



UE

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2026

Chișinău

**Cu privire la aprobarea Regulamentului privind orientările
Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport,
parte a rețelei transeuropene de transport**

În temeiul art. 2 din Legea nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199, art. 442), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune parțial Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, CELEX 32024R1679, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 2024/1679 din 28 iunie 2024.

1. Se aprobă Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport (se anexează).

2. Din data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, prevederile prezentei hotărâri se aplică în măsura în care nu contravin actelor Uniunii Europene privind dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea termenului de o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Prim-ministru

ALEXANDRU MUNTEANU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

REGULAMENT
privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale
de transport, parte a rețelei transeuropene de transport

Capitolul I
PRINCIPII GENERALE

1. Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport (în continuare – *Regulament*) stabilește:

1.1. orientările ce urmează a fi respectate pentru ca Republica Moldova să participe la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. Rețeaua transeuropeană de transport este alcătuită din rețeaua globală, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă bazându-se pe rețeaua globală;

1.2. coridoarele europene de transport din care Republica Moldova face parte, care au importanță strategică pe baza tronsoanelor prioritare ale rețelei transeuropene și a proiectelor de interes comun, și precizează cerințele care trebuie respectate pentru dezvoltarea și implementarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport;

1.3. prioritățile pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport care face parte din rețeaua transeuropeană de transport și prevede măsuri pentru extinderea și modernizarea infrastructurii aferente rețelei transeuropene de transport pe teritoriul Republicii Moldova.

2. Prezentul Regulament se aplică rețelei naționale de transport, care face parte din rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum este indicată pe hărțile cuprinse în anexele nr. 1, 2, 3 și 4 (în continuare – *segment național al TEN-T*).

3. Rețeaua transeuropeană de transport sau „TEN-T” este constituită din ansamblul infrastructurilor de transport rutier, feroviar, fluvial, maritim și aerian de importanță europeană, identificate de Uniunea Europeană în vederea asigurării conectivității, interoperabilității și mobilității durabile între statele membre și țările vecine.

4. Segmentul național al TEN-T cuprinde infrastructura de transport, inclusiv infrastructura pentru introducerea combustibililor alternativi, sistemele de tehnologie a informației și comunicațiilor în domeniul transporturilor (în continuare – *sisteme TIC în domeniul transporturilor*) și măsuri care promovează

gestionarea și utilizarea eficientă a acestei infrastructuri și care permit crearea și operarea de servicii de transport durabile și eficiente.

5. Infrastructura segmentului național al TEN-T se constituie din infrastructura pentru transportul feroviar, pentru transportul pe căi navigabile interioare, pentru transportul maritim, pentru transportul rutier, pentru transportul aerian și pentru transportul multimodal, inclusiv nodurile urbane, astfel cum fiecare dintre aceste modalități de transport sunt stabilite în secțiunile relevante din capitolele II, III și IV.

6. În sensul prezentului Regulament se definesc următoarele noțiuni:

6.1. *proiect de interes comun* – orice proiect desfășurat în temeiul prezentului Regulament;

6.2. *țară învecinată* – un stat membru al Uniunii Europene sau o țară terță, care se învecinează cu Republica Moldova;

6.3. *țară terță* – stat care nu este membru al Uniunii Europene;

6.4. *regiune NUTS* – regiune teritorială de statistică, așa cum este stabilită și clasificată în Nomenclatorul unităților teritoriale de statistică al Republicii Moldova;

6.5. *tronson transfrontalier* – tronson care asigură continuitatea unui proiect de interes comun de ambele părți ale unei frontiere, situat între nodurile urbane cele mai apropiate de frontiera a două state, precum Republica Moldova și o țară învecinată;

6.6. *blocaj* – barieră fizică, tehnică, funcțională, operațională sau administrativă, ce antrenează o întrerupere a sistemului, inclusiv congestia sau oprirea sistematică a traficului, de natură să afecteze continuitatea fluxurilor de trafic pe distanțe lungi sau a fluxurilor de trafic transfrontaliere;

6.7. *nod urban* – zonă urbană unde elemente ale infrastructurii de transport din cadrul rețelei naționale de transport de pasageri și de marfă, de exemplu porturi, inclusiv terminale pentru pasageri, aeroporturi, gări feroviare, terminale de autobuz și terminale multimodale de marfă amplasate în interiorul sau în apropierea zonei urbane, sunt conectate la alte elemente ale infrastructurii respective și la infrastructura aferentă traficului regional și local, inclusiv la infrastructura pentru modurile active de transport;

6.8. *rețea izolată* – rețea feroviară sau o parte a acesteia, cu un ecartament al liniilor diferit de ecartamentul nominal standard european de 1435 mm;

6.9. *transport multimodal* – transport de pasageri sau de marfă, sau ambele, prin utilizarea a două sau mai multe moduri de transport;

6.10. *serviciu digital de mobilitate multimodală* – serviciu care furnizează informații referitoare la datele privind traficul și călătoriile, cum ar fi amplasarea echipamentelor de transport, orarele, disponibilitatea sau tarifele pentru mai multe moduri de transport, putând include caracteristici care permit efectuarea de rezervări sau de plăți sau emiterea de bilete;

6.11. *interoperabilitate* – capacitatea infrastructurii, inclusiv a infrastructurii digitale din cadrul unui mod sau segment de transport și dintre diferite moduri de transport, inclusiv prin prisma tuturor condițiilor normative, tehnice, administrative și operaționale, de a permite fluxuri de trafic și de informații sigure și neîntrerupte care ating nivelurile necesare de performanță pentru respectivul mod sau segment al infrastructurii;

6.12. *nod multimodal pentru pasageri* – punct de legătură între cel puțin două moduri de transport pentru pasageri, care asigură informații referitoare la călătorie, acces la transportul public și transferuri între moduri, cum ar fi stațiile de tip parchează și călătorește, și care acționează ca interfață în interiorul nodurilor urbane și între acestea și între nodurile urbane și rețelele de transport pe distanțe mai lungi;

6.13. *terminal multimodal de marfă* – structură prevăzută cu echipamente pentru transbordarea între cel puțin două moduri de transport sau între două sisteme feroviare diferite și pentru depozitarea temporară a mărfurilor, cum ar fi terminale în porturi interioare sau maritime, de-a lungul căilor navigabile interioare și în aeroporturi, precum și terminale feroviar-rutiere;

6.14. *plan de mobilitate urbană durabilă* (în continuare – *PMUD*) – un document de planificare strategică a mobilității, care vizează îmbunătățirea, în mod durabil, a accesibilității zonei urbane funcționale și a mobilității în interiorul acesteia, incluzând zonele de transfer în respectiva zonă urbană sau în proximitatea acesteia, pentru persoane, întreprinderi și bunuri, în special în vederea îmbunătățirii calității vieții;

6.15. *mod activ* – transport de persoane sau de marfă, prin mijloace nemotorizate, pe baza activității fizice umane, inclusiv cu vehicule cu propulsie electrică auxiliară, adică vehicule cu pedale cu pedalare asistată echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă mai mică sau egală cu 250 W, a cărui asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet înainte ca viteza vehiculului să atingă 25 km/h;

6.16. *sisteme TIC în domeniul transporturilor* – sisteme și aplicații de tehnologie a informației și comunicațiilor care utilizează tehnologii de informare, de comunicare, de navigare sau de poziționare ori localizare, inclusiv tehnologii spațiale, care permit prelucrarea, stocarea și schimbul de date și informații necesare pentru a gestiona în mod eficient infrastructura, mobilitatea și traficul în cadrul rețelei transeuropene de transport, pentru a transmite informații relevante către autorități și pentru a oferi servicii cu valoare adăugată cetățenilor, expeditorilor și operatorilor, inclusiv sisteme pentru o utilizare a rețelei în condiții de reziliență, securitate, siguranță, protecție a mediului și eficiență din punctul de vedere al capacității; acestea includ sistemele, tehnologiile și serviciile menționate la subpunctele 6.16-6.22 și pot include, de asemenea, dispozitive de bord împreună cu componentele de infrastructură sau digitale aferente;

6.17. *sisteme de transport inteligente sau „STI”* – sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologiile ale informației și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport;

6.18. *sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime sau „VTMIS”* – sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime, dezvoltat și întreținut de autoritatea administrației publice, din subordinea organului central de specialitate din domeniul transporturilor, competentă în domeniul transportului naval, în vederea creșterii siguranței și eficienței traficului maritim, îmbunătățirii reacției autorității la incidentele, accidentele sau situațiile potențial periculoase produse în spațiul maritim național, inclusiv operațiile de căutare și salvare, și de a contribui la o mai bună prevenire și detectare a poluării cauzate de nave;

6.19. *mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim sau „EMSWe”* – cadru juridic și tehnic pentru transmiterea electronică a informațiilor legate de obligațiile de raportare aplicabile în cazul escalelor într-un port din cadrul Uniunii Europene, care constă într-o rețea de ghișee unice naționale în domeniul maritim cu interfețe de raportare armonizate și care include schimburile de date prin intermediul sistemului SafeSeaNet și al altor sisteme relevante, precum și servicii comune pentru gestionarea accesului și a registrului utilizatorilor, adresarea, identificarea navelor, codurile de localizare și informații privind mărfurile periculoase și poluante și privind sănătatea;

6.20. *SafeSeaNet* – sistem comunitar de schimb de informații maritime creat de Comisia Europeană în cooperare cu statele membre pentru a asigura punerea în aplicare a legislației comunitare;

6.21. *sistem de management al traficului aerian/sistem de servicii de navigație aeriană sau „sistem ATM/ANS”* – sistem care asigură agregarea componentelor aeriene și de la sol, precum și echipamentul spațial, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor;

6.22. *sistem european de management al traficului feroviar sau „ERTMS”* – sistem european de management al traficului feroviar, care este compus din protecția trenurilor (*ETCS*), comunicațiile radio (*RMR*) și conducerea automatizată a trenurilor (*ATO*) și, în contextul termenelor de punere în aplicare, stabilite în prezentul Regulament, se referă la sistemul de protecție a trenurilor de clasă A și la orice sistem radio de clasă A, prevăzute la subpunctele 6.23 și 6.24;

6.23. *sistemul de protecție a trenurilor de clasă A* – sistem european de control și comandă al trenului (*ETCS*);

6.24. *sistemul radio de clasă A* – sistem de radio mobil feroviar (*RMR*);

6.25. *sistem ERTMS bazat pe comunicații radio* – aplicația de nivel 2 a sistemului european de control și comandă al trenului (*ETCS*), care nu necesită semnale de cale și care utilizează un sistem radio de clasă A pentru a transmite date privind siguranța și alte tipuri de date între calea de rulare și tren;

6.26. sisteme de clasă B:

6.26.1. pentru rețeaua feroviară transeuropeană, reprezintă un ansamblu limitat de sisteme preexistente de protecție a trenurilor și de comunicații radio de voce care se aflau deja în uz pe rețeaua feroviară transeuropeană înainte de 20 aprilie 2001;

6.26.2. pentru alte părți ale rețelei sistemului feroviar din Uniunea Europeană, reprezintă un ansamblu limitat de sisteme preexistente de protecție a trenurilor și de comunicații radio de voce care se aflau deja în uz pe respectivele părți ale rețelei înainte de 1 iulie 2015;

6.27. *port maritim* – spațiu terestru și maritim în care se regăsesc infrastructura și echipamentele necesare, în principal, primirii navelor, încărcării și descărcării acestora, depozitării mărfurilor, recepției și livrării mărfurilor respective, precum și îmbarcării și debarcării pasagerilor, echipajului și a altor persoane și orice altă infrastructură necesară pentru operatorii de transport în cadrul zonei portuare;

6.28. *transport maritim pe distanțe scurte* – circulație a mărfurilor și a pasagerilor pe mare între porturi situate în apele geografice ale unuia sau mai multor state membre sau între un port situat în apele statelor membre și un port situat în apele unei țări terțe adiacente care are țărm la mările învecinate cu apele teritoriale ale unuia sau mai multor state membre;

6.29. *informații electronice referitoare la transportul de mărfuri sau „eFTI”* – set de elemente de date (informații electronice) referitoare la transportul de mărfuri, care sunt prelucrate prin mijloace electronice în scopul schimbului de informații de reglementare între operatorii economici în cauză și între operatorii economici în cauză și autoritățile competente;

6.30. *cerul unic european sau „SES”* – sisteme instituite de Uniunea Europeană în vederea creării unui spațiu aerian operațional mai integrat, având drept obiective consolidarea normelor de siguranță a traficului aerian, contribuția la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și îmbunătățirea performanțelor generale ale managementului traficului aerian și ale serviciilor de navigație aeriană pentru traficul aerian general în Europa;

6.31. *vertiport* – zonă utilizată pentru decolarea și aterizarea aeronavelor cu decolare și aterizare verticală (în continuare „VTOL”);

