NOTĂ DE FUNDAMENTARE

**Secţiunea 1**

# Titlul proiectului de act normativ

|  |
| --- |
| **Hotărârea Guvernului pentru aprobarea Strategiei Naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022-2030** |

**Secţiunea a 2-a**

# Motivul emiterii actului normativ

|  |  |
| --- | --- |
| 2.1. Sursa proiectului de act normativ | Proiectul a fost elaborat de către reprezentanții Ministerului Transporturilor și infrastructurii, Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., Secretariatului General al Guvernului, în contextul proiectului Consolidarea funcțiilor de management strategic la nivelul SGG - SIPOCA 622 și cu aportul consultantului selectat de Banca Europeană de Investiții, în baza Acordului de servicii de asistență tehnică pentru proiecte, încheiat între Ministerul Fondurilor Europene și Banca Europeană de Investiții, la data de 30.12.2019. Proiectul a fost aprobat prin Decizia nr.1 din data de 18 iulie 2022 a Consiliului de coordonare pentru sistemele de transport inteligente, constituit conform ordonanței Guvernului nr.7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport. Totodată, aprobarea la nivel guvernamental a prezentului proiect de act normativ reprezintă o condiționalitate stabilită prin Planul Naţional de Redresare şi Rezilienţă, conform jalonului nr. 65 *Aprobarea Strategiei și planului de acțiuni privind sistemele inteligente de transport (STI)*, parte a reformei nr. 1 Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră din Componenta C4. Transport sustenabil. |
| 2.2. Descrierea situaţiei actuale | Contextul relevant pentru dezvoltarea sistemelor de transport inteligente și implementarea Strategiei și a Planului de Acțiune STI se referă în special la caracteristicile sistemului național de transport rutier (cu ambele componente interurban și urban), la programul de dezvoltare a rețelei de drumuri așa cum este prevăzut în Master Planul General de Transport (MPGT) și Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 (PI), la planurile de mobilitate urbană durabilă dezvoltate la nivelul orașelor cât și în lista proiectelor pre-identificate anexată la Programul Operațional Transport 2021-2027, la principalele noduri multimodale și la planurile lor de dezvoltare, precum și la alte aspecte instituționale, financiare și / sau legislative, precum:● Politicile generale în domeniul transporturilor;● Legislația națională și europeană în domeniul transporturilor;● Surse de finanțare (de exemplu, Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, PO Transport 2021-2027, Mecanismul de Interconectarea Europei - CEF etc.).Aceste aspecte sunt considerate relevante pentru dezvoltarea domeniului sistemelor de transport inteligente deoarece pot influența implementarea și nevoile de sisteme și servicii STI pe rețeaua de drumuri, contribuie la identificarea celor mai potrivite măsuri în acest domeniu, dar, la rândul lor, pot fi influențate de implementarea STI.Caracteristicile rețelei de transport rutier și ale traficului rutier pot ajuta la identificarea nevoii de sisteme STI. De exemplu, în cazul în care o țară se confruntă cu un nivel ridicat de accidente și este caracterizată de o densitate scăzută a autostrăzilor (în raport cu totalul rețelei naționale de drumuri) care ar putea duce la probleme de congestionare, o implementare corespunzătoare a sistemelor STI de siguranță și de management ale traficului poate îmbunătăți rapid nivelul de servicii pe rețeaua de drumuri a țării respective. Desigur, acest lucru nu înseamnă că implementarea unor astfel de sisteme poate substitui necesitatea și beneficiile investițiilor în infrastructura "hard", cum ar fi autostrăzi, drumuri expres sau alte intervenții pentru îmbunătățirea siguranței circulației (de exemplu, pasarele, sensuri giratorii, treceri de pietoni iluminate etc.), chiar dacă acestea