



NOTĂ ANALITICĂ IPRE nr. 2/2021

**DIN 1 SEPTEMBRIE 2021 SE VA CIRCULA ÎN
AFARĂ DOAR CU „PLĂCUȚE NEUTRE”**

RECOMANDĂRI PENTRU AUTORITĂȚI

Autor: Alexandru FLENCHEA*
Chișinău, 16 aprilie 2021

Pe [22 februarie 2021](#) în cadrul întrevederii Prim-ministrului interimar Aureliu Ciocoi cu Ambasadorul Ucrainei în Moldova Marko Șevcenko au fost reconfirmate „înțelegerile privind admiterea, începând cu 1 septembrie curent, în traficul rutier internațional doar a automobilelor din regiunea transnistreană a Republicii Moldova care dispun de plăcuțe de înmatriculare de model convenit cu abțibildul „MD”, pe lângă autovehiculele înregistrate conform legislației Republicii Moldova.”

Astfel, din 1 septembrie 2021 urmează să fie pus capăt practicii tacite de admitere pe teritoriul Ucrainei a autoturismelor înmatriculate de autoritățile regiunii transnistrene. Subiectul a fost în discuție, intermitent, începând cu octombrie 2018, odată cu inițierea realizării înțelegerilor între Chișinău și Tiraspol privind înmatricularea autoturismelor din regiune cu plăcuțe de model „neutru”. Implementarea deplină a legislației naționale privind regimul de trecere a frontierei de stat moldo-ucrainene va contribui la un management mai bun al acesteia, dar și va constitui un element important al procesului de reglementare transnistreană cu obiectivul final de reintegrare a Republicii Moldova.



Prezenta Analiză a fost elaborată în cadrul proiectului IPRE „Analize Tematice a politicilor publice”, realizat cu susținerea Fundației Konrad Adenauer (KAS) în

Republica Moldova. Opiniile reflectate în prezenta publicație aparțin autorului și nu reflectă neapărat opinia KAS.

RECOMANDĂRI CHEIE:

- 1. Intensificarea campaniei de informare a locuitorilor din stânga Nistrului.** Pe lângă aspectul absolut necesar de informare a locuitorilor regiunii privind necesitatea reînmatriculării automobilelor, campania activă va consolida mesajul clar al Chișinăului și Kievului privind inevitabilitatea aplicării noilor rigori de participare în traficul rutier internațional a autoturismelor din regiune începând 1 septembrie 2021.
- 2. Informarea continuă de către autoritățile de la Chișinău a participanților în formatul de negocieri „5+2” privind măsurile realizate pentru implementarea noilor rigori din 1 septembrie 2021.** Acest efort va consolida poziția Chișinăului, dar și imaginea de actor responsabil, transparent și previzibil.
- 3. Comunicarea pro-activă a autorităților competente moldovenești cu reprezentanții regiunii transnistrene cu privire la procesul de reînmatriculare a automobilelor din regiune, inclusiv pentru identificarea și soluționarea eventualelor constrângeri operaționale ale procesului.**
- 4. Guvernul în comun cu Agenția Servicii Publice urmează să examineze posibilitățile tehnice și operaționale pentru a majora capacitatea de procesare zilnică a oficiilor teritoriale de la Tiraspol și Râbnîța, anticipând o creștere a dinamicii de reînmatriculare a mijloacelor de transport din regiunea transnistreană.**
- 5. Poliția de frontieră urmează să actualizeze în coordonare cu Guvernul în timp util până la 1 septembrie 2021, instrucțiunile operaționale privind regimul de traversare a frontierei de stat cu mijloace de transport din regiunea transnistreană în conformitate cu noile rigori.**
- 6. Poliția de frontieră în cooperare cu Serviciul de Grăniceri din Ucraina urmează să convină în termeni proximi asupra aranjamentelor operaționale tranzitorii care să permită admiterea autoturismelor cu „plăcuțe de înmatriculare” neconforme pe sensul de intrare al frontierei moldo-ucrainene, pentru a permite întoarcerea a celor care vor traversa frontiera înainte de 1 septembrie 2021.**





INTRODUCERE

Starea de conflict nesoluționat, face ca aspectele cotidiene ale vieții locuitorilor din regiunea transnistreană și activitățile economice să fie bazate pe reglementări provizorii în cel mai bun caz. Lipsa acestora, perpetuează existența unei ”zone gri”, care expune cetățenii și afacerile la riscuri, imprevizibilitate și imposibilitate de a-și apăra efectiv drepturile.