6.32. *poziție de staționare cu contact* – poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei aeroportuare echipată cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;

6.33. *poziție de staționare la distanță* – poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei aeroportuare care nu este echipată cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;

6.34. *proiect SESAR* – proiect de modernizare a managementului traficului aerian în Europa, care urmărește să furnizeze Uniunii Europene, inclusiv unei țări terțe, o infrastructură performantă, standardizată și interoperabilă de management al traficului aerian și care constă într-un ciclu de inovare ce include faza de definire a SESAR, faza de dezvoltare a SESAR și faza de punere în practică a SESAR;

6.35. *cosmodrom* – instalație pentru testarea și lansarea vehiculelor spațiale;

6.36. *proiect feroviar european* – proiect al întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei, sau al predecesoarei acesteia, întreprinderea comună Shift2Rail;

6.37. *plan general european de management al traficului aerian (Planul general european pentru ATM)* – plan general european de management al traficului aerian al proiectului de cercetare privind ATM în contextul cerului unic european (în continuare „SESAR”);

6.38. *structura de guvernanta a transportului feroviar de marfa* – organisme de guvernanta instituite pentru fiecare coridor de transport de marfa, în scopul guvernării coridoarelor de transport de marfa, și anume: comitetul executiv, alcătuit din reprezentanți ai autorităților corespunzătoare conform competenței, desemnate de către Guvern; consiliul de administrație, alcătuit din reprezentanții administratorilor de infrastructură; administratorii de infrastructură;

6.39. *întreținere* – lucrări menite să mențină starea și capacitatea infrastructurii existente pe durata sa de viață, într-un mod care să îi asigure un nivel de servicii adaptat fluxului de trafic și un nivel ridicat de siguranță;

6.40. *analiză cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic* – evaluare *ex-ante* cuantificată a valorii unui proiect, realizată pe baza unei metodologii recunoscute, care ține seama de toate beneficiile și costurile sociale, economice, sanitare, climatice și de mediu relevante; analiza beneficiilor și a costurilor climatice și de mediu se bazează pe evaluarea impactului asupra mediului, efectuată în temeiul Legii nr. 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului;

6.41. *combustibili alternativi* – combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil din energia folosită pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acesteia și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, inclusiv:

6.41.1. *combustibili alternativi pentru vehicule, trenuri, nave sau aeronave cu zero emisii:*

6.41.1.1. energie electrică;

6.41.1.2. hidrogen;

6.41.1.3. amoniac;

6.41.2. *combustibili din surse regenerabile:*

6.41.2.1. combustibilii din biomasă, inclusiv biogazul, și biocombustibilii, în sensul definiției de la articolul 3 din Legea nr. 10/2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile;

6.41.2.2. combustibilii sintetici și parafinici, inclusiv amoniacul, produși din surse regenerabile de energie;

6.41.3. *combustibili alternativi din surse neregenerabile și combustibili fosili de tranziție:*

6.41.3.1. gaz natural în stare gazoasă (gaz natural comprimat – GNC) și în stare lichidă (gaz natural lichefiat – GNL);

6.41.3.2. gaz petrolier lichefiat (GPL);

6.41.3.3. combustibili sintetici și parafinici produși din surse neregenerabile de energie;

6.42. *spațiu de parcare sigur și securizat* – spațiu de parcare ușor accesibil conducătorilor auto, care efectuează operațiuni de transport de marfă sau de persoane, certificat în conformitate cu reglementarea tehnică aprobată de Guvern. Lista acestor spații de parcare se pune la dispoziție pe site-ul web oficial al Agenției Naționale de Transport Auto, fiind actualizată periodic;

6.43. *sistem de cântărire în mers* – sistem automat amplasat pe infrastructura rutieră în scopul identificării vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a limitelor de greutate relevante, în conformitate cu Legea drumurilor nr. 509/1995;

6.44. *decizie de autorizare a unui proiect* – decizie sau un ansamblu de decizii, inclusiv cu caracter administrativ, luate simultan sau succesiv de una sau mai multe autorități, cu excepția autorităților competente să se pronunțe cu privire la o cale de atac administrativă sau a instanțelor, în temeiul sistemului juridic național și al dreptului administrativ intern, prin care se stabilește dacă un inițiator de proiect are sau nu are dreptul să implementeze un proiect în zona geografică în cauză în cadrul rețelei centrale, al rețelei centrale extinse sau al rețelei globale, fără a aduce atingere niciunei decizii luate în contextul unei căi de atac administrative sau judiciare. În sensul prezentului Regulament, decizia de autorizare a unui proiect nu reprezintă un act permisiv;

6.45. *stație de reîncărcare* – instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de reîncărcare;

6.46. *stație de realimentare* – o singură instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de realimentare;

6.47. *informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră* – orice date privind traficul legate de siguranța rutieră extrase, agregate și prelucrate, oferite utilizatorilor finali de către operatori rutieri și/sau furnizori de servicii publice sau privați, prin intermediul oricărui canale de transmisie;

6.48. *legislație națională armonizată* – acte normative naționale ale Republicii Moldova prin care sunt transpuse, implementate sau executate dispoziții obligatorii ale dreptului Uniunii Europene, în scopul alinierii cadrului juridic național la acquis-ul comunitar;

6.49. *administratorul infrastructurii rutiere de interes național, aflate în proprietatea publică a statului* – Societatea pe Acțiuni „Administrația Națională a Drumurilor”.

7. Obiectivul general al dezvoltării segmentului național al TEN-T este de a institui o rețea unică de transport multimodal de înaltă calitate, compatibilă cerințelor rețelei unice transeuropene de transport la nivelul Uniunii Europene.

8. Segmentul național al TEN-T consolidează coeziunea socială, economică și teritorială a Republicii Moldova, precum și dintre Republica Moldova și țările învecinate care dețin rețele naționale de transport incluse în rețeaua transeuropeană de transport, și contribuie la crearea unui spațiu european unic al transporturilor, care să fie durabil, sigur, eficient și care să aibă reziliență, să sporească beneficiile utilizatorilor săi și să sprijine creșterea favorabilă a incluziunii.

9. Segmentul național al TEN-T demonstrează valoarea adăugată europeană prin contribuția la realizarea obiectivelor prezentate în următoarele patru categorii:

9.1. durabilitate, prin:

9.1.1. promovarea mobilității cu emisii zero și cu emisii scăzute în conformitate cu obiectivele relevante, prevăzute de legislația națională armonizat cu privire la reducerea emisiilor de CO₂;

9.1.2. facilitarea utilizării pe scară mai largă a unor moduri de transport mai durabile, în special prin dezvoltarea în continuare a unei rețele interoperabile de transport feroviar de călători pe distanțe lungi, inclusiv de mare viteză, și a unei rețele de transport feroviar de marfă interoperabile, a unei rețele fiabile de transport pe căi navigabile interioare și a unei rețele de transport maritim pe distanțe scurte pentru pasageri și marfă la nivelul Republicii Moldova, asigurând incluziunea organică în Uniunea Europeană;

9.1.3. creșterea protecției mediului;

9.1.4. reducerea externalităților negative, inclusiv a celor legate de mediu, climă, sănătate, congestionare a traficului și accidente, de exemplu prin programe de stimulare ecologică; sau

9.1.5. creșterea securității energetice;

9.2. coeziune, prin:

9.2.1. accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor Republicii Moldova, precum și cele ale Republicii Moldova cu toate regiunile Uniunii Europene și ale altor țări învecinate, acordând o atenție deosebită regiunilor ultraperiferice și altor regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase, precum și zonelor slab populate;

9.2.2. reducerea decalajelor în ceea ce privește calitatea infrastructurii și promovarea interoperabilității între sistemele digitale ale tuturor modurilor de transport, cu o capacitate de rețea adecvată, între regiuni și între Republica Moldova și statele membre ale Uniunii Europene;

9.2.3. atât pentru traficul de pasageri, cât și pentru traficul de marfă, interconexiunea și coordonarea eficientă între infrastructura de transport pentru traficul pe distanțe lungi și pentru traficul regional și local, pentru a facilita serviciile de transport, inclusiv în nodurile urbane; sau

9.2.4. o infrastructură de transport care să reflecte situațiile specifice din diferite părți ale Republicii Moldova și care să prevadă o acoperire echilibrată a tuturor regiunilor europene;

9.3. eficiență, prin:

9.3.1. eliminarea blocajelor de infrastructură și completarea legăturilor lipsă atât în cadrul infrastructurilor de transport, cât și la punctele de conexiune dintre ele, pe teritoriul Republicii Moldova, precum și între Republica Moldova și țările învecinate, mai ales pe tronsoanele transfrontaliere, și conectarea, după caz, la rețeaua transeuropeană de transport;

9.3.2. eliminarea blocajelor în materie de interoperabilitate, inclusiv a lacunelor ce țin de digitalizare;

9.3.3. interoperabilitatea rețelelor naționale, regionale și locale de transport, precum și a acestora cu rețelele transeuropene;

9.3.4. integrarea optimă și interconectarea tuturor modurilor de transport, inclusiv în nodurile urbane;

9.3.5. promovarea unui transport eficient din punct de vedere economic și de bună calitate, care să contribuie la stimularea creșterii economice și a competitivității;

9.3.6. utilizarea mai eficientă a infrastructurilor noi și a celor existente aflate în funcțiune, spre exemplu, în sectorul feroviar;

9.3.7. aplicarea, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, a unor concepte tehnologice și operaționale și a unor sisteme digitale, care să fie interoperabile și inovatoare; sau

9.3.8. o mai bună coordonare între Republica Moldova și țările învecinate, în ceea ce privește lucrările de infrastructură din proiectele transfrontaliere;

9.4. creșterea beneficiilor pentru toți utilizatorii săi, prin:

9.4.1. asigurarea accesibilității pentru utilizatori și satisfacerea nevoilor acestora în materie de mobilitate și transport, ținând seama în special de nevoile persoanelor aflate în situații de vulnerabilitate, inclusiv ale persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă și ale persoanelor care locuiesc în regiuni periferice, rurale, precum și în zone slab populate;

9.4.2. asigurarea unor standarde de siguranță, de securitate și de calitate înaltă, inclusiv a calității serviciilor pentru toți utilizatorii, atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru transportul de marfă;

9.4.3. sprijinirea calității, eficienței și durabilității unor servicii de transport, care trebuie să fie accesibile și la prețuri convenabile;

9.4.4. sprijinirea unei mobilități care să fie adaptată la schimbările climatice și care să aibă reziliență la pericolele naturale și la dezastrele provocate de om și care să faciliteze o intervenție eficientă și rapidă a serviciilor de urgență și de salvare, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate redusă;

9.4.5. asigurarea rezilienței infrastructurii, în special pe tronsoanele transfrontaliere;

9.4.6. oferirea unor soluții alternative de transport, inclusiv utilizând alte moduri de transport, în cazul perturbărilor la nivelul rețelei;

9.4.7. sprijinirea modurilor active de mobilitate prin îmbunătățirea accesibilității și a calității infrastructurii aferente, ameliorând astfel siguranța și

sănătatea utilizatorilor activi ai infrastructurii și promovând beneficiile ecologice ale modurilor respective;

9.4.8. sprijinirea mobilității fluide în Republica Moldova, precum și între Republica Moldova și Uniunea Europeană; sau

9.4.9. garantarea unei întrețineri adecvate menite să asigure, pentru infrastructura existentă și pe durata sa de viață, un nivel de servicii adaptat fluxului de trafic și un nivel ridicat de siguranță.