implică costuri de investiție mai ridicate.Obiectivul primar al administratorilor infrastructurii rutiere (CNAIR, în cazul rețelei național de drumuri și autostrăzi și municipalitățile sau consiliile locale/județene în cazul rețelelor rutiere urbane sau județene) în ceea ce privește STI este de a implementa astfel de sisteme pe toate autostrăzile care fac parte din rețeaua TEN-T central cu orizontul de timp 2030 și extinderea ulterioară la TEN-T comprehensive până în 2050 (CNAIR), pe drumurile naționale principale, pe drumurile județene și în localitățile unde sunt probleme de trafic și de siguranță rutieră (primării, consilii locale și consilii județene).În prezent, aproximativ 86% din rețeaua de drumuri naționale este reprezentată de drumurile cu o singură bandă pe sens, acest lucru reprezentând unul din factorii principali care duc la statisticile nefavorabile pentru România în ceea ce privește siguranța rutieră, precum și la costuri socio-economice ridicate legate de accidentele rutiere. Drumurile cu o singură bandă de circulație pe sens sunt considerate a fi cele mai periculoase conform studiilor recente efectuate de EuroRAP (Programul European de Evaluare a Drumurilor, organizație non-profit, înregistrată în Belgia, care este dedicată îmbunătățirii siguranței rutiere și reducerii deceselor rutiere). Studiile au concluzionat că în Europa probabilitatea de apariție a accidentelor pe un drum cu o singură bandă este de patru ori mai mare decât probabilitatea de apariție a acestor evenimente pe autostrăzi.Sistemele de transport inteligente pot avea un rol important, chiar vital în regiunile dezvoltate, cu rețele proprii ierarhizate și inter-conexiuni cu sistemele regionale, naționale de transport. Totuși, nici la nivelul orașelor medii și mici cu rețele modeste de transport, componentele STI nu trebuie ignorate prin prisma beneficiilor aduse de implementarea măsurilor de mobilitate urbană durabilă.Așa cum este menționat în politicile europene, dar și în cadrul legal adoptat la nivel european, sistemele de transport inteligente pot contribui semnificativ la atingerea obiectivelor strategice de eficiență economică, siguranță și mediu la nivelul sistemelor de transport, în general, și la nivelul sistemului de transport rutier, în particularDin perspectiva țintelor politicilor, implementarea STI, inclusiv a soluțiilor de management al traficului și mobilității în transportul rutier, contribuie cu succes la atingerea obiectivelor de durabilitate:● Un mediu înconjurător mai curat;● Utilizarea optimă și mai redusă a energiei și resurselor naturale pentru transport.Totodată, țintele strategice « tradiționale » pentru sectorul de transport sunt și ele atinse prin implementarea STI, inclusiv a soluțiilor de management al traficului și mobilității. Astfel că, implementarea STI contribuie semnificativ la atingerea cu succes a obiectivelor specifice sistemelor de transport, precum:● Trafic eficient și eficace – durate reduse de deplasare, capacitate sporită a rețelelor urbane și interurbane de transport, reducerea congestiei;● Nivel ridicat de calitate serviciilor de transport urban – predictibilitate si punctualitate în transportul public, locuri de parcare integrate în sistemul de transport urban, durate reduse de așteptare în sistemul de transport public;● Modele comportamentale de deplasare durabilă – integrare modală, repartiție modala către modurile durabile;● Nivel ridicat de siguranță a transporturilor – număr redus de accidente, victime și pagube;● Îmbunătățirea calității mediului înconjurător, prin reducerea impactului asupra climei, îmbunătățirea calității aerului și scăderea nivelului zgomotului.Digitalizarea activităților umane (în special a celor economice și a proceselor specifice acestora) este una dintre cele mai importante direcții de dezvoltare la nivel european și național. Acest lucru se poate realiza la nivelul rețelei rutiere de transport prin implementarea sistemelor de transport inteligente și utilizarea serviciilor și datelor furnizate de către acestea. |