Regimul traversării frontierei de stat moldo-ucrainene este stabilit de legislația națională și acordurile bilaterale în vigoare. Totuși, există practica tacită de admitere a vehiculelor cu plăcuțe de înmatriculare neconforme din regiunea transnistreană pentru traversarea hotarului moldo-ucrainean, care este prezentată deseori drept „manifestare a dreptului la libera circulație”. În realitate însă, aceasta aduce prejudicii directe pentru proprietarii acestor automobile în cazul accidentelor rutiere sau al furturilor. Companiile de asigurări refuză acceptarea dosarelor de daune din motivul lipsei unei înmatriculări legale sau a certificatului legal privind testarea tehnică a automobilului, iar instanțele de drept din Ucraina sau Republica Moldova resping eventualele plângeri exact din același motiv.

Punerea în aplicare a înțelegerilor semnate de Chișinău și Tiraspol în aprilie 2018 și startul procesului de înmatriculare cu plăcuțe de model „neutru” de către angajații Agenției Servicii Publice a Republicii Moldova (ASP), la oficiile teritoriale de înmatriculare din Tiraspol și Râbnita în luna septembrie a aceluiași an, au creat un mecanism simplificat și accesibil pentru rezolvarea acestor probleme cu respectarea legislației naționale, dar și a normelor internaționale relevante.

Tergiversarea deciziei privind neadmiterea în traficul rutier internațional a autoturismelor care nu dispun de o înmatriculare legală, nu face decât să alimenteze speranțe neîntemeiate de păstrare a status-quo-ului perpetuând astfel starea de incertitudine și ilegalitate. Iar comunicarea publică ambiguă la acest subiect afectează credibilitatea Republicii Moldovei și subminează procesul de reglementare transnistreană, și respectiv de reintegrare a țării.

CONTEXTUL ACTUAL

Istoricul recent al problemei începe în octombrie 2018, când la scurt timp după deschiderea celor două oficii teritoriale ale ASP de înmatriculare a automobilelor din regiunea transnistreană, Kyivul a înaintat primul demers în adresa Guvernului de la Chișinău cu solicitarea de a comunica data din care Serviciul Grăniceri al Ucrainei ar putea iniția admiterea pe teritoriul țării doar a mijloacelor de transport înmatriculate în conformitate cu legislația Republicii Moldova. Răspunsul la acest demers s-a lăsat așteptat până la 13 martie 2020, când printr-o notă verbală a Ministerului Afacerilor Externe și Integrării Europene a fost comunicată dată agreeată în prealabil în discuții directe cu Ministerul de Externe de la Kyiv – cea de 15 ianuarie 2021. Pentru a preveni un scenariu de exploatare propagandistică a subiectului de către administrația de la Tiraspol, părțile au convenit asupra necesității unui anunț public cu cel puțin șase luni înainte de data limită agreeată, urmat de o campanie de informare a locuitorilor regiunii transnistrene. Lucruri care nu s-au întâmplat pe parcursul anului 2020. Principala oportunitate ratată a fost la 4 august 2020, când Ministrul moldovean de externe efectua o vizită de lucru la Kyiv la invitația omologului său ucrainean. Or, această vizită crea cadrul perfect pentru ca șefii diplomațiilor de la Chișinău și Kyiv, să anunțe despre cele agreeate anterior cu privire la data de 15 ianuarie 2021. Cum anunțul public nu a urmat, nu a urmat nici campania de informare a locuitorilor regiunii cu privire la noile exigențe la trecerea frontierei moldo-ucrainene. Astfel, schimbarea majoră pentru proprietarii de autoturisme din regiunea transnistreană urma să se producă după desfășurarea alegerilor prezidențiale din toamna anului 2020.