10. Segmentul național al TEN-T se planifică, se dezvoltă și se exploatează într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor și în conformitate cu cerințele de mediu aplicabile la nivel național și la nivelul Uniunii Europene, prin:

10.1. dezvoltarea de noi infrastructuri, îmbunătățirea și întreținerea infrastructurii de transport existente, în special prin includerea întreținerii pe întreaga durată de viață a infrastructurii în faza de planificare a construcției sau a îmbunătățirii infrastructurii, precum și prin menținerea în funcțiune a infrastructurii;

10.2. optimizarea integrării și interconectării infrastructurii;

10.3. instalarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare cu combustibili alternativi, contribuind astfel la implementarea tehnologiilor de decarbonizare;

10.4. implementarea de noi tehnologii și sisteme TIC în domeniul transporturilor, având drept scop menținerea sau îmbunătățirea performanței infrastructurii, în cazul în care o astfel de implementare se justifică din punct de vedere economic sau este necesară pentru îmbunătățirea siguranței și a securității;

10.5. optimizarea utilizării infrastructurii, în special prin gestionarea eficientă a capacității și a traficului, promovarea multimodalității și a trecerii la modele de mobilitate mai durabile, inclusiv dezvoltarea unor servicii de transport multimodal durabile, atractive și eficiente;

10.6. luarea în considerare și optimizarea eventualelor corelări și interoperabilități cu alte rețele, în special cu rețelele transeuropene de energie sau de telecomunicații, inclusiv, după caz, întreaga rețea electrică, pentru a asigura coerența între planificarea infrastructurii de reîncărcare și planificarea rețelei corespunzătoare, precum și luarea în considerare a posibilelor corelări și interoperabilități cu infrastructura cu dublă utilizare identificate în Hotărârea Guvernului nr. 24/2025 cu privire la Sistemul național de control al comerțului cu mărfuri strategice în Republica Moldova, precum și în „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul Uniunii Europene și în afara acesteia” adoptate de Consiliu la 26 iunie 2023 și la 23 octombrie 2023, precum și în orice alt document ulterior de revizuire a actelor respective, aprobat ulterior, precum și cu infrastructura pentru biciclete, incluzând piste pentru biciclete pe distanțe lungi;

10.7. dezvoltarea unei infrastructuri verzi, durabile și reziliente la schimbările climatice, luând în considerare modurile active, și promovarea de noi tehnologii ce urmăresc să decarbonizeze construcția infrastructurii de transport,

inclusiv prin utilizarea de materiale eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor și rezistente la schimbările climatice, menite să reducă cât de mult posibil impactul negativ asupra sănătății cetățenilor care trăiesc în zonele învecinate rețelei și asupra mediului, inclusiv din cauza poluării aerului și a poluării sonore, precum și degradarea ecosistemelor;

10.8. luarea în considerare în mod adecvat a rezilienței rețelei de transport și a infrastructurii și serviciilor acesteia, în special pe tronsoanele transfrontaliere, în ceea ce privește atât schimbările climatice și contextul geopolitic, cât și pericolele naturale și dezastrele provocate de om, precum și perturbările, intenționate sau nu, cu scopul de a face față la aceste provocări și de a permite un răspuns adecvat la aceste perturbări și o redresare rapidă, precum și cu scopul de a facilita lanțurile de aprovizionare; și

10.9. asigurare integrării și interoperabilității sistemelor TIC din domeniul transporturilor cu platformele europene relevante (inclusiv TEN-T, EETS, eFTI și alte sisteme ale Uniunii Europene), prin efectuarea auditurilor privind securitatea cibernetică și protecția datelor, în conformitate cu legislația națională armonizată și cu standardele europene aplicabile.

11. În contextul planificării și dezvoltării rețelei naționale și transfrontaliere de transport, organul central de specialitate în domeniul transporturilor are dreptul să decidă adaptarea alinierii detaliate a rutelor în ceea ce privește tronsoanele, luând în considerare circumstanțele specifice din diferitele părți ale teritoriului Republicii Moldova, cum ar fi caracteristicile topografice ale regiunilor în cauză și considerentele de mediu, asigurând în același timp respectarea dispozițiilor prezentului Regulament. O astfel de adaptare nu trebuie să determine nicio ajustare a alinierii rutelor dincolo de ceea ce este permis prin decizia relevantă de autorizare a proiectului.

12. Evaluarea de mediu a planurilor și proiectelor se efectuează în conformitate cu legislația națională armonizată referitoare la prevenirea poluării mediului și evaluării impactului asupra mediu. În cazul proiectelor de interes comun pentru care procesul de achiziții publice cu privire la o evaluare de mediu nu a fost inițiat până la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, urmează să fie evaluată și conformitatea lor cu principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ”.

13. Fără a aduce atingere prevederilor punctului 22 și dacă nu se prevede altfel în prezentul Regulament, segmentul național al TEN-T se dezvoltă treptat în trei etape:

13.1. finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;

13.2. finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și

13.3. finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.

14. Dezvoltarea segmentului național al TEN-T se realizează, în special, prin implementarea unei structuri pentru rețeaua respectivă pe baza unei abordări metodologice coerente și transparente, alcătuită dintr-o rețea o rețea centrală extinsă și o rețea globală, cu noduri de transport și noduri urbane ca puncte de legătură multimodale între rețelele de trafic pe distanțe lungi și rețelele de transport regional și local.

15. Rețeaua globală cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale segmentului național al TEN-T, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri.

16. Rețeaua centrală, în funcție de tipul de transport, și rețeaua centrală extinsă constituie părțile segmentului național al TEN-T care trebuie dezvoltate cu prioritate și modernizate în vederea asigurării conectivității continue, sigure și durabile a Republicii Moldova cu rețeaua TEN-T a Uniunii Europene, pentru a realiza obiectivele politicii de dezvoltare a rețelei naționale de transport. Rețeaua centrală se dezvoltă cu prioritate față de rețeaua centrală extinsă, ambele urmând a fi finalizate în conformitate cu termenele prevăzute la punctul 13, precum și cu cerințele și obiectivele stabilite în prezentul Regulament.

17. Coridoarele europene de transport sunt alcătuite din părțile rețelei centrale sau ale rețelei centrale extinse, care au cea mai mare importanță strategică pentru dezvoltarea unor fluxuri durabile și multimodale de transport de mărfuri și de persoane în Republica Moldova și, în special, între Republica Moldova și alte state din Europa, precum și pentru dezvoltarea unei infrastructuri interoperabile de înaltă calitate și a performanței operaționale.

18. Proiectele de interes comun contribuie la dezvoltarea rețelei naționale și transfrontaliere de transport prin crearea de noi infrastructuri de transport, prin modernizarea infrastructurilor de transport existente sau prin măsuri de promovare a utilizării eficiente a rețelei din punctul de vedere al resurselor.

19. Un proiect de interes comun:

19.1. are o valoare adăugată demonstrată, contribuind la îndeplinirea obiectivelor din cel puțin două dintre cele patru categorii prevăzute la punctul 9; și

19.2. are viabilitate economică, pe baza unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau, în cazul zonelor slab populate sau al proiectelor esențiale pentru dubla utilizare a infrastructurii, are o contribuție pozitivă la dezvoltarea rețelei, pe baza unei astfel de analize.

20. Un proiect de interes comun înglobează întregul său ciclu, care include studiile de fezabilitate, procedurile de autorizare, construirea, punerea în aplicare, întreținerea și evaluarea.

21. La realizarea proiectelor de interes comun, autoritățile publice competente pentru implementarea proiectelor iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea se derulează în conformitate cu dreptul național aplicabil și cu dreptul relevant al Uniunii Europene, în special cu dreptul Uniunii Europene în materie de mediu, protecție a climei, siguranță, securitate, concurență, ajutoare de stat, achiziții publice, sănătate publică și accesibilitate, precum și cu legislația națională armonizată în domeniul nediscriminării.

22. Implementarea proiectelor de interes comun depinde de gradul de maturitate a acestora, de respectarea dreptului Uniunii Europene și a procedurilor legale naționale și de disponibilitatea resurselor financiare, fără a aduce atingere angajamentului financiar al Republicii Moldova, al unui stat membru sau al Uniunii Europene.

23. Pentru coordonarea, construirea sau gestionarea proiectelor transfrontaliere de interes comun în domeniul infrastructurii, în special pentru proiectele complexe și de mari dimensiuni, statele implicate, de comun acord sau la recomandarea Comisiei Europene, pot decide să instituie entități unice. Coordonatorul european relevant are statut de observator în cadrul consiliului de supraveghere sau al unui organism director similar al unei astfel de entități unice.

24. La realizarea proiectelor de interes comun, părțile implicate depun toate eforturile posibile, astfel încât acestea să fie implementate cu eficacitate și în timp util.

25. Atunci când aplică analiza cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic, autoritățile publice responsabile urmează o abordare recunoscută și armonizată, cu aplicarea corespunzătoare a prevederilor Regulamentului cu privire la proiectele de investiții capitale publice, aprobat de Guvern, pentru a permite o evaluare transparentă și comparativă a respectivelor proiecte.

26. Republica Moldova poate coopera cu țările învecinate cu scopul de a conecta segmentul său național al TEN-T la rețelele lor de infrastructură prin intermediul proiectelor de interes comun, după caz, în vederea consolidării creșterii economice durabile și a competitivității, în special pentru:

26.1. promovarea extinderii la țările respective a politicii privind segmentul național al TEN-T, împreună cu alte politici conexe ale statului, mai ales din domeniul mediului și al protecției climei;

26.2. asigurarea conexiunii între segmentul național al TEN-T și rețelele de transport ale țărilor învecinate, la punctele de trecere a frontierei Republicii Moldova, inclusiv pe sectoarele de coridor european de transport situate pe teritoriul unei țări învecinate care face parte din coridorul european de transport, pentru a garanta fluiditatea fluxurilor de trafic, a verificărilor la frontieră, a supravegherii frontierelor și a altor proceduri de control la frontieră;

26.3. asigurarea integrării și continuității segmentului național al TEN-T în cadrul rețelei transeuropene de transport, precum și conexiunea acestuia cu rețelele de transport ale țărilor învecinate, cu scopul de a facilita, după caz, transportul feroviar transfrontalier;

26.4. completarea infrastructurii segmentului național al TEN-T pentru a asigura legătura cu rețelele de transport ale țărilor învecinate, care constituie părți ale rețelei transeuropene de transport din Uniunea Europeană;

26.5. promovarea interoperabilității rețelei naționale cu rețeaua transeuropeană de transport și cu rețelele țărilor terțe;

26.6. facilitarea transportului maritim și promovarea rutelor de transport maritim pe distanțe scurte, între Republica Moldova și statele membre ale Uniunii Europene și între Republica Moldova și țările terțe, cu condiția ca acestea să nu contribuie la relocarea emisiilor de dioxid de carbon;

26.7. facilitarea transportului pe căi navigabile interioare ale Republicii Moldova în cadrul interconectării cu rețelele de transport ale țărilor învecinate;

26.8. facilitarea transportului aerian între Republica Moldova și statele membre ale Uniunii Europene, precum și între Republica Moldova și țările terțe, cu scopul de a promova competitivitatea și creșterea economică eficientă și durabilă, inclusiv consolidarea integrării în cerul unic european și o mai bună cooperare în materie de management al traficului aerian;

26.9. conectarea și punerea în aplicare a sistemelor TIC în domeniul transporturilor pe plan național;

26.10. promovarea decarbonizării transporturilor, în special prin instalarea unei infrastructuri pentru combustibili alternativi, în vederea instituirii unei rețele continue conectate cu rețeaua transeuropeană de transport.

27. În anexa nr. 4 se prezintă hărți indicative ale rețelei naționale și ale rețelei transeuropene de transport extinse la anumite țări învecinate, indicând, după caz, o rețea centrală extinsă și o rețea globală, în conformitate cu criteriile prevăzute în prezentul Regulament.

Capitolul II DISPOZIȚII GENERALE

Secțiunea 1

Dispoziții generale și priorități privind rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală

28. Rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală:

28.1. sunt cele indicate pe hărțile din anexa nr. 1 și în lista din anexa nr. 2;

28.2. sunt specificate într-o mai mare măsură prin descrierea componentelor infrastructurii;

28.3. îndeplinesc cerințele privind infrastructurile de transport stabilite în prezentul capitol și în capitolele III și IV; și

28.4. constituie baza pentru identificarea proiectelor de interes comun.

29. Rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă cuprind acele părți ale rețelei transeuropene de transport care trebuie dezvoltate în mod prioritar pentru realizarea obiectivelor politicii privind rețeaua transeuropeană de transport.

30. Nodurile segmentului național al TEN-T sunt prevăzute în anexa nr. 2 și includ nodurile urbane și nodurile de transport (aeroporturi, porturi maritime și interioare, terminale feroviar-rutiere și terminale de-a lungul căilor navigabile interioare).

31. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor adoptă măsurile necesare pentru rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală, care trebuie dezvoltate și implementate în vederea respectării prezentului Regulament până la datele prevăzute la punctul 13, cu excepția cazului în care prezentul Regulament prevede altfel.

