordurile de prelungire a circulației vor fi reînnoite în fiecare an. Existența unui acord de colaborare pe termen determinat generează incertitudini, însoțite de refuzul părților de a efectua investiții de infrastructură pe termen lung. Cu toate acestea, căile ferate au rolul de liant în procesul de negocieri.

2) În cazul apariției unor dificultăți ulterioare de circulație pe segmentul transnistrean de cale ferată, nu există riscul ca sistemul de transport al Republicii Moldova să fie profund afectat. Conexiunea feroviară cu Ucraina și Federația Rusă s-ar face pe linia Chișinău – Ocnița – Moghiliiv - Podolsk. O filieră intactă conectează Republica Moldova cu Cernăuți, Lvov, Varșovia, altă filieră conectează țara noastră cu Kiev, Moscova și Sankt-Petersburg (nodul feroviar Ocnița), dar și două filiere ce ies din nodul feroviar Basarabeasca și acced spre Odessa și Ismail³⁰. În mod suplimentar, co-

nexiunea rutieră cu Ucraina poate fi realizată pe mai multe rețele de drum din nordul și sudul țării.

3) Semne de întrebare există cu referire la declararea mărfurilor introduse sau scoase de pe teritoriul vamal al Republicii Moldova de către agenții economici din Transnistria. În pofida faptului că baza normativă la acest capitol a fost elaborată³¹, nu există o claritate în privința importului de produse petroliere și a deșeurilor de fier. În afara legii a rămas și mecanismul de trecere a mărfurilor din partea stânga a Nistrului în cazul tranzacțiilor cu participarea companiilor off-shore.

4) Realizările din domeniul relațiilor de transport, implicit circulației trenurilor de mărfuri, poate să constituie premisa unei reintegrări sectoriale etapizate a Republicii Moldova. Negociatorii moldoveni trebuie să convingă colegii de la Tiraspol că modernizarea infrastructurii feroviare din Transnistria, precum și dezvoltarea de ansamblu a regiunii, pot fi realizate doar în cadrul unor proiecte durabile în cadrul unui stat comun. Spre exemplu, o soluție ar fi susținerea financiară din partea Băncii Europene pentru Reconstrucții și Dezvoltare (BERD) și Băncii Europene pentru Investiții (BEI) prin intermediul unor proiecte investiționale de reabilitare a materialului rulant - trenuri și locomotive, după modelul inițiat la Î.S. „Calea Ferată din Moldova”.

unews.com/blog/scenarii-de-solutionare-a-fenomenului-transnistrean/ (vizitat 15.08.2013).

³¹ Hotărârea Guvernului R.M. nr. 1001 din 19.09.01 „Cu privire la declararea mărfurilor de către agenții economici din raioanele de Est ale Republicii Moldova” // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr. 116-118; Hotărârea Guvernului R.M. nr. 815 din 02.08.05 „Cu privire la regularizarea traficului de mărfuri și servicii ce constituie obiectul activității de comerț exterior a Transnistriei” // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr. 104-106.

³⁰ Scenarii de soluționare a fenomenului transnistrean, <http://www.ra->

5) Accesul transportului de mărfuri și pasageri din regiunea transnistreană pe arena internațională poate fi realizată doar prin intermediul actelor de transport eliberate de Republica Moldova. Însă, contrar normelor internaționale, partea transnistreană a inițiat consultări cu reprezentanții Ucrainei în vederea transmiterii directe a autorizațiilor internaționale către Transnistria. Luând în considerație acest fapt, în cadrul discuțiilor în formatul 5+2 și la nivelul grupurilor de experți, partea moldovenească trebuie să insiste ca toate documentele de transport (autorizații pentru deschiderea rutelor internaționale, carnete TIR, carnete INTERBUS, carnete cu foii de parcurs etc.) să fie eliberate de către instituțiile de resort de la Chișinău.

6) Deschiderea aeroportului din Tiraspol reprezintă un proiect irealizabil. În primul rând, aeroportul nu corespunde exigențelor de calitate pentru conferire statutului de aerodrom internațional, iar în al doilea rând, acesta nu va obține certificarea corespunzătoare din partea Organizației Internaționale a Aviației Civile (ICAO). În acest context, sugerăm membrilor grupului de experți, dar și autorităților de resort (Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R. Moldova, Autoritatea Aeronautică Civilă a R. Moldova) să respingă orice tentative de negociere cu partea transnistreană în privința oportunității deschiderii aeroportului din Tiraspol.

7) Ținând cont de faptul că 95% din infrastructura urbană de transport din orașele Tiraspol și Bender este suprauzată, sunt relevante inițierea unor proiecte comune, în perspectiva re-integrării Republicii Moldova, de asamblare a troleibuzelor și de modernizare a transportului electric de pasageri de pe ambele maluri ale Nistrului.