Totodată, peste câteva zile de la agreearea de către Chișinău și Kyiv a datei pentru noile măsuri de circulație, Tiraspolul a restricționat unilateral circulația persoanelor atât în Zona de Securitate pe Nistru, cât și la hotar cu Ucraina din 17 martie 2020, invocând motivul pandemic. Aceste restricții au fost ridicate temporar în perioada alegerilor prezidențiale pentru a permite alegătorilor din regiune să participe la scrutin. În context merită să notăm că anunțul public al guvernului de la Chișinău privind noile rigori de traversare a frontierei moldo-ucrainene de automobilele din regiunea transnistreană, planificat



pentru cel târziu la 15 august 2020 (6 luni până la data limită), nu a mai fost făcut până la ziua alegerilor.

Subiectul a intrat în vizorul public abia la mijlocul lunii ianuarie 2021, când a fost publicată copia notei verbale a Ministerului Afacerilor Externe și Integrării Europene în adresa Ministerului ucrainean de Externe din 13 ianuarie 2021, cu propunerea de amânare a termenului limită de 15 ianuarie pentru o perioadă nespecificată. De notat că acest demers a fost făcut chiar a doua zi după vizita oficială a Președintei Maia Sandu la Kyiv.

Într-un final, la 22 februarie 2021, a fost comunicată [decizia](#) oficială a Ucrainei „de a sprijini poziția părții moldave privind admiterea în traficul rutier internațional exclusiv a celor mijloace de transport din regiunea transnistreană a Republicii Moldova, care vor avea plăcuțe de înmatriculare de model agreeat însoțite de sticker <MD>, precum și a altor mijloace de transport înmatriculate în conformitate cu legislația Republicii Moldova.”

Din momentul respectiv, decizia autorităților de la Chișinău și Kyiv pare a fi ireversibilă, iar aplicarea ei pe 1 septembrie 2021 – inevitabilă.

IMPLICAȚII ȘI INTERPRETĂRI POLITICE

Dincolo de complicațiile generate de situația pandemică, anul 2020 s-a remarcat prin instabilitate politică, manifestată, între altele, prin două remanieri guvernamentale, rezultate în succesiunea pe parcursul unui singur an calendaristic a doi Miniștri de Externe și trei Viceprim-miniștri pentru reintegrare. Nu mai puțin important – a fost și un an electoral. Or, campaniile electorale deseori au „pus pe pauză” procesul de reglementare transnistreană.

Pe de o parte, remanierea guvernamentale, formarea și destrămarea coaliției de guvernare, explică, cel puțin în realitățile politicii moldovenesc, lipsa de continuitate în gestionarea dosarului transnistrean și, inclusiv a chestiunii care ține de regimul de traversare a hotarului moldo-ucrainean de autoturisme din stânga Nistrului.

Legătura causală între campania prezidențială și amânarea termenului agreeat de 15 ianuarie 2021, a fost mai puțin evidentă atunci.

Orice schimbare a practicilor pe segmentul transnistrean al frontierei de stat moldo-ucrainene

constituie o provocare de ordin politic și, în multe cazuri, economic pentru decidenții de la Tiraspol, care în trecut au apelat la campanii masive propagandistice, care ținteau atât locuitorii regiunii, cât și participanții în procesul de negocieri în formatul „5+2” cu scopul de a zădărnici acțiunile de management al frontierei moldo-ucrainene.