32. În contextul dezvoltării rețelei centrale extinse și a rețelei globale, se acordă prioritate generală măsurilor necesare pentru:

32.1. creșterea ponderii și, după caz, a capacității transporturilor mai durabile de marfă și pasageri, în special în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării, precum și a sporirii beneficiilor sociale și economice derivate din domeniul transporturilor;

32.2. asigurarea unui nivel sporit de accesibilitate și conectivitate pentru toate regiunile Republicii Moldova, ținând seama totodată de coeziunea teritorială și socială, inclusiv de situația specifică a regiunilor periferice, precum și a zonelor slab populate;

32.3. asigurarea integrării optime a modurilor de transport și a interoperabilității dintre acestea, inclusiv a modurilor active de mobilitate în zonele urbane;

32.4. crearea legăturilor lipsă și înlăturarea blocajelor, în special în cazul tronsoanelor transfrontaliere;

32.5. implementarea infrastructurii necesare pentru a asigura o circulație fluidă a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, precum și a navelor și aeronavelor, care utilizează combustibili ce contribuie la reducerea emisiilor și la sporirea securității energetice;

32.6. promovarea utilizării eficiente, fluide și durabile a infrastructurii și, după caz, creșterea capacității;

32.7. menținerea în funcțiune a infrastructurii existente și îmbunătățirea sau menținerea nivelului său de calitate în ceea ce privește siguranța, securitatea, eficiența sistemului de transport și a operațiunilor de transport, reziliența la schimbările climatice și la dezastre, performanța de mediu și continuitatea fluxurilor de trafic;

32.8. îmbunătățirea calității serviciilor și a condițiilor sociale pentru lucrătorii din transporturi, a accesibilității pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate redusă și pentru alte persoane aflate în situații de vulnerabilitate, prevenind și atenuând sărăcia în materie de transporturi;

32.9. îmbunătățirea digitalizării, permiterea punerii în aplicare digitală în conformitate cu dreptul național și al Uniunii Europene transpus și dezvoltarea automatizării, în special prin punerea în aplicare și implementarea unor sisteme TIC în domeniul transporturilor; sau

32.10. atunci când este necesar și ținând seama de cerințele constituționale, adaptarea infrastructurii la o dublă utilizare pentru a răspunde atât nevoilor civile, cât și celor de apărare, acordând o atenție deosebită itinerariilor necesare pentru deplasările rapide și de amploare ale forțelor militare.

33. Pentru completarea măsurilor prevăzute la punctul 32, se acordă o atenție deosebită măsurilor necesare pentru:

33.1. contribuirea la atenuarea expunerii zonelor urbane și, după caz, a zonelor sensibile dens populate la efectele negative ale tranzitului feroviar și rutier;

33.2. optimizarea utilizării infrastructurii, în special prin gestionarea eficientă a capacității, prin managementul traficului și prin creșterea performanței operaționale;

33.3. contribuirea la obținerea de efecte pozitive asupra sănătății și mediului prin promovarea utilizării modurilor active de mobilitate datorită dezvoltării infrastructurii corespunzătoare pentru mersul cu bicicleta și mersul pe jos;

33.4. asigurarea, pentru toți participanții de pe piață, a unui acces nediscriminatoriu la infrastructura segmentului național al TEN-T de transport; sau

33.5. asigurarea trecerii eficiente a frontierei pentru transportul de marfă, ținând seama de timpul de așteptare.

Secțiunea a 2-a

Dispoziții generale și priorități privind coridoarele europene de transport

34. Cele două coridoare europene de transport indicate pe hărțile din anexa nr. 3, din care face parte și rețeaua de transport a Republicii Moldova sunt următoarele:

34.1. Marea Baltică-Marea Neagră-Marea Egee;

34.2. Rin-Dunăre.

35. Republica Moldova adoptă măsurile adecvate pentru coridoarele europene de transport, care trebuie dezvoltate în vederea respectării prezentului Regulament, până la 31 decembrie 2040 pentru infrastructura acestora care face parte din rețeaua centrală extinsă.

36. Modificările alinierilor coridoarelor europene de transport, adoptate de Comisia Europeană, care afectează părțile situate pe teritoriul Republicii Moldova, se bazează pe acorduri la nivel înalt privind rețelele infrastructurilor de transport încheiate între Uniunea Europeană și Republica Moldova.

37. În contextul dezvoltării coridoarelor europene de transport indicate la punctul 34, se acordă prioritate generală măsurilor necesare pentru:

37.1. dezvoltarea unei rețele naționale de transport feroviar de marfă de înaltă performanță, fluide și pe deplin interoperabile cu rețeaua transeuropeană de transport feroviar de marfă la nivelul Uniunii Europene;

37.2. dezvoltarea unei rețele naționale de transport feroviar de călători de înaltă performanță, inclusiv de mare viteză, care să fie interoperabilă cu rețeaua transeuropeană de transport feroviar de călători și care să conecteze nodurile urbane naționale cu nodurile urbane din Uniunea Europeană și alte țări învecinate;

37.3. dezvoltarea unei infrastructuri eficiente de transport aerian și pe căi navigabile interioare și a unei infrastructuri de transport maritim bine integrate în spațiul maritim european;

37.4. dezvoltarea unei rețele de drumuri sigure și securizate, care să beneficieze de o capacitate suficientă de infrastructuri pentru combustibili alternativi, precum și de zone de parcare sigure și securizate;

37.5. dezvoltarea unor soluții în materie de transport multimodal și interoperabil;

37.6. promovarea integrării intermodale a întregului lanț logistic, care să se interconecteze eficient în nodurile de transport și în nodurile urbane;

37.7. implementarea infrastructurii necesare pentru a asigura o circulație fluidă a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, precum și a navelor și aeronavelor care utilizează combustibili ce contribuie la reducerea emisiilor și la sporirea securității energetice;

37.8. implementarea sistemelor TIC în domeniul transporturilor pentru toate modurile de transport din rețea, după caz, pentru a asigura o utilizare eficientă a infrastructurii și pentru a permite schimbul de informații digitale; sau

37.9. îmbunătățirea conexiunilor dintre segmentul național al TEN-T cu întreaga rețea transeuropeană de transport și rețelele de infrastructură ale altor țări învecinate, după caz.

Capitolul III DISPOZIȚII COMUNE

Secțiunea 1 Infrastructura de transport feroviar

Subsecțiunea 1 Componentele infrastructurii de transport feroviar

38. Infrastructura de transport feroviar cuprinde, în special:

38.1. liniile de cale ferată, inclusiv:

38.1.1. șinele;

38.1.2. macazurile;

38.1.3. trecerile la nivel;

38.1.4. liniile abătute;

38.1.5. tunelurile;

38.1.6. podurile; și

38.1.7. infrastructura pentru atenuarea impactului asupra mediului;

38.2. gările situate de-a lungul liniilor de cale ferată indicate în anexa nr. 4 pentru transferul călătorilor în cadrul modului de transport feroviar, precum și între modul de transport feroviar și alte moduri de transport;

38.3. infrastructurile de servicii feroviare situate de-a lungul liniilor de cale ferată indicate în hărțile din anexa nr. 4, altele decât gările de călători, astfel cum sunt definite la articolul 2 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, în special stațiile de triaj, stațiile de formare a trenurilor, infrastructurile de manevrare, liniile de garare, infrastructurile de întreținere, alte infrastructuri tehnice, precum instalațiile de curățare și de spălare, infrastructurile de intervenție și de realimentare cu combustibil, cât și instalațiile de schimbare automată a ecartamentului pentru transportul feroviar;

38.4. conexiunile rutelor de acces feroviar până la terminalele multimodale de marfă conectate prin calea ferată, inclusiv rutele de acces feroviar până la terminalele multimodale de marfă din porturile interioare și maritime și din aeroporturi, precum și rutele de acces feroviar până la stațiile de triaj;

38.5. elementele de control-comandă și semnalizare de cale;

38.6. infrastructura energetică de cale;

38.7. infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi;

38.8. echipamentele asociate; și

38.9. sistemele TIC în domeniul transporturilor.

39. Printre echipamentele tehnice asociate liniilor de cale ferată se pot număra sistemele de electrificare, echipamentele pentru urcarea și coborârea călătorilor și pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor în gări și terminale, precum și tehnologii inovatoare în faza de implementare.

Subsecțiunea a 2-a

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

40. Infrastructura feroviară a rețelei globale trebuie să respecte următoarele cerințe:

40.1. specificațiile tehnice de interoperabilitate prevăzute de Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și actele subordonate acestuia, de punere în aplicare, cu scopul de a asigura interoperabilitatea rețelei globale; și

40.2. cerințele de conținut, elaborare, adoptare și revizuire a specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI), prevăzute de Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și actele subordonate acestuia, fără a aduce atingere cazurilor de neaplicare a una sau mai multe STI sau părți ale acestora.

41. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, se asigură că, până la 31 decembrie 2050, infrastructura feroviară a rețelei globale, cu excepția conexiunilor menționate la punctul 38 subpunctul 38.4:

41.1. este complet electrificată în ceea ce privește liniile de cale ferată și, în măsura în care acest lucru este necesar pentru operațiunile trenurilor electrice, în ceea ce privește liniile abătute;

41.2. permite, fără o autorizație specială, o sarcină pe osie de cel puțin 22,5 tone; și

41.3. permite, fără o autorizație specială, exploatarea trenurilor de marfă cu o lungime a trenului de cel puțin 740 m, inclusiv locomotiva sau locomotivele. Această cerință este îndeplinită dacă, pe tronsoanele cu linie dublă, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m li se poate aloca în fiecare zi cel puțin o trasă pe oră și pe direcție, în medie, în cazul în care o întreprindere feroviară solicită acest lucru.

42. Cerințele prevăzute la punctul 41 subpunctele 41.2 și 41.3 se aplică numai liniilor din cadrul rețelei globale care:

42.1. conectează un terminal multimodal de marfă sau un port maritim sau interior cu cel mai apropiat punct de trecere al acestuia în rețeaua centrală extinsă de transport de marfă;

42.2. constituie o linie de redirectionare a unei linii care face parte din rețeaua centrală extinsă de transport de marfă; sau

42.3. exploatează peste zece trenuri de marfă pe zi, în medie, în ambele direcții, pe baza datelor pentru anul precedent.

43. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, se asigură că, până la 31 decembrie 2050, infrastructura feroviară a rețelei globale pe conexiunile menționate la punctul 38 subpunctul 38.4 și care este

conectată la liniile de cale ferată utilizate pentru transportul de marfă, astfel cum se menționează la punctul 42, îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 41.

44. În cazul construirii unei noi linii pe infrastructura feroviară a rețelei globale, se respectă cerința prevăzută la punctul 41 subpunctul 41.1 până la 31 decembrie 2040.

45. Cerințele prevăzute la punctele 41-43 nu se aplică rețelelor izolate.

Subsecțiunea a 3-a

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă

46. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse respectă cerințele prevăzute la punctul 40.

47. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse, cu excepția conexiunilor menționate la punctul 38 subpunctul 38.4 pentru liniile care fac parte din rețeaua de transport de marfă:

47.1. îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 41 subpunctele 41.1 și 41.2;

47.2. permite, fără o autorizație specială, exploatarea trenurilor de marfă cu o lungime a trenului de cel puțin 740 m, inclusiv locomotiva sau locomotivele. Această cerință este îndeplinită dacă sunt respectate cel puțin următoarele condiții:

47.2.1. pe tronsoanele cu linie dublă, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m li se pot aloca cel puțin o trasă la două ore pe fiecare direcție și nu mai puțin de 24 de trase pe zi, în cazul în care o întreprindere feroviară solicită acest lucru;

47.2.2. pe tronsoanele cu o singură linie, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m li se pot aloca cel puțin o trasă la trei ore pe fiecare direcție și nu mai puțin de 12 trase pe zi, în cazul în care o întreprindere feroviară solicită acest lucru; și

47.3. pentru tronsoanele feroviare care leagă terminalele multimodale de marfă din două noduri urbane sau terminalul multimodal de marfă al unui nod urban și un punct de trecere a frontierei, peste 75% din lungimea fiecărui tronson feroviar este proiectată pentru o viteză de cel puțin 100 km/h pentru trenurile de marfă de pe liniile de transport de marfă ale rețelei centrale extinse.

48. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului

feroviar, se asigură că, în cazul construirii unei noi linii pe infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse, se respectă cerința prevăzută la punctul 41 subpunctul 41.1 până la 31 decembrie 2030.

49. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse, cu excepția conexiunilor menționate la punctul 38 subpunctul 38.4 pentru liniile care fac parte din rețeaua de transport de persoane:

49.1. îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 41 subpunctul 41.1 în ceea ce privește liniile aferente transportului de persoane din cadrul rețelei centrale extinse; și

49.2. pentru tronsoanele feroviare care leagă terminalele multimodale de pasageri din două noduri urbane sau terminalele multimodale de pasageri ale unui nod urban și un punct de trecere a frontierei, peste 75% din lungimea fiecărui tronson feroviar este proiectată pentru o viteză de cel puțin 160km/h pentru trenurile de călători de pe liniile de transport de călători ale rețelei centrale extinse.

50. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse pe conexiunile menționate la punctul 38 subpunctul 38.4 îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 41 subpunctele 41.1 și 41.2 și la punctul 47 subpunctul 47.2.

51. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară care face parte din rețeaua centrală pentru transportul de persoane, cu excepția conexiunilor menționate la punctul 38 subpunctul 38.4, îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 49 subpunctul 49.2.

52. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, se asigură că, până la 31 decembrie 2040, liniile pentru transportul de marfă care fac parte din infrastructura feroviară a rețelei centrale sau a rețelei centrale extinse, inclusiv conexiunile menționate la punctul 38 subpunctul 38.4, permit circulația trenurilor de marfă care transportă semiremorci standard de până la 4 m înălțime, încărcate la o înălțime de cel puțin 27 cm deasupra părții superioare a șinei pe coridoarele europene de transport de pe teritoriile lor.