| 2.3. Schimbări preconizate | Proiectul de act normativ are în vedere următoarele schimbări:- Optimizarea colectării de date în timp real despre drum, trafic și condiții de călătorie. Acest obiectiv se referă atât la rețeaua de senzori necesară colectării datelor cât și la calitatea optimă a datelor (momentul colectării, acuratețe, acoperire spațială și temporară).- Dezvoltarea de servicii STI noi și creșterea calității celor existente: servicii STI de informare și de mobilitate; servicii STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului; servicii STI pentru siguranță și securitate rutieră; servicii de mobilitate cooperative, conectate și automatizate. Se are în vedere un nivel al serviciului oferit de sistemele de transport inteligente spre care se tinde prin servicii STI noi sau prin creșterea calității serviciilor STI existente- Integrarea STI și a altor sisteme la nivel național și european. Se are în vedere integrarea sistemelor și serviciilor STI la nivel național și european prin dezvoltarea unei arhitecturi cadru la nivel național, prin implementarea interfețelor hardware și software și prin dezvoltarea unor puncte de acces la datele STI, inclusiv a punctului național de acces. - Integrarea multimodală, inclusiv servicii digitale de mobilitate multimodală. Dezvoltarea sistemelor STI și a unui set armonizat de formate și protocoale de schimb de date interoperabile, bazate pe soluțiile tehnice și standardele existente pentru diferite moduri de transport și digitalizarea sistemelor de transport va permite o integrare la nivel informațional a sistemelor specifice diferitelor moduri de transport. Acest lucru va facilita furnizarea armonizată și neîntreruptă a serviciilor de informare cu privire la călătoriile multimodale și dezvoltarea sistemelor integrate suport pentru serviciile digitale de mobilitate multimodală (MaaS – Mobility as a Service).- Integrarea urban-interurban. Abordarea integrată a sistemelor de transport urban-interurban are ca prim pas integrarea STI între cele două categorii de sisteme și oferirea de servicii STI integrate. Acestea vor permite realizarea de planuri de management de trafic și previziuni ale evenimentelor și posibilelor congestii și incidente în trafic.- Reducerea impactului negativ asupra mediului. Implementarea soluțiilor STI va avea ca obiectiv și reducerea impactului negativ asupra mediului prin identificarea măsurilor care pot utilizate în acest scop. Se au în vedere sistemele și serviciile STI de informare privind impactul, de impunere a regulilor, de implementare a principiului poluatorul plătește și altele.- Creșterea siguranței rutiere. Implementarea soluțiilor STI va avea ca obiective reducerea numărului de accidente rutiere și dezvoltarea unei rețele naționale sigure de drumuri prin informarea participanților la trafic, implementarea soluțiilor de siguranță activă și pasivă cu suport din parte sistemele de transport inteligente.- Asigurarea continuității serviciilor STI. Continuitatea serviciilor STI se referă atât la schimbul de date între sistemele vecine cât și la uniformizarea modurilor de prezentare a informațiilor furnizate de STI, prin standardizarea calității datelor și a prezentării informațiilor. Continuitatea va fi asigurată atât la trecerea din zonele urbane către cele interurbane dar și între regiuni sau țări.- Asigurarea unei viziune integrate de dezvoltare a STI – arhitectură cadru națională. Arhitectura cadru STI va fi corelată cu celelalte inițiative la nivel european și va permite dezvoltarea unor sisteme STI interoperabile și integrate ca parte dintr-un sistem general STI dezvoltat la nivel național.