Așa a fost în martie 2006, când Republica Moldova și Ucraina au pus în aplicare pe segmentul transnistrean al frontierei un protocol al serviciilor vamale semnat în mai 2003 care reglementează transportul de mărfuri peste hotarul moldo-ucrainean. Așa a fost și în 2015, când Ucraina a interzis exportul de mărfuri accizabile (i.e. alcool și produse de tutungerie) prin segmentul transnistrean al frontierei cu Republica Moldova. Așa se întâmplă deja de șase ani, periodic, când Chișinău și Kyiv mai fac un pas spre lansarea controlului comun al frontierei la punctul de trecere Pervomaisc – Kuchurhan. La fel a fost și la începutul anului 2020, când în perioada 10-20 ianuarie a fost aplicat regimul de traversare al frontierei moldo-ucrainene pe porțiunile controlate de autoritățile constituționale doar a mijloacelor de transport din regiunea transnistreană înmatriculare conform legislației Republicii Moldova. Măsura, anunțată drept una temporară și „de testare” a stârnit reacții publice la Tiraspol care a amenințat cu măsuri de răspuns pretins simetrice.

DINAMICA DE ÎNMATRICULARE A AUTOMOBILELOR DIN REGIUNEA TRANSNISTREANĂ

Înțelegerile moldo-ucrainene privind reglementarea traversării hotarului cu automobilele din regiunea transnistreană, au fost corelate cu progrese în procesul de negocieri pentru reglementarea conflictului transnistrean, astfel încât regimul de înregistrare a mijloacelor de transport din regiune să treacă în cadrul legal al Republicii Moldova, iar noile rigori să nu afecteze posibilitatea locuitorilor regiunii să participe liber în traficul rutier internațional.

Altfel spus, înainte de a impune noi reglementări, autoritățile de la Chișinău și Kyiv s-au asigurat că există (a) mecanisme și proceduri simple și accesibile pentru legalizarea mijloacelor de transport prin reînmatricularea lor cu plăcuțe de model „neutru”, și (b) un mecanism la fel de accesibil de confirmare a dreptului de conducere prin obținerea unui permis eliberat de ASP. Anume de acest motiv



prima solicitare din partea Kievului a venit la o lună după deschiderea oficiilor de înmatriculare la Tiraspol și Râbnîța și imediat după eliberarea primelor certificate de înmatriculare o lună mai târziu.

Subiectul „preschimbării” permisului de conducere eliberat de administrația regiunii în unul recunoscut la nivel internațional, care să permită traversarea hotarului de stat, la fel face parte din setul convențional al mecanismului de legalizare care a fost elaborat și pus în aplicare înainte de aplicarea noilor reguli de traversare a sectorului transnistrean al hotarului moldo-ucrainean. Cu acest scop la 11 martie 2020, Guvernul a modificat Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier, simplificând procedura de obținere a permisului de conducere pentru locuitorii regiunii transnistrene care dețin un permis eliberat de administrația regiunii.

Cifrele absolute ne prezintă o imagine incompletă fără o explicație a situației în zonă și o înțelegere a dinamicii procesului. Astfel pentru a aduce mai multe clarificări, potrivit [datelor](#) Biroului Politici de Reintegrare, la 1 aprilie 2021 4.778 de autoturisme din regiunea transnistreană au fost reînmatriculate cu plăcuțe de model „neutru”, inclusiv 225 în luna martie 2021, iar 11.366 conducători auto din regiune au efectuat „preschimbarea” și un total de 36.000 de permise de conducere recunoscute internațional eliberate de ASP sunt deținute de locuitori din regiune¹.

Autoritățile regiunii invocă un număr total de aproximativ 100 mii de unități de transport în zonă, dar și argumentul că noile reguli nu pot fi instituite până la reînmatricularea tuturor acestor vehicule. În realitate însă de departe nu toate cele 100 mii de mijloace de transport se califică pentru plăcuțe de model „neutru” și mult mai puține vehicule au nevoie de ele în contextul subiectului prezentei note și anume:

1. Decizia protocolară privind plăcuțele de model „neutru” vizează exclusiv autoturisme care nu desfășoară activități comerciale, cu alte cuvinte exclude mijloace de transport de pasageri și

mărfuri. Deci din cifra invocată de 100 mii urmează a fi excluse:

- Camioanele;
- Autobusele și microbusele;
- Autospecialele de toate tipurile;
- Transportul urban și interurban;
- Unitățile de transport deținute de instituții „de stat”, inclusiv organe de forță.