53. Cerința prevăzută la punctul 52 se consideră îndeplinită dacă sunt respectate cel puțin următoarele condiții pe fiecare coridor european de transport de pe teritoriul statului membru:

53.1. există cel puțin o linie directă care îndeplinește cerința respectivă și care permite exploatarea neîntreruptă a trenurilor pe teritoriul unui stat membru și pe liniile transfrontaliere cu fiecare stat membru învecinat;

53.2. există cel puțin o linie directă care îndeplinește cerința respectivă către cel puțin un terminal feroviar-rutier sau un terminal multimodal de marfă situat într-un port maritim sau adiacent unui port maritim care face parte din coridorul european de transport pe teritoriul unui stat membru; și

53.3. există cel puțin o linie directă care îndeplinește cerința respectivă către cel puțin unul dintre aceste puncte finale, în cazul în care unul sau mai multe puncte finale ale unui coridor sunt situate pe teritoriul unui stat membru.

54. În cazul tronsoanelor transfrontaliere, determinarea liniilor prevăzute la punctul 53 se face de comun acord cu statele învecinate relevante.

55. Cerințele prevăzute la punctele 47-54 nu se aplică rețelelor izolate.

Subsecțiunea a 4-a

Ecartamentul nominal standard european al liniilor de cale ferată

56. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, se asigură că orice linie nouă de cale ferată a rețelei centrale extinse, inclusiv conexiunile menționate la punctul 38 subpunctul 38.4, prevede ecartamentul nominal standard european de 1435 mm. Această cerință se consideră îndeplinită atunci când trenurile cu ecartament de 1435 mm pot circula pe infrastructură până la 31 decembrie 2040 pentru rețeaua centrală extinsă.

57. În sensul prezentei subsecțiuni, noțiunea „nouă linie de cale ferată” înseamnă orice linie pentru care lucrările de construcție nu au început până la data intrării în vigoare a prezentului Regulament.

Subsecțiunea a 5-a

Sistemul european de management al traficului feroviar

58. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, se asigură că:

58.1. ERTMS se instalează până la 31 decembrie 2040 în infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse și până la 31 decembrie 2050 în cea a rețelei globale, cu excepția conexiunilor menționate la punctul 38 subpunctul 38.4,

asigurând, totodată, o implementare sincronizată și armonizată a ERTMS pe cale și la bordul trenurilor; și

58.2. ERTMS se implementează pe conexiunile menționate la punctul 38 subpunctul 38.4 din rețeaua globală până la 31 decembrie 2050, în cazul în care statul membru în cauză consideră, în coordonare cu părțile interesate relevante, în special cu administratorul de infrastructură, că astfel de echipamente sunt necesare.

59. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, asigură dezafectarea sistemelor de clasă B până la 31 decembrie 2045 în rețeaua centrală extinsă și până la 31 decembrie 2050 – în rețeaua globală, cu condiția garantării unui nivel adecvat de siguranță, cu excepția tronsoanelor din nodurile urbane care sunt utilizate deopotrivă de trenurile suburbane de călători echipate cu sisteme specifice de protecție a trenurilor de clasă B.

60. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, se asigură că echiparea infrastructurii feroviare a rețelei centrale extinse și a rețelei globale cu sistemul ERTMS bazat pe comunicații radio va avea loc până la 31 decembrie 2050.

61. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, se asigură că implementarea sistemului ERTMS bazat pe comunicații radio în infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse și a rețelei globale are loc începând cu 31 decembrie 2030 în cazul construirii unei noi linii sau începând cu 31 decembrie 2040 în cazul modernizării sistemului de semnalizare.

62. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, se asigură că, până la 31 decembrie 2050, sistemul ERTMS bazat pe comunicații radio este implementat pe conexiunile menționate la punctul 38 subpunctul 38.4 rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală în cazul în care se consideră, în coordonare cu administratorul de infrastructură și cu ale părți interesate relevante, că astfel de echipamente sunt necesare. În cazul construirii unei linii noi, această implementare se asigură începând cu 31 decembrie 2030.

63. Cerințele prevăzute la punctele 58-62 nu se aplică rețelelor izolate.

Subsecțiunea a 6-a

Priorități operaționale și priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare

64. Structura de guvernanță a transportului feroviar de marfă depune toate eforturile posibile pentru a se asigura că pe coridoarele europene de transport calitatea serviciilor furnizate întreprinderilor feroviare și cerințele tehnice și operaționale pentru utilizarea infrastructurii nu constituie o piedică în calea îndeplinirii următoarelor valori-țintă legate de performanța operațională a serviciilor de transport feroviar de marfă la nivelul coridoarelor europene de transport:

64.1. pentru fiecare tronson transfrontalier, timpul de staționare în cazul tuturor trenurilor de marfă care trec frontiera dintre două state membre nu depășește, în medie, 25 de minute, cu excepția tronsoanelor în care are loc o schimbare a ecartamentului sau unde verificările efectuate la o frontieră în care controalele nu au fost încă eliminate pentru traficul feroviar nu permit respectarea acestui interval de timp; timpul de staționare a unui tren pe un tronson transfrontalier înseamnă timpul suplimentar total de tranzit care poate fi atribuit existenței punctului de trecere a frontierei, indiferent de procedurile sau considerentele de natură infrastructurală, operațională, tehnică și administrativă; timpul de staționare nu include timpul care nu poate fi atribuit trecerii frontierei, cum ar fi procedurile operaționale efectuate în cadrul unor infrastructuri situate în apropierea punctului de trecere a frontierei, dar care nu sunt legate în mod intrinsec de acesta; și

64.2. cel puțin 75 % dintre trenurile de marfă care traversează cel puțin o frontieră de-a lungul unui coridor de transport de marfă ajung la destinație sau la frontiera Republicii Moldova, dacă destinația lor se află în afara Republicii Moldova, la ora programată sau cu o întârziere mai mică de 30 de minute, din motive care pot fi imputate administratorului sau administratorilor de infrastructură naționali; întârzierile survenite pe teritoriile altor state care sunt traversate de trenuri de marfă și imputabile acestora nu sunt luate în considerare.

65. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că, până la 31 decembrie 2040, pentru liniile pentru transportul de marfă din rețeaua centrală extinsă și până la 31 decembrie 2050 pentru liniile pentru transportul de marfă din rețeaua globală menționate la punctul 42 se aplică următoarele condiții:

65.1. pe tronsoanele cu linie dublă, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m, incluzând locomotiva sau locomotivele, li se pot aloca cel puțin două trase pe oră și pe direcție; și

65.2. pe tronsoanele cu o singură linie, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m, incluzând locomotiva sau locomotivele, li se poate aloca cel puțin o trasă din două în două ore și pe direcție.

66. În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura feroviară și în plus față de prioritățile generale stabilite la punctele 32, 33 și 37, organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, acordă atenție următoarelor aspecte:

66.1. migrarea la ecartamentul nominal standard european de 1435 mm, dacă este cazul;

66.2. atenuarea impactului zgomotului și al vibrațiilor cauzate de transportul feroviar, în special prin intermediul unor măsuri vizând materialul rulant și infrastructura, inclusiv bariere fonice;

66.3. îmbunătățirea siguranței trecerilor la nivel;

66.4. după caz, conectarea infrastructurii de transport feroviar cu infrastructura porturilor căilor navigabile interioare;

66.5. sub rezerva unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic, dezvoltarea infrastructurii pentru lungimi ale trenurilor mai mari de 740 m și de cel mult 1500 m și o sarcină pe osie de 25,0 t la construirea și modernizarea liniilor de cale ferată destinate traficului de marfă;

66.6. dezvoltarea și implementarea tehnologiilor inovatoare pentru căile ferate, sprijinindu-se în special pe activitatea întreprinderii comune Shift2Rail și a întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei, în special exploatarea automată a trenurilor, managementul avansat al traficului și conectivitatea digitală pentru călători, pe baza sistemului ERTMS și a cuplelor automate digitale, a conectivității bazate pe 5G și pe sateliți și a unităților de navigație inerțială pentru unitățile de geopozitionare ale ERTMS;

66.7. în contextul construirii sau modernizării infrastructurii feroviare, asigurarea continuității și accesibilității pistelor pentru pietoni și pentru biciclete și crearea de locuri de parcare pentru biciclete în apropierea gărilor, cu scopul de a promova modurile active de transport;

66.8. dezvoltarea unor tehnologii inovatoare privind combustibilii alternativi pentru căile ferate, cum ar fi hidrogenul sau trenurile alimentate cu baterii pentru tronsoanele care sunt exceptate de la cerința de electrificare;

66.9. pentru dezvoltarea segmentului național al TEN-T, prevederea unui standard de asigurare a circulației trenurilor de marfă, care transportă semiremorci standard de până la 4 metri înălțime încărcate la o înălțime de 33 cm, fără nicio cerință suplimentară pentru autorizația specială de a furniza servicii; și

66.10. trecerea la calea ferată dublă pe tronsoanele de strangulare a traficului, care se confruntă cu bariere de capacitate.

Secțiunea a 2-a

Infrastructura de transport pe căi navigabile interioare

Subsecțiunea 1

Componente ale infrastructurii de transport pe căi navigabile interioare

67. Infrastructura pe căi navigabile interioare cuprinde, în special:

67.1. râuri;

67.2. canale;

67.3. lacuri și lagune;

67.4. infrastructuri conexe, precum ecluze, ascensoare, poduri, rezervoare și măsurile aferente de prevenire a inundațiilor și a secetei și de atenuare a consecințelor acestora, care pot avea un impact pozitiv asupra navigației pe căi navigabile interioare;

67.5. căi navigabile de acces și conexiuni pe ultimul kilometru cu terminale multimodale de marfă conectate prin căi navigabile interioare, în special în porturi interioare și maritime;

67.6. locuri de ancorare și de repaus;

67.7. porturi interioare, inclusiv infrastructura portuară de bază sub formă de bazine interioare, pereți de chei, dane, debarcadere, docuri, diguri, rambleuri, platforme, terenuri recuperate din mare și infrastructura necesară pentru operațiunile de transport în interiorul zonei portuare și în afara acesteia;

67.8. echipamentele asociate menționate la punctul 68;

67.9. sisteme TIC în domeniul transporturilor, inclusiv serviciile de informații fluviale RIS, așa cum sunt definite la punctul 4 subpunctul 4.7 din Regulamentul privind serviciile de informații fluviale (RIS) pe căile navigabile interioare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 377/2025;

67.10. conexiunile porturilor interioare cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;

67.11. infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi; și

67.12. infrastructura necesară pentru operațiunile „fără deșeuri” și pentru măsurile privind economia circulară.

68. Echipamentele asociate ale căilor navigabile interioare includ, printre altele, echipamentele pentru descărcarea și încărcarea mărfurilor și depozitarea bunurilor în porturile interioare. Echipamentele asociate includ, printre altele, în special, sisteme de propulsie și de operare care reduc poluarea, cum ar fi poluarea apei și a aerului, consumul energetic și intensitatea emisiilor de dioxid de carbon. Acestea includ, de asemenea, instalații de preluare a deșeurilor, instalații de racordare la rețeaua electrică terestră și alte infrastructuri de furnizare și generare de combustibili alternativi, precum și echipamente pentru spargerea gheții, pentru servicii hidrologice, pentru dragarea șenalului navigabil, a portului și a căilor de acces în porturi pentru a asigura navigabilitatea acestora pe tot parcursul anului.

69. Pentru a face parte din rețeaua globală, un port interior trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

69.1. să transbordeze anual un volum de mărfuri de peste 500 000 de tone, iar volumul total al mărfurilor transbordate se determină pe baza celei mai recente medii pe trei ani disponibili, conform statisticilor publicate de Biroul Național de Statistică și de Eurostat; și

69.2. să fie situat pe rețeaua de căi navigabile interioare din cadrul rețelei transeuropene de transport.

Subsecțiunea a 2-a

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

70. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare, se asigură că, până la 31 decembrie 2050, porturile interioare din rețeaua globală:

70.1. sunt conectate la infrastructura rutieră sau feroviară;

70.2. oferă cel puțin un terminal multimodal de marfă deschis tuturor operatorilor și utilizatorilor, fără discriminare, și care aplică tarife transparente și nediscriminatorii; și

70.3. sunt echipate cu instalații pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale navelor în porturi, care pot include instalații de preluare a deșeurilor, instalații de degazare, măsuri de reducere a zgomotului, precum și măsuri de reducere a poluării aerului și a apei.

71. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare, se asigură că infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în porturile interioare în conformitate cu legislația națională armonizată cu privire la instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Subsecțiunea a 3-a

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală a căilor navigabile interioare, precum și priorități suplimentare pentru dezvoltarea acesteia

72. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare, se asigură că porturile interioare din rețeaua centrală sunt conforme cu punctul 71 și îndeplinesc cerințele prevăzute la punctul 70

subpunctele 70.1 și 70.2 până la 31 decembrie 2030 și cerințele prevăzute la punctul 70 subpunctul 70.3 până la 31 decembrie 2040.

73. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare, se asigură că rețeaua de căi navigabile interioare, inclusiv conexiunile menționate la punctul 67 subpunctul 67.5, este întreținută astfel încât să permită navigarea eficientă, fiabilă și sigură pentru utilizatori, prin asigurarea cerințelor minime pentru căile navigabile și a cerințelor privind nivelurile minime de servicii prevăzute la punctul 75.

74. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare, preîntâmpină deteriorarea condițiilor de navigare corespunzătoare, precum și deteriorarea stadiului curent al acelor părți ale rețelei care depășesc deja cerințele minime respective până la data intrării în vigoare a prezentului Regulament, în scopul menținerii funcționalității infrastructurii și al alinierii progresive la cerințele rețelei transeuropene de transport (TEN-T).

75. Până la 31 decembrie 2040, organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare, se asigură, în special că:

75.1. râurile, canalele, lacurile, lagunele, porturile interioare și căile de acces ale acestora asigură o adâncime a canalului navigabil de cel puțin 2,5 m și o înălțime minimă sub podurile care nu sunt mobile de cel puțin 5,25 m la niveluri de referință specificate ale apei, care sunt depășite un număr definit de zile pe an în medie statistică;

75.2. autoritatea administrativă competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare publică, pe site-ul său web oficial, numărul de zile pe an, astfel cum se menționează la subpunctul 75.1, în care nivelul efectiv al apei depășește sau nu atinge nivelul de referință specificat al apei pentru adâncimea canalului de navigație, precum și timpii medii de așteptare la fiecare ecluză;

75.3. operatorii de ecluze se asigură că acestea sunt exploatate și întreținute astfel încât timpul de așteptare să fie redus la minimum; și

75.4. râurile, canalele, lacurile și lagunele sunt echipate cu servicii de informații fluviale (RIS), în conformitate cu cerințele prevăzute de Regulamentul privind serviciile de informații fluviale (RIS) pe căile navigabile interioare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 377/2025, astfel încât să se garanteze informarea în timp real a utilizatorilor la nivel transfrontalier.

76. În sensul cerinței de la punctul 75 subpunctul 75.1, nivelurile de referință ale apei se stabilesc pe baza numărului de zile pe an în care nivelul efectiv al apei a depășit nivelul de referință specificat al apei. Guvernul, prin organul central de

specialitate în domeniul transporturilor, urmărește alinierea la actele de punere în aplicare ale Comisiei Europene privind nivelurile de referință ale apei, în măsura în care acestea sunt aplicabile Republicii Moldova.

77. Deteriorarea cerințelor minime, cauzată de acțiunea umană directă sau de lipsa de diligență în ceea ce privește întreținerea rețelei de căi navigabile interioare, nu poate afecta obligația de conformare cu prevederile prezentului Regulament.

78. În caz de forță majoră, autoritatea administrativă competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare asigură readucerea condițiilor de navigabilitate la starea anterioară de îndată ce situația o permite.

79. La propunerea organului central de specialitate în domeniul transporturilor, Guvernul poate adopta orientări menite să asigure o abordare coerentă în materie de aplicare a condițiilor de navigare corespunzătoare în Uniunea Europeană. Aceste orientări se pot referi îndeosebi la:

79.1. parametrii specifici pentru râurile cu curgere liberă;

79.2. parametrii complementari pentru lățimea navigabilă a canalului;

79.3. instalarea unei infrastructuri energetice alternative pentru a asigura accesul la combustibili alternativi la nivelul întregului coridor;

79.4. utilizarea aplicațiilor digitale ale rețelei și a proceselor de automatizare;

79.5. reziliența infrastructurii la schimbările climatice, la pericolele naturale și la dezastrele provocate de om sau la perturbările intenționate; sau

79.6. introducerea și promovarea de noi tehnologii și inovații pentru combustibili și sisteme de propulsie cu consum de energie cu emisii zero și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

80. În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructurile căilor navigabile interioare și în plus față de prioritățile generale stabilite la punctele 32, 33 și 37, se acordă atenție următoarelor aspecte:

80.1. după caz, atingerea unor standarde mai ridicate de modernizare a căilor navigabile existente și de creare de noi căi navigabile, pentru a respecta cerințele pieței;

80.2. adoptarea unor măsuri de prevenire a inundațiilor și a secetei și de atenuare a consecințelor acestora;

80.3. îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, în special în vederea creșterii nivelului de siguranță, securitate și durabilitate în transportul pe căi navigabile interioare, inclusiv în nodurile urbane;

80.4. modernizarea și extinderea capacității infrastructurii necesare pentru operațiunile de transport multimodal, inclusiv a locurilor de ancorare și de repaus

și a serviciilor conexe, atât în interiorul, cât și în afara zonei portuare și de-a lungul căilor navigabile;

80.5. promovarea și dezvoltarea măsurilor de îmbunătățire a performanței de mediu a transportului pe căi navigabile interioare și a infrastructurii de transport, inclusiv a navelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, precum și a măsurilor de atenuare a impactului asupra corpurilor de apă și a biodiversității dependente de apă, în conformitate cu cerințele aplicabile în temeiul legislației naționale armonizate sau al acordurilor internaționale relevante;

80.6. dezvoltarea și utilizarea navelor de navigație interioară cu pescaj mic, adecvate pentru niveluri scăzute ale apei;

80.7. în contextul construirii sau modernizării infrastructurii pe căi navigabile interioare, asigurarea continuității și accesibilității pistelor pentru pietoni și pentru biciclete, cu scopul de a promova modurile active de transport;

80.8. promovarea acțiunilor de preîntâmpinare a deteriorării cerințelor privind căile navigabile, inclusiv a mijloacelor de monitorizare a condițiilor în care se află șenalul navigabil; și

80.9. după caz, îmbunătățirea condițiilor de navigare de-a lungul căilor navigabile interioare la construirea de noi poduri sau la renovarea podurilor care nu sunt mobile, acordând o atenție deosebită înălțimii de trecere în raport cu podurile existente ale unei secțiuni specifice de cale navigabilă.

Secțiunea a 3-a

Infrastructura de transport maritim și spațiul maritim european

Subsecțiunea 1-a

Componente ale infrastructurii de transport maritim și ale spațiului maritim european

81. Spațiul maritim european, din care face parte și spațiul maritim național, conectează și integrează componentele maritime descrise la punctul 82 cu rețeaua terestră prin crearea sau modernizarea rutelor de transport maritim pe distanțe scurte și prin dezvoltarea porturilor maritime de pe teritoriul Republicii Moldova, precum și a conexiunilor lor cu hinterlandul, inclusiv a zonei geografice a regiunilor ultraperiferice, astfel încât să se asigure o integrare eficientă, viabilă și durabilă cu alte moduri de transport.

82. Spațiul maritim european constă în:

82.1. infrastructura de transport maritim în zona portuară a rețelei centrale și a rețelei globale, inclusiv conectivitatea cu hinterlandul;

82.2. acțiuni cu beneficii extinse care nu sunt legate de anumite porturi și de care spațiul maritim european și industria maritimă beneficiază în mare măsură, cum ar fi sprijinirea activităților care asigură navigabilitatea pe tot parcursul anului (spargerea gheții), facilitarea tranziției către un transport maritim durabil,

îmbunătățirea sinergiilor dintre transporturi și energie, printre altele prin promovarea rolului porturilor ca noduri energetice și prin sprijinirea tranziției energetice, și sistemele TIC în domeniul transporturilor și studiile hidrografice; și

82.3. promovarea legăturilor de transport maritim pe distanțe scurte durabile și reziliente, în special a celor care concentrează fluxurile de mărfuri pentru a reduce costurile externe negative, cum ar fi emisiile și congestionarea generate de transportul rutier în cadrul Republicii Moldova, precum și a celor care îmbunătățesc accesul la regiunile ultraperiferice și la alte regiuni îndepărtate, insulare și periferice prin crearea sau modernizarea unor servicii maritime durabile, regulate și frecvente.

83. Infrastructura de transport maritim menționată la punctul 82 subpunctul 82.1 cuprinde, în special:

83.1. porturi maritime, inclusiv infrastructura necesară pentru operațiuni de transport în interiorul zonei portuare;

83.2. infrastructura portuară de bază, cum ar fi bazine interioare, pereți de chei, dane, platforme, debarcadere, docuri, diguri, rambleuri și terenuri recuperate din mare;

83.3. canale maritime;

83.4. dispozitive de asistență la navigație;

83.5. căi de acces în port, șenale navigabile și ecluze;

83.6. diguri sparge-val;

83.7. conexiunile porturilor cu rețeaua transeuropeană de transport;

83.8. sisteme TIC în domeniul transporturilor, inclusiv EMSWe și VTMISS;

83.9. infrastructura legată de combustibili alternativi;

83.10. echipamente asociate, printre care se numără, în special, echipamente pentru gestionarea traficului și a încărcăturilor, pentru reducerea efectelor negative asupra mediului, inclusiv pentru operațiunile „fără deșeuri” și pentru măsurile privind economia circulară, pentru îmbunătățirea eficienței energetice, pentru reducerea zgomotului și utilizarea combustibililor alternativi, precum și echipamente care asigură navigabilitatea pe tot parcursul anului, inclusiv cele pentru spargerea gheții, pentru prospectări hidrologice, precum și pentru dragare și protejarea portului și a căilor de acces în port; și

83.11. infrastructură care facilitează activitățile portuare legate de energia din surse regenerabile, inclusiv parcurile eoliene offshore.

84. Pentru a face parte din rețeaua globală, un port maritim îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții:

84.1. volumul său anual total al traficului de pasageri depășește 0,1% din volumul total anual al traficului de pasageri din toate porturile maritime ale Republicii Moldova, valoarea de referință pentru acest volum total fiind cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Biroul Național de Statistică și Eurostat;

84.2. volumul său anual total de mărfuri manipulate, fie în vrac, fie individual, depășește 0,1% din volumul total anual corespunzător al mărfurilor manipulate în toate porturile maritime ale Republicii Moldova, valoarea de referință pentru acest volum total fiind cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Biroul Național de Statistică și Eurostat;

84.3. volumul său anual total de mărfuri manipulate, în vrac și/sau individual, depășește anual 500 000 de tone, iar contribuția sa la diversificarea aprovizionării cu energie a Republicii Moldova și la accelerarea introducerii energiei din surse regenerabile este una dintre activitățile principale ale portului, valoarea de referință pentru acest volum total fiind cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Biroul Național de Statistică și Eurostat;

84.4. este situat într-o regiune ultraperiferică sau periferică, în afara unei suprafețe cu raza de 200 de km față de cel mai apropiat port din rețeaua globală.

Subsecțiunea a 2-a **Cerințe privind infrastructura de transport** **maritim pentru rețeaua globală**

85. Infrastructura de transport maritim națională pentru rețeaua globală trebuie să respecte următoarele cerințe:

85.1. infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în porturile maritime din cadrul rețelei globale;

85.2. porturile maritime naționale din cadrul rețelei globale sunt echipate cu infrastructura necesară pentru îmbunătățirea performanței de mediu a navelor în porturi, în special instalații de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, în conformitate cu legislația națională armonizată;

85.3. sistemele VTMISS și SafeSeaNet sunt implementate în conformitate cu Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL), adoptată la Londra la 9 aprilie 1965, conform conținutului la care a aderat Republica Moldova prin Legea nr. 13/2023; și

85.4. ghișeul unic național în domeniul maritim implementate în conformitate cu Regulamentul privind modul de ținere a Registrului format de Sistemul informațional „Ghișeul unic în domeniul maritim”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1078/2023 cu privire la aprobarea Conceptului Sistemului informațional „Ghișeul unic în domeniul maritim”.

86. Autoritatea administrativă competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare se asigură că, până la 31 decembrie 2050:

86.1. porturile maritime naționale din cadrul rețelei globale cu un volum anual total al mărfurilor de peste 2 milioane de tone sunt conectate la infrastructura feroviară și rutieră și, acolo unde este posibil, la căile navigabile interioare; cifra

de referință pentru acest volum total fiind reprezentată de cea mai recentă medie calculată pe trei ani disponibili, conform statisticilor publicate de Biroul Național de Statistică și de Eurostat;

86.2. orice port maritim național din cadrul rețelei globale care deservește traficul de marfă oferă cel puțin un terminal multimodal de marfă, care este deschis tuturor operatorilor și utilizatorilor, fără discriminare, și care aplică tarife transparente și nediscriminatorii;

86.3. canalele maritime, șenalele navigabile și estuarele care fac legătura între două mări sau care oferă acces de la mare la porturile maritime corespund cel puțin căilor navigabile interioare ce îndeplinesc cerințele prevăzute la punctele 72-75; și

86.4. porturile maritime naționale din cadrul rețelei globale conectate la căile navigabile interioare sunt echipate cu o capacitate de manipulare a mărfurilor pentru navele de navigație interioară.