- Dezvoltarea cadrului tehnologic și instituțional pentru asigurarea serviciilor STI specifice mobilității cooperative, conectate și automatizate. Cadrul tehnologic va fi, în primă fază, dezvoltat la nivel de sisteme pilot și arii de testare, ulterior se vor implementa sisteme pe tronsoane sau zone extinse ale rețelei de drumuri. Se vor avea în vedere în principal soluțiile de comunicații de tip I2I, V2I și V2X și suport pentru V2V, dar și echipamente și componente necesare conducerii automatizate și autonome. - Date deschise, schimbul de date și prelucrarea în comun a datelor. Principalele sisteme STI care vor prelucra și stoca date vor permite și accesul deschis la aceste date pentru procesarea avansată și pentru dezvoltarea unor aplicații care pot conduce la optimizarea serviciilor STI și la beneficii legate de accesul utilizatorilor la informații. Se vor avea în vedere și soluțiile care privesc utilizarea datelor furnizate de sisteme private precum și parteneriatele pentru prelucrarea și schimbul de date dintre entitățile publice și cele private.- Dezvoltarea cadrului pentru implementarea măsurilor de securitate cibernetică și securitate fizică. Sistemele STI se bazează în mare parte pe tehnologii informaționale iar riscul de atacuri cibernetice are probabilitate de apariție și impact mari. În acest sens este necesară a dezvoltare a cadrului de implementare a măsurilor de securitate cibernetică care să asigure o anumită disponibilitate a STI și să limiteze posibilele atacuri cibernetice.- Asigurarea cadrului instituțional și legislativ pentru dezvoltarea STI. Prin acest obiectiv se urmărește construirea unui cadru instituțional care să permită implementarea strategiei STI și care să fie sprijinit de o serie de inițiative și modificări legislative pentru atingerea rezultatelor maxime ale implementării STI.- Asigurarea resurselor umane calificate în domeniul STI – prin instruirea și perfecționarea angajaților pentru utilizarea STI. Diferitele categorii de utilizatori trebuie să aibă suficiente cunoștințe pentru utilizarea și operarea acestor sisteme. Calitatea serviciilor și eficiența STI depinde și de nivelul de instruire și pregătire al utilizatorilor. Trebuie definit un cadrul educațional care să permită dezvoltarea sistemelor STI în paralel cu resursele umane necesare și cu abilitățile utilizatorilor finali (călători sau conducători de vehicule).- Accelerarea dezvoltării STI prin cooperare academică, cercetare și inovare (parteneriate cu universități, proiecte de cercetare și inovare). Se vor avea în vedere dezvoltarea programelor de studii în domeniul STI, realizarea de consorții pentru proiecte de cercetare între principalii actori din domeniu și susținerea acțiunilor de inovare.- Acceptarea STI de către utilizatori (promovare, instruire, comportament etc.). una dintre principalele forțe ale dezvoltării domeniului STI o constituie utilizatorii acestor sisteme și servicii și acceptarea de către aceștia a soluțiilor STI. Se vor derula acțiuni de promovare și conștientizare a beneficiilor utilizării STI precum și de instruire și modificare a comportamentului utilizatorilor.- Utilizarea standardelor și implicarea în activitatea de standardizare. Se vor avea în vedere acțiune de promovare a standardelor (inclusiv traducerea acestora) pentru facilitarea accesului producătorilor și integratorilor de sisteme STI. Susținerea participării la comitetele de standardizare din domeniul STI.- Monitorizarea dezvoltării sistemelor și serviciilor existente. Se vor identifica și dezvolta soluții de monitorizare a dezvoltării sistemelor și serviciilor STI la nivel național cu posibilitatea furnizării de informații privind necesarul de funcționalități și servicii la un moment dat. |
| 3.3. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea a 3-a**