2. Reînmatricularea cu plăcuțe de model „neutru” este un drept, nu o obligație, și este necesară doar pentru autoturismele posesorii cărora au intenția de a traversa hotarul de stat al Republicii Moldova. Or, actualele „plăcuțe de înmatriculare” din regiune, deocamdată sunt acceptate pe malul drept al Nistrului. Este evident că o minoritate, nu o majoritate, a automobiliștilor traversează hotarul Republicii Moldova cu autoturismul propriu, și mai puțini o fac cu regularitate.

La fel este fals argumentul că reînmatricularea „tuturor” mijloacelor de transport trebuie să fie o precondiție pentru restricționarea traversării hotarului de automobilele cu „înmatriculare” neconformă. Or, acordarea condițiilor necesare care permit tuturor conducătorilor auto din regiune să-și perfecțeze plăcuțe de model „neutru” și un permis de conducere recunoscut, sunt singurele precondiții care pot fi acceptate. Deși cifrele arată modest deocamdată, nu trebuie neglijat factorul presiunilor din partea administrației regiunii, inclusiv a campaniei de propagandă și dezinformare, menite să descurajeze automobiliștii din stânga Nistrului să-și reînmatriculeze automobilele.

Infrastructura existentă și statele de personal ale oficiilor teritoriale ASP, oferă o capacitate zilnică maximă de 50 automobile înmatriculate la oficiul din Tiraspol, respectiv 25 la Râbnîța. Astfel, cu 20 de zile lucrătoare în decurs de o lună calendaristică cele două oficii pot înmatricula un număr total de 1.500 de vehicule. Pe parcursul a trei ani, de la deschiderea oficiilor la Tiraspol și Râbnîța la 1 septembrie 2018 și până la 1 septembrie 2021, exista potențialul de reînmatriculate a 54 mii de autoturisme (1.500 autoturisme pe lună x 36 luni), ceea ce depășește semnificativ necesitatea reală de reînmatriculare din punct de vedere al numărului de automobiliști din regiune care ar călători regulat peste hotarele Republicii Moldova.

¹ Datele au fost comunicate în cadrul interviului cu angajații Biroului Politici de Reintegrare, Guvernul Republicii Moldova



Chiar și în condițiile actuale, dacă de la 1 aprilie și până la 31 august 2021, oficiile de înmatriculare ar lucra la capacitate maximă, ar putea procesa 7.500 autoturisme (1500 automobile x 5 luni). Adunate cu cele 4.778 vehicule reînmatriculate la 31 martie, ar face un total de 12.278 automobile, cifră care constituie o treime din necesitatea maximă totală, dacă am considera numărul permiselor moldovenești deținute de locuitorii regiunii drept un reper. Iar dacă luăm în calcul doar permisele preschimbate în ultimii trei ani, estimarea maximă ar acoperi integral cererea.

Nu în ultimul rând, anunțarea publică a termenului limită după care automobilisții cu seturi de acte emise de autoritățile din stânga Nistrului nu vor mai putea traversa hotarul trebuie să încurajeze, și a încurajat de fapt, locuitorii regiunii interesați, să obțină acte legale care să le permită să circule liber la nivel internațional.

POSSIBILE RISCURI ȘI SCENARII

Riscurile care ar putea duce la o nouă amânare a termenului limită pot fi de ordin politic și operațional. Operațional, cum s-a arătat mai sus, autoritățile Republicii Moldova au capacitate să presteze servicii de reînmatriculare în timpul rămas pentru o parte însemnată a conducătorilor auto din regiune, suficient cât să fie prevenită o criză. Contextul pandemic – restricțiile de călătorie aplicate de state, dar în special cele aplicate de administrația regiunii transnistrene – este un factor obiectiv de reducere a circulației internaționale, întrucât mulți fie renunță la călătorii, fie se află în imposibilitate de a părăsi regiunea. Riscurile politice, în linii mari, țin de contextul politic intern în Republica Moldova, dar și de procesul de negocieri pentru reglementarea diferendului transnistrean.