87. Obligația de a asigura conexiunea menționată la punctul 86 subpunctul 86.1 nu se aplică în cazul în care constrângeri geografice specifice ori constrângeri fizice semnificative împiedică o astfel de conexiune.

Subsecțiunea a 3-a

Cerințe privind infrastructura de transport maritim pentru rețeaua centrală. Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii maritime și pentru spațiul maritim european

88. Autoritatea administrativă competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare se asigură că infrastructura de transport maritim a rețelei centrale respectă dispozițiile punctului 85.

89. Autoritatea administrativă competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare se asigură că infrastructura de transport maritim a rețelei centrale îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 86 până la 31 decembrie 2030.

90. În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura maritimă și de spațiul maritim european, în plus față de prioritățile stabilite la punctele 32, 33 și 37, se acordă atenție următoarelor aspecte:

90.1. îmbunătățirea accesului maritim, cum ar fi diguri sparge-val, canale maritime, șenale navigabile, ecluze, dragare și asistență la navigație;

90.2. construirea sau modernizarea infrastructurii portuare de bază, cum ar fi bazine interioare, infrastructură pentru combustibili alternativi, pereți de chei, dane, platforme, debarcadere, docuri, diguri, rambleuri și terenuri recuperate din mare;

90.3. îmbunătățirea infrastructurii care interconectează diferitele moduri de transport, a echipamentelor și a sistemelor menționate la punctul 119 subpunctele

119.1, 119.2 și 119.4, precum și modernizarea și extinderea capacității infrastructurii feroviare necesare pentru operațiunile de transport în zona portuară sau în apropierea acesteia, dacă acest lucru este necesar pentru conectarea la rețeaua feroviară transeuropeană;

90.4. îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, în special în vederea creșterii nivelului de siguranță, securitate, eficiență și durabilitate;

90.5. introducerea și promovarea de noi tehnologii și inovații, precum și de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon;

90.6. îmbunătățirea rezilienței lanțurilor logistice și a comerțului maritim internațional, inclusiv în ceea ce privește adaptarea la schimbările climatice;

90.7. adoptarea măsurilor de reducere a zgomotului și de asigurare a eficienței energetice;

90.8. promovarea navelor cu emisii zero și cu emisii scăzute care deserveșc și efectuează legături de transport maritim pe distanțe scurte și elaborarea măsurilor vizând îmbunătățirea performanței de mediu a transportului maritim în vederea optimizării escalelor în port și a lanțului de aprovizionare, în conformitate cu cerințele aplicabile în temeiul legislației naționale armonizate sau al acordurilor internaționale relevante, cum ar fi utilizarea programelor de stimulare ecologică;

90.9. acțiuni legate de promovarea unor acțiuni cu beneficii extinse și a unor legături de transport maritim pe distanțe scurte în contextul spațiului maritim european, inclusiv promovarea unui acces mai bun la regiunile ultraperiferice și la alte regiuni îndepărtate, insulare și periferice;

90.10. promovarea transportului cu feribotul cu emisii zero și cu emisii scăzute ca mod durabil de transport de pasageri;

90.11. acțiuni menite să crească ponderea transportului de marfă, inclusiv pentru legăturile de transport maritim pe distanțe scurte, care se transferă de la transportul rutier și aerian la transportul maritim sau pe căile navigabile interioare și la transportul feroviar, pentru a reduce costurile externe negative, cum ar fi emisiile și congestiunea traficului; și

90.12. îmbunătățirea accesului la regiunile ultraperiferice și la alte regiuni îndepărtate, insulare și periferice.

Secțiunea a 4-a **Infrastructura de transport rutier**

Subsecțiunea 1 **Componente ale infrastructurii**

91. Infrastructura de transport rutier cuprinde, în special:

91.1. căi rutiere (drumurile), inclusiv:

91.1.1. poduri (lucrări de artă);

91.1.2. tuneluri;

91.1.3. joncțiuni;

91.1.4. intersecții;

- 91.1.5. bretele rutiere;
- 91.1.6. benzi de urgență; și
- 91.1.7. infrastructuri pentru atenuarea impactului asupra mediului, inclusiv soluții pentru conservarea faunei sau atenuarea zgomotului;
- 91.2. echipamente asociate, inclusiv sisteme de cântărire în mers;
- 91.3. infrastructuri digitale și sisteme TIC pentru transport;
- 91.4. rute de acces la terminalele multimodale de marfă;
- 91.5. conexiuni ale terminalelor de marfă și ale platformelor logistice cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;
- 91.6. autogări și stații de autobuz;
- 91.7. infrastructuri legate de instalațiile pentru combustibili alternativi; și
- 91.8. zone de parcare și spații de servicii, inclusiv zone de parcare sigure și securizate pentru vehiculele comerciale.

92. Căile rutiere menționate la subpunctul 91.1 și indicate pe hărțile din anexa nr. 4 sunt cele care joacă un rol important în traficul de marfă și de pasageri pe distanțe lungi, integrează principalele centre urbane și economice și sunt interconectate cu alte moduri de transport.

93. Printre echipamentele asociate căilor rutiere menționate la punctul 91 subpunctul 91.2 se numără, în special, echipamentele pentru gestionarea traficului, informare și îndrumare rutieră, pentru perceperea taxelor de trecere sau de utilizare, pentru garantarea siguranței rutiere, pentru reducerea efectelor negative asupra mediului, pentru realimentare sau reîncărcarea vehiculelor cu propulsie alternativă, precum și pentru parcare în condiții de siguranță și securitate a vehiculelor comerciale.

Subsecțiunea a 2-a

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

94. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu administratorul infrastructurii rutiere de interes național aflate în proprietatea publică a statului, alți administratori de infrastructură rutieră, precum și cu alte entități competente în domeniu, se asigură că:

- 94.1. siguranța infrastructurii de transport rutier este asigurată, monitorizată și, dacă este necesar, îmbunătățită în conformitate cu legislația națională armonizată cu privire la siguranța traficului rutier;
- 94.2. căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate și întreținute la standarde înalte de calitate și siguranță;
- 94.3. căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate și întreținute la un nivel înalt de protecție a mediului, inclusiv, după caz, prin măsuri de reducere a zgomotului și prin colectarea, tratarea și eliberarea scurgerilor de apă;

94.4. tunelurile rutiere cu lungimea de peste 500 m respectă cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din rețeaua rutieră transeuropeană;

94.5. dacă este cazul, interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră este asigurată în conformitate cu legislația națională armonizată cu privire la cerințele de interoperabilitate a sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii Europene și țările învecinate;

94.6. după caz, taxele de trecere sau de utilizare sunt percepute în conformitate cu legislația națională armonizată cu privire la taxarea vehiculelor pentru utilizarea infrastructurilor rutiere;

94.7. orice sistem de transport inteligent în cadrul infrastructurii de transport rutier respectă dispozițiile cadrului normativ armonizat privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport și este implementat în conformitate cu acestea; și

94.8. infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în conformitate cu legislația națională care o reglementează.

95. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu administratorul infrastructurii rutiere de interes național aflate în proprietatea publică a statului, alți administratori de infrastructură, precum și cu alte entități competente în domeniu, se asigură că, până la 31 decembrie 2050, căile rutiere ale rețelei globale menționate la punctul 91 subpunctul 91.1 îndeplinesc următoarele cerințe:

95.1. calea rutieră este proiectată, construită sau modernizată în mod special pentru traficul rutier;

95.2. spațiile de servicii sunt disponibile la o distanță maximă de 100 km unul de celălalt, asigurând suficient spațiu de parcare sigur, precum și infrastructuri adecvate, inclusiv instalații sanitare, care să răspundă nevoilor unei forțe de muncă diversificate; și

95.3. sistemele de cântărire în mers sunt instalate la fiecare 300 km, în medie, pe rețeaua teritoriului Republicii Moldova.

96. În sensul prevederii de la punctul 95 subpunctul 95.3, la instalarea sistemelor de cântărire în mers se permite acordarea priorității tronsoanelor rutiere cu un trafic de marfă de mare intensitate. Sistemele de cântărire în mers trebuie să permită identificarea vehiculelor și a ansamblurilor de vehicule asupra cărora există suspiciuni de depășire a greutăților maxime autorizate prevăzute în legislația națională armonizată cu privire la drumuri.

97. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu administratorul infrastructurii rutiere de interes național aflate în proprietatea publică a statului, alți administratori de infrastructură, precum și cu alte entități

competente în domeniu, asigură instalarea sau utilizarea mijloacelor de detectare a evenimentelor sau a condițiilor legate de siguranță și colectarea datelor relevante în materie de trafic rutier, în scopul furnizării de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră:

97.1. pentru infrastructura existentă a rețelei globale până la 31 decembrie 2030; și

97.2. pentru noua infrastructură a rețelei globale până la 31 decembrie 2050 sau, în cazul în care tronsonul rutier este finalizat înainte, până la data finalizării acestuia.

Subsecțiunea a 3-a

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă. Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere

98. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, administratorul infrastructurii rutiere de interes național aflate în proprietatea publică a statului, alți administratori de infrastructură, precum și cu alte entități competente în domeniu, se asigură că infrastructura rutieră a rețelei centrale extinse respectă dispozițiile punctului 94.

99. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu administratorul infrastructurii rutiere de interes național aflate în proprietatea publică a statului, alți administratori de infrastructură, precum și cu alte entități competente în domeniu, se asigură că, până la 31 decembrie 2040, pentru infrastructura rutieră care face parte din rețeaua centrală extinsă, căile rutiere menționate la punctul 91 subpunctul 91.1 respectă următoarele cerințe:

99.1. căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate în mod special pentru traficul rutier;

99.2. căile rutiere sunt prevăzute, cu excepția punctelor speciale sau în mod temporar, cu părți carosabile distincte pentru cele două direcții de trafic, separate una de cealaltă printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului sau prin alte mijloace care asigură un nivel echivalent de siguranță; și

99.3. căile rutiere nu se intersectează la același nivel cu niciun drum, cu nicio cale ferată sau linie de tramvai, pistă de biciclete sau cale pietonală.

100. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului rutier, precum și cu alte entități competente în domeniu, se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura rutieră a rețelei centrale extinse respectă următoarele cerințe:

100.1. spațiile de servicii sunt disponibile de-a lungul căilor rutiere din rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă la o distanță maximă de 60 km unul de

celălalt, asigurând suficient spațiu de parcare sigur, precum și infrastructuri adecvate, inclusiv instalații sanitare, care să răspundă nevoilor unei forțe de muncă diversificate; și

100.2. îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 95 subpunctul 95.3.

101. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu administratorul infrastructurii rutiere de interes național aflate în proprietatea publică a statului, alți administratori de infrastructură, precum și cu alte entități competente în domeniu, asigură, până la 31 decembrie 2040, dezvoltarea unor zone de parcare sigure și securizate de-a lungul căilor rutiere din rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă sau la o distanță de cel mult 3 km de cea mai apropiată ieșire rutieră a rețelei transeuropene, cu o distanță medie de maximum 150 km între două astfel de zone, care să asigure un spațiu de parcare suficient pentru vehiculele comerciale și să respecte cerințele prevăzute la punctul 6 subpunctul 6.42. La implementarea acestei cerințe, se permite concentrarea asupra tronsoanelor rutiere cu un trafic de mărfuri de mare intensitate.

102. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului rutier, precum și cu alte entități competente în domeniu, se asigură că infrastructura rutieră îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 97:

102.1. pentru infrastructura existentă a rețelei centrale extinse, până la 31 decembrie 2030; și

102.2. pentru noua infrastructură a rețelei centrale extinse, până la 31 decembrie 2040 sau, în cazul în care tronsonul rutier este finalizat înainte, până la data finalizării acestuia.

103. În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura rutieră și în plus față de prioritățile generale stabilite la punctele 32, 33 și 37, se acordă atenție următoarelor aspecte:

103.1. îmbunătățirea și promovarea siguranței rutiere, luând în considerare nevoile utilizatorilor vulnerabili și ale utilizatorilor drumurilor în întreaga lor diversitate, în special ale persoanelor cu mobilitate redusă;

103.2. reducerea congestionării pe căile rutiere existente, în special prin gestionarea inteligentă a traficului, inclusiv prin taxe de congestionare dinamice sau prin taxe de trecere care variază în funcție de momentul zilei sau al săptămânii ori în funcție de anotimp;

103.3. îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, introducerea de tehnologii inovatoare pentru a îmbunătăți controlul conformității cu cadrul juridic național armonizat în domeniul transportului rutier, incluzând instrumente inteligente și automatizate de asigurare a respectării legislației și infrastructura de comunicații;

103.4. în contextul construirii sau modernizării infrastructurii rutiere, asigurarea continuității și accesibilității pistelor pentru pietoni și pentru biciclete, cu scopul de a promova modurile active de transport și pentru a îmbunătăți, după caz, infrastructura pentru mobilitatea activă; și

103.5. dezvoltarea, în rețeaua globală, a unor zone de parcare sigure și securizate care să asigure un spațiu de parcare suficient pentru vehiculele comerciale și să respecte cerințele prevăzute la punctul 6 subpunctul 6.42.