## Impactul socioeconomic

|  |  |
| --- | --- |
| 3.1. Descrierea generală a beneficiilor şi costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ | Nu au fost identificate. |
| 3.2. Impactul social | Proiectul de act normativ va contribui la creșterea gradului de siguranță rutieră, reducerea congestiei pe rețeaua de drumuri naționale, diminuarea timpilor de parcurs, reducerea consumului de combustibil și reducerea uzurii autovehiculelor. |
| 3.3. Impactul asupra drepturilor şi libertăţilor fundamentale ale omului | Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu. |
| 3.4. Impactul macroeconomic | Adoptarea prezentului act normativ va avea impact macroeconomic prin diminuarea costurilor transportului rutier și reducerea costurilor pentru prevenirea poluării mediului. |
| 3.4.1. Impactul asupra economiei şi asupra principalilor indicatori macroeconomici | Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu. |
|  3.4.2. Impactul asupra mediului concurenţial şi domeniul ajutoarelor de stat | Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu. |
| 3.5. Impactul asupra mediului de afaceri | Proiectul de act normativ contribuie la crearea unui sistem de transport sigur şi durabil. |
| 3.6. Impactul asupra mediului înconjurător | Proiectul de act normativ va contribui la prevenirea poluării mediului, prin reducerea congestiei pe rețeaua de drumuri naționale. |
| 3.7. Evaluarea costurilor şi beneficiilor din perspectiva inovării şi digitalizării | Digitalizarea activităților umane (în special a celor economice și a proceselor specifice acestora) este una dintre cele mai importante direcții de dezvoltare la nivel european și național. Acest lucru se poate realiza la nivelul rețelei rutiere de transport prin implementarea sistemelor de transport inteligente și utilizarea serviciilor și datelor furnizate de către acestea. |
| 3.8.Evaluarea costurilor şi beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile |  |
| 3.9. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea a-4a**

**Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât şi pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informaţii cu privire la cheltuieli şi venituri**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | - în mii lei (RON) - |
|  | Indicatori | Anul curent | Următorii patru ani | Media pe cinci ani |
|  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|  | 4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: | Nu generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat, ansamblul de acțiuni propuse încadrându-se în prevederile bugetare aprobate anual cu această destinație. |
|  | 1. buget de stat, din acesta:1. impozit pe profit2. impozit pe venit |
|  | 1. bugete locale1. impozit pe profit |
|  | 1. bugetul asigurărilor sociale de stat:1. contribuţii de asigurări |
|  | d) alte tipuri de venituri(Se va menţiona natura acestora.) |
|  | 4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: | Nu generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat, ansamblul de acțiuni propuse încadrându-se în prevederile bugetare aprobate anual cu această destinație. |
|  | 1. buget de stat, din acesta:1. cheltuieli de personal2. bunuri şi servicii |
|  | 1. bugete locale:1. cheltuieli de personal2. bunuri şi servicii |
|  | 1. bugetul asigurărilor sociale de stat:1. cheltuieli de personal2. bunuri şi servicii |
|  | d) alte tipuri de cheltuieli(Se va menţiona natura acestora.) |
|  | 4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:a) buget de stat |  |  |  |  |  |  |
|  | b) bugete locale |  |  |  |  |  |  |
|  | 4.4. Propuneri pentru acoperirea creşterii cheltuielilor bugetare |  |  |  |  |  |  |
|  | 4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare |  |  |  |  |  |  |
|  | 4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor şi/sau cheltuielilor bugetare |  |  |  |  |  |  |
|  | 4.7. Punerea în aplicare a prezentei hotărâri nu necesită modificarea cheltuielilor bugetare aprobate. |
|  | 4.8. Alte informaţiiFinanțarea necesară îndeplinirii măsurilor prevăzute în Strategie se realizează de către fiecare instituție/autoritate publică/entitate implicată în absorbția fondurilor europene nerambursabile și asigurarea resurselor financiare necesare pentru cofinanțarea proiectelor realizate cu acestea, precum și în limita fondurilor aprobate anual în bugetele instituțiilor publice implicate. Implementarea măsurilor propuse se va realiza cu încadrare în bugetele aprobate ordonatorilor principali de credite pentru anul 2022 și în proiecțiile bugetare pentru anii următori.Planul Național de Redresare și Reziliență, document strategic realizat de România pentru accesarea Mecanismului de Redresare și Reziliență, prevede o serie de reforme și investiții care sprijină implementarea Strategiei. |