Dacă într-un scenariu sau altul, instabilitatea politică va fi folosită drept pretext ca și cel de al doilea termen limită agreeat să fie compromis, asta ar submina credibilitatea și ar afecta poziția Chișinăului, atât în cadrul procesului de negocieri în formatul „5+2”, cât și în relațiile cu Ucraina. Mai mult, o asemenea dezvoltare a situației ar putea reprezenta o nouă provocare în procesul de reglementare fie pentru guvernul actual în demisie sau pentru viitoarea guvernare care se va instala la Chișinău după eventualele alegeri anticipate.

Posibilele riscuri de ordin politic ale unei noi amânări vin din următoarele zone:

- Calitatea Guvernului în demisie cu competențe limitate la administrarea treburilor curente, afectează procesul de coordonare și eficiență în gestionarea chestiunilor politice care necesită asumare, dar și un sprijin clar politic în parlament și o colaborare instituțională eficientă cu administrația prezidențială.
- Alegerile parlamentare anticipate ar putea fi un alt motiv care ar putea fi invocat. De asemenea, perioada organizării alegerilor ar putea diminua eficiența și concentrarea autorităților competente în realizarea măsurilor necesare.
- Tensionarea situației de securitate din estul Ucrainei și escaladarea conflictului cu Rusia ar putea însemna focusarea eforturilor și a resurselor pentru gestionarea provocărilor din estul Ucrainei și conflictului cu Rusia. Dacă un asemenea scenariu totuși s-ar dezvolta, există probabilitatea ca autoritățile ucrainene să impună un regim special de traversare a frontierei de stat din motive de securitate națională.

Adițional, în continuare vom anticipa și unele scenarii posibile de reacție a Tiraspolului care ar putea fi activate pentru a încerca tergiversarea implementării rigorilor de circulație internațională a mijloacelor de transport din regiunea transnistreană începând cu 1 septembrie 2021:

1. Scenariul „măsurilor de răspuns”. O analiză la rece arată că administrația regiunii, de fapt, nu are pârghii prin care să creeze probleme de ordin politic, economic sau social Chișinăului. Un răspuns „simetric” cu privire la circulația persoanelor, precum cel anunțat de liderul de la Tiraspol, Vadim Krasnoselski în ianuarie 2020, nu va ține întrucât interdicția de intrare în/traversare a regiunii este deja în vigoare din 17 martie 2020. În alt context, sistarea livrărilor de energie electrică e un pas pe care administrația regiunii nu și-l poate permite, or acestea constituie principala sursă de venit din „exporturi” și nici proprietarul centralei MoldGRES nu ar admite să-i fie perturbată activitatea. Și nici sistarea tranzitului de gaze naturale nu e o decizie pe care administrația regiunii și-o poate permite politic, decât dacă alege să se desolidarizeze de



Moscova și să renunțe la sprijinul ei politic, economic, și financiar.

2. Scenariul subminării procesului de negocieri în cadrul formatului de negocieri „5+2”. Aici sunt de reținut două lucruri: 1) partenerii internaționali în procesul de negocieri susțin acțiunile de management al frontierei și de reglementare a fluxurilor de bunuri și călători, sau, cel puțin nu pot obiecta nimic; 2) în actualele condiții administrația regiunii transnistrene are nevoie de un proces activ de negocieri mult mai mult decât Chișinăul, absorbit de agenda politică internă și afectat de instabilitatea politică.

3. Scenariul propagandistic. În discuții private observatorii independenți de la Tiraspol au menționat că aplicarea noilor reguli pe 1 septembrie 2021, i-ar da liderului actual al regiunii Vadim Krasnoselski un pretext pentru un start anticipat al campaniei „prezidențiale” după modelul celei din 2006 a lui Igor Smirnov, campanie construită în jurul subiectului așa-numitei „blocade economice” promovate activ în comunicarea publică de la Tiraspol și în afară. Sunt lecții importante de învățat din precedentul anului 2006 - un pas care a lovit în administrația regiunii politic și economic mult mai mult decât decizia referitor la 1 septembrie 2021. Și chiar dacă au fost două luni de campanie mediatică la limita isterizării, chiar dacă reprezentanții regiunii transnistrene s-au retras pentru o perioadă din procesul oficial de negocieri, totuși obiectivul a fost atins - de 15 ani companiile din stânga Nistrului își desfășoară activitatea economică externă în cadrul legal al Republicii Moldova.

CONCLUZII

Rezumând cele relatate mai sus, Chișinăul este pregătit din punct de vedere operațional să aplice noile rigori la hotar cu Ucraina, iar sprijinul deschis sau tacit din partea partenerilor internaționali la fel este prezent.

Republica Moldova și Ucraina s-au sincronizat în demersuri politice și acțiuni practice în privința aplicării plene a rigorilor cadrului bilateral privind managementul frontierei comune.

Autoritățile Republicii Moldova au capacitate operațională și instituțională pentru avansarea procesului de reînmatricularea autoturismelor din stânga Nistrului și pentru „preschimbarea” permiselor de conducere. Statistica modestă a reînmatriculărilor la moment, poate fi îmbunătățită până la 1 septembrie, iar restricțiile pandemice de călătorie diminuează, dacă nu anulează, riscul unei crize în care oficiile de reînmatriculare nu ar putea face față cererii.

Orice schimbare pe teren, cum urmează să fie cea din 1 septembrie 2021, va servi mai curând drept motiv pentru o implicare mai activă în procesul de negocieri în formatul 5+2, care la moment parcurge o etapă de stagnare. Totodată, pentru a preveni orice speculații și acțiuni propagandistice din partea Tiraspolului, autoritățile moldovenești trebuie să informeze pro-activ participanții în procesul de negocieri în formatul „5+2” privind măsurile realizate pentru implementarea noilor rigori din 1 septembrie 2021.

Numărul relativ mic al grupului țintă, în pofida campaniei propagandistice a administrației de la Tiraspol, oferă precondițiile necesare pentru ca locuitorii regiunii care intenționează să circule liber cu mijloacele de transport înmatriculate în conformitate cu legislația Republicii Moldova, să fie încurajați să obțină certificările necesare. Totuși pentru diminuarea riscurilor, autoritățile Republicii Moldova trebuie să-și activeze campania de informare a locuitorilor din regiunea transnistreană privind reînmatricularea mijloacelor de transport conform legislației.



RECOMANDĂRI

În continuare prezentăm un set de recomandări cheie pentru autoritățile moldovenești care urmează a fi îndeplinite până la 1 septembrie 2021:

- 1. Intensificarea campaniei de informare a locuitorilor din stânga Nistrului.** Pe lângă aspectul absolut necesar de informare a locuitorilor regiunii privind necesitatea reînmatriculării automobilelor, campania activă va consolida mesajul clar al Chișinăului și Kyivului privind inevitabilitatea aplicării noilor rigori de participare în traficul rutier internațional a autoturismelor din regiune începând 1 septembrie 2021. Efortul de comunicare al autorităților moldovenești ar trebui să implice inclusiv informații detaliate comunicate de oficiile teritoriale ale ASP la Tiraspol și Rîbnița, dar și de Poliția de Frontieră a Republicii Moldova pentru conducătorii auto din regiunea transnistreană care traversează punctele de trecere ale frontierei de stat în direcția Ucrainei. Mai mult ca atât, autoritățile naționale ar trebui să conlucreze mai activ în realizarea campaniei de informare cu Serviciul de Grăniceri din Ucraina care să comunice mesaje similare cu privire la noile rigori din 1 septembrie și acțiunile pe care le pot întreprinde conducătorii auto din regiune pentru a obține certificările necesare la oficiile teritoriale ale ASP.
- 2. Informarea continuă de către autoritățile de la Chișinău a participanților în formatul de negocieri „5+2” privind măsurile realizate pentru implementarea noilor rigori din 1 septembrie 2021.** Acest efort va consolida poziția Chișinăului, dar și imaginea de actor responsabil, transparent și previzibil. Deși acest subiect este unul exclusiv bilateral moldo-ucrainean și nu poate fi subiect de discuții sau negocieri în cadrul „5+2”, este importantă asigurarea unui nivel adecvat de transparență a deciziilor, planurilor și acțiunilor de implementare convenite între Chișinău și Kyiv.
- 3. Comunicarea pro-activă a autorităților competente moldovenești cu reprezentanții regiunii transnistrene cu privire la procesul de reînmatriculare a automobilelor din regiune,** inclusiv pentru identificarea și soluționarea eventualelor constrângeri operaționale a procesului. Acest efort este unul important. Mai mult, acesta ar dezarma și mai mult o eventuală campanie propagandistică în stânga Nistrului și în cadrul formatului de negocieri ”5+2”.
- 4. Guvernul în comun cu Agenția Servicii Publice urmează să examineze posibilitățile tehnice și operaționale pentru a majora capacitatea de procesare zilnică a oficiilor teritoriale de la Tiraspol și Rîbnița,** anticipând o creștere a dinamicii de reînmatriculare a mijloacelor de transport din regiunea transnistreană.
- 5. Poliția de frontieră urmează să actualizeze în coordonare cu Guvernul în timp util până la 1 septembrie 2021, instrucțiunile operaționale privind regimul de traversare a frontierei de stat cu mijloace de transport din regiunea transnistreană în conformitate cu noile rigori.**
- 6. Poliția de frontieră în cooperare cu Serviciul de Grăniceri din Ucraina urmează să convină în termeni proximi asupra aranjamentelor operaționale tranzitorii care să permită admiterea autoturismelor cu „plăcuțe de înmatriculare” neconforme pe sensul de intrare al frontierei moldo-ucrainene, pentru a permite întoarcerea celor care vor traversa frontiera înainte de 1 septembrie 2021.**

**Alexandru FLENCHEA este expert independent și fost Viceprim-ministru pentru Reintegrare, absolvent al facultății Relații Internaționale, Științe Politice și Administrative (2001). Înainte de numirea în funcția de Viceprim-ministru în 2019 a fost Șef al Biroului Politici de Reintegrare (2019), Manager de Proiecte în cadrul PNUD-Moldova (2018-2019), Ofițer Politic în cadrul Misiunii OSCE în Moldova (2012-2018), Asistent Politic în cadrul Ambasadei SUA în Moldova (2008-2012), și Consultant Principal și Șef de Direcție în cadrul Ministerului Reintegrării (2003-2008).*



Institutul pentru Politici și Reforme Europene (IPRE) a fost înființat în martie 2015 în calitate de centru de analiză și cercetare (eng.: think-tank) independent, non-profit și apolitic. Misiunea IPRE este de a accelera integrarea europeană a Republicii Moldova prin promovarea reformelor sistemice, sporirea democrației participative și consolidarea rolului cetățenilor în procesele decizionale la nivel național și local.

IPRE este membru al Platformei Naționale a Forumului Societății Civile a Parteneriatului Estic (www.eap-csf.eu), co-inițiator al Forumului Parteneriatului Estic al Centrelor de Cercetare (EaP Think-Tank Forum) lansat în anul 2017 la Chișinău.

Adresa: Str. București 90, of. 20
Chișinău, MD-2001, Republica Moldova
Tel.: + 373 22 788 989
E-mail: info@ipre.md
Web: www.ipre.md