**Secţiunea a 5-a**

**Efectele proiectului de act normativ asupra legislaţiei în vigoare**

|  |  |
| --- | --- |
| 5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziţii. | Adoptarea Strategiei va fi secondată de modificarea unui pachet amplu de reglementări în domeniu. |
| 5.2. Impactul asupra legislaţiei în domeniul achiziţiilor publice | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.  |
| 5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislaţia UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unorprevederi de drept UE) | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
|  5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5.4. Hotărâri ale Curţii de Justiţie a Uniunii Europene | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5.5. Alte acte normative şi/sau documente internaţionale din care decurg angajamente asumate | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5.6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea a 6-a**

**Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 6.1. Informaţii privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 6.2. Informaţii privind procesul de consultare cu organizaţii neguvernamentale, institute de cercetare şi alte organisme implicate | Proiectul de hotărâre a Guvernului a fost afișat pe pagina de internet a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și a fost supus dezbaterilor în Comisia de Dialog Social. |
| 6.3. Informaţii despre consultările organizate cu autorităţile administraţiei publice locale | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 6.4. Informaţii privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 6.5. Informaţii privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Ţării c) Consiliul Economic şi Social d) Consiliul Concurenţei e) Curtea de Conturi | Proiectul de act normativ va fi avizat de Consiliul Legislativ.Proiectul de act normativ nu necesită avizul Consiliului Concurenței, Consiliul Economic și Social și Consiliul Suprem de Apărare a Ţării. |
| 6.6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea a 7-a**

**Activităţi de informare publică privind elaborarea şi implementarea proiectului de act normative**

|  |  |
| --- | --- |
| 7.1. Informarea societăţii civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ | Proiectul de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată. |
| 7.2. Informarea societăţii civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum şi efectele asupra sănătăţii şi securităţii cetăţenilor sau diversităţii biologice | Nu este cazul. |

**Secţiunea a 8-a**

**Măsuri de implementare**

|  |  |
| --- | --- |
| 8.1.Măsuri privind implementarea, monitorizarea şi evaluarea proiectului de act normativ existent | Planul de acțiuni pentru implementarea Strategiei Naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022-2030 prevede sarcini specifice pentru autoritățile publice cu atribuții în domeniu.  |
| 8.2. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

Față de cele prezentate, a fost promovată prezenta Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Strategiei Naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022-2030, pe care îl supunem spre aprobare Guvernului României, în forma prezentată.

**VICEPRIM – MINISTRU,**

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN MIHAI GRINDEANU**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**MINISTRUL AFACERILOR INTERNE**

**LUCIAN NICOLAE BODE**

**MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE**

**VASILE DÎNCU**

**MINISTERUL CERCETĂRII, INOVĂRII ȘI DIGITALIZĂRII**

**SEBASTIAN-IOAN BURDUJA**

**MINISTERUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI**

**ATTILA-ZOLTAN CSEKE**

**MINISTERUL MEDIULUI, APELOR ȘI PĂDURILOR**

**BARNA TÁNCZOS**

**MINISTERUL ANTREPRENORIATULUI ȘI TURISMULUI**

**CONSTANTIN-DANIEL CADARIU**

Față de cele prezentate, a fost promovată prezenta Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Strategiei Naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022-2030, pe care îl supunem spre aprobare Guvernului României, în forma prezentată.

**MINISTERUL ECONOMIEI**

**FLORIN-MARIAN SPĂTARU**

**MINISTERUL EDUCAȚIEI**

**SORIN-MIHAI CÎMPEANU**

**MINISTERUL SĂNĂTAȚII**

**ALEXANDRU RAFILA**

**MINISTERUL INVESTIȚIILOR ȘI PROIECTELOR EUROPENE**

**IOAN MARCEL BOLOȘ**

**MINISTERUL FINANȚELOR**

**ADRIAN CÂCIU**

**MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE**

**BOGDAN LUCIAN AURESCU**

**MINISTERUL JUSTIȚIEI**

**MARIAN-CĂTĂLIN PREDOIU**

**SECRETARUL GENERAL AL GUVERNULUI**

**MARIAN NEACȘU**