Secțiunea a 5-a Infrastructura de transport aerian

Subsecțiunea 1 Componente ale infrastructurii

104. Infrastructura de transport aerian cuprinde, în special:

104.1. spațiul aerian, rutele și căile aeriene;

104.2. aeroporturile, inclusiv infrastructura și echipamentele necesare pentru operațiunile la sol și de transport în interiorul zonei aeroportuare, precum și vertiporturile;

104.3. conexiunile aeroporturilor cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;

104.4. sistemele ATM/ANS și echipamentele asociate, inclusiv echipamentele spațiale;

104.5. infrastructura legată de combustibili alternativi și alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționate;

104.6. infrastructura pentru producția la fața locului de combustibili alternativi și pentru îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea emisiilor care afectează clima și mediul înconjurător și a emisiilor sonore generate de aeroporturi sau de operațiunile aeroportuare conexe, cum ar fi serviciile de handling la sol, operațiunile cu aeronave și transportul de pasageri la sol;

104.7. infrastructura utilizată pentru colectarea separată a deșeurilor, prevenirea generării de deșeuri și activitățile din domeniul economiei circulare; și

104.8. cosmodromurile.

105. Pentru a face parte din rețeaua globală, un aeroport îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții:

105.1. pentru aeroporturile de marfă, volumul anual total al mărfurilor este de cel puțin 0,2 % din volumul anual total al mărfurilor din toate aeroporturile Uniunii Europene;

105.2. pentru aeroporturile de pasageri, volumul anual total al traficului de pasageri reprezintă cel puțin 0,1 % din volumul anual total al pasagerilor din toate aeroporturile Uniunii Europene, cu excepția cazului în care aeroportul în cauză este situat în afara unei suprafețe cu raza de 100 km față de cel mai apropiat

aeroport din rețeaua globală sau în afara unei suprafețe cu raza de 200 km dacă în regiunea în care este situat există o linie feroviară de mare viteză.

106. Volumul anual total al pasagerilor și volumul anual total al mărfurilor se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibili, conform statisticilor publicate de Biroul Național de Statistică și de Eurostat.

Subsecțiunea a 2-a
Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală și rețeaua globală. Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii de transport aerian

107. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului aerian, se asigură că:

107.1. aeroporturile rețelei naționale incluse în rețeaua transeuropeană de transport, cu un volum anual total al traficului de pasageri de peste 12 milioane de pasageri sunt conectate la rețeaua transeuropeană de transport feroviar, inclusiv, în măsura în care este posibil, la rețeaua feroviară de mare viteză, permițând servicii pe distanțe lungi până la 31 decembrie 2040, cu excepția cazurilor în care anumite constrângeri geografice specifice ori constrângeri fizice semnificative împiedică astfel de conexiuni;

107.2. aeroporturile rețelei naționale incluse în rețeaua transeuropeană de transport, cu un volum anual total al traficului de pasageri de peste patru milioane de pasageri și sub 12 milioane de pasageri sunt conectate la rețeaua națională transeuropeană de transport feroviar sau, în cazul în care aeroportul este situat într-un nod urban al rețelei feroviare naționale transeuropene sau în vecinătatea unui astfel de nod, conectarea acestui aeroport la respectivul nod urban prin cale ferată, transport feroviar ușor sau, în mod excepțional, prin alte soluții de transport public cu emisii zero până la 31 decembrie 2050, cu excepția cazurilor în care anumite constrângeri geografice specifice ori constrângeri fizice semnificative împiedică astfel de conexiuni;

107.3. orice aeroport din rețeaua națională transeuropeană de transport oferă cel puțin un terminal deschis tuturor operatorilor și utilizatorilor, fără discriminare, și care aplică tarife transparente și nediscriminatorii;

107.4. standardele de bază comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, în corespundere cu legislația națională armonizată cu privire la securitatea aeronautică, se aplică infrastructurii de transport aerian;

107.5. infrastructura pentru managementul traficului aerian permite implementarea Cerului unic european, în conformitate cu legislația națională armonizată cu privire la regimul Cerului unic european și punerea în aplicare a operațiunilor de transport aerian, cu scopul de a îmbunătăți performanța și

durabilitatea sistemului aviatic european, a normelor de punere în aplicare și a specificațiilor în vigoare la nivelul Uniunii Europene;

107.6. infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în aeroporturi în conformitate cu legislația națională armonizată cu privire la instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi; și

107.7. aeroporturile rețelei centrale și ale rețelei globale cu un volum anual total al traficului de pasageri de peste patru milioane de pasageri dispun de infrastructura necesară pentru a asigura alimentarea cu aer condiționat a aeronavelor staționate la pozițiile de staționare cu contact utilizate pentru operațiunile de transport comercial până la 31 decembrie 2030, în cazul aeroporturilor din rețeaua centrală, și până la 31 decembrie 2040, în cazul aeroporturilor din rețeaua globală.

108. Volumul anual total al pasagerilor menționat la punctul 107 subpunctele 107.1, 107.2 și 107.7 se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă la data intrării în vigoare a prezentului Regulament, conform statisticilor publicate de Biroul Național de Statistică și de Eurostat.

109. În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura de transport aerian și în plus față de prioritățile generale stabilite la punctele 32, 33 și 37, se acordă atenție următoarelor aspecte:

109.1. creșterea eficienței energetice și operaționale la nivelul aeroporturilor;

109.2. sprijinirea implementării Cerului unic european și a sistemelor interoperabile, în special a celor dezvoltate de proiectul SESAR în conformitate cu Planul general european pentru ATM, inclusiv a celor care au obiectivul de a asigura integrarea sigură și deplină a unor noi vehicule aeriene, atât cu pilot, cât și fără pilot;

109.3. îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, în special în vederea creșterii nivelului de siguranță și securitate;

109.4. îmbunătățirea interconexiunilor multimodale între aeroporturi și infrastructurile altor moduri de transport, precum și între aeroporturi și nodurile urbane, după caz;

109.5. îmbunătățirea durabilității și reducerea impactului asupra climei, asupra mediului și a impactului fonic, în special prin introducerea de noi tehnologii și inovații, combustibili alternativi, aeronave cu emisii zero și cu emisii scăzute și infrastructuri cu emisii zero și cu emisii scăzute de dioxid de carbon și alte infrastructuri pentru combustibili alternativi care respectă legislația națională armonizată cu privire la instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, precum și combustibili care respectă legislația națională armonizată cu privire la condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil;

109.6. conectarea aeroporturilor din rețeaua globală și din rețeaua centrală cu un volum anual total al traficului de pasageri mai mic de patru milioane de

pasageri la rețea și, după caz, la nodurile urbane aferente, astfel cum figurează în anexa nr. 2, prin cale ferată, metrou, transport feroviar ușor, tramvai, teleferic sau, în mod excepțional, prin alte soluții de transport public cu emisii zero; și

109.7. existența unei infrastructuri care să asigure alimentarea cu aer condiționat a aeronavelor staționate la pozițiile de staționare la distanță și la pozițiile de staționare cu contact din aeroporturile rețelei transeuropene de transport cu un volum total anual de trafic de pasageri mai mic de patru milioane de pasageri.

Secțiunea a 6-a **Infrastructura pentru terminale multimodale de marfă**

Subsecțiunea 1 **Identificarea terminalelor multimodale de marfă. Componentele** **infrastructurii pentru terminale multimodale de marfă**

110. Terminalele multimodale de marfă din cadrul segmentului național al TEN-T sunt terminale care sunt deschise tuturor operatorilor și utilizatorilor în mod nediscriminatoriu și care sunt:

110.1. situate în porturile maritime ale rețelei transeuropene de transport sau în vecinătatea acestora, astfel cum sunt enumerate în anexa nr. 2;

110.2. situate în porturile interioare ale rețelei transeuropene de transport sau în vecinătatea acestora, astfel cum sunt enumerate în anexa nr. 2;

110.3. situate în aeroporturile din rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa nr. 2; sau

110.4. clasificate ca terminale feroviar-rutiere sau terminale de-a lungul căilor navigabile interioare ale rețelei transeuropene de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa nr. 2.

111. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine competente în domeniul transporturilor, administratorul infrastructurii rutiere de interes național aflate în proprietatea publică a statului, precum și alți administratori de infrastructură a drumurilor depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că există o capacitate suficientă de terminale multimodale de marfă, care deservesc segmentul național al TEN-T, ținând cont de fluxurile de trafic actuale și viitoare, în special de fluxurile care deservesc nodurile urbane, centrele industriale, porturile și nodurile logistice. Guvernul asigură, în limitele resurselor disponibile, mijloacele financiare necesare pentru realizarea acestor obiective.

112. Până la 19 iulie 2027, organul central de specialitate din domeniul transporturilor asigură efectuarea unei analize de piață și perspectivă privind

terminalele multimodale de marfă aflate pe teritoriul Republicii Moldova. Această analiză vizează cel puțin:

112.1. examinarea fluxurilor actuale și viitoare de trafic al mărfurilor, pentru fiecare mod de transport;

112.2. identificarea terminalelor multimodale de marfă existente în cadrul rețelei transeuropene de transport de pe teritoriul lor și evaluarea necesității unor noi terminale multimodale de marfă sau a unei capacități suplimentare de transbordare la nivelul terminalelor existente; și

112.3. analizarea modului în care se poate asigura distribuția adecvată a terminalelor multimodale de marfă, având o capacitate adecvată de transbordare pentru a răspunde nevoilor identificate la subpunctul 162.2, ținând cont și de terminalele situate în zonele de frontieră ale Republicii Moldova, precum și de cele existente pe teritoriul statelor învecinate.

113. Pentru realizarea analizei prevăzute la punctul 112, organul central de specialitate din domeniul transporturilor consultă expeditorii, transportatorii, operatorii de servicii logistice, precum și alte părți interesate relevante, care își desfășoară activitatea pe teritoriul Republicii Moldova. În cadrul analizei efectuate, organul central de specialitate din domeniul transporturilor ia în considerare rezultatele consultării.

114. Guvernul prin intermediul organului central de specialitate în domeniul transporturilor notifică Comisia Europeană, fără întârziere, rezultatele analizei prevăzute la punctul 112.

115. În cazul în care analiza menționată la punctul 112 identifică necesitatea unor noi terminale multimodale de marfă sau a unei capacități suplimentare de transbordare în terminalele existente, organul central de specialitate din domeniul transporturilor elaborează un plan de acțiune pentru dezvoltarea unei rețele de terminale multimodale de marfă, incluzând locurile unde au fost identificate astfel de nevoi.

116. Planul de acțiune prevăzut la punctul 115 este notificat Comisiei Europene în termen de 12 luni de la finalizarea analizei menționate la punctul 112.

117. Pe baza planului de acțiune prevăzut la punctul 115, Guvernul prin intermediul organului central de specialitate în domeniul transporturilor notifică Comisiei Europene o listă a terminalelor feroviar-rutiere și a terminalelor situate de-a lungul căilor navigabile interioare pe care propune să le adauge la anexele nr. 1, 2 și 4.

118. Pentru a face parte din rețeaua transeuropeană de transport și a fi înscris în anexa nr. 2, un terminal feroviar-rutier sau un terminal situat de-a lungul căilor navigabile interioare îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții:

118.1. volumul său anual al mărfurilor transbordate depășește, în cazul mărfurilor manipulate individual, 800 000 de tone sau, în cazul mărfurilor manipulate în vrac, 0,1% din volumul anual total corespunzător al mărfurilor manipulate în toate porturile maritime ale Uniunii Europene;

118.2. este principalul terminal feroviar-rutier desemnat de către Guvern, la propunerea organului central de specialitate din domeniul transporturilor, pentru o regiune NUTS 2, conform Nomenclatorului unităților teritoriale de statistică al Republicii Moldova, aprobat de Guvern, în cazul în care nu există niciun terminal feroviar-rutier care să îndeplinească cerințele prevăzute la subpunctul 118.1 în regiunea NUTS 2 respectivă;

118.3. este propus de către Guvern prin intermediul organului central de specialitate în domeniul transporturilor pentru adăugarea în anexele nr. 1, nr. 2 și nr. 4 în conformitate cu punctul 117.

119. Terminalele multimodale de marfă cuprind, în special:

119.1. infrastructura care interconectează diferitele moduri de transport în interiorul zonei unui terminal și în apropierea acesteia;

119.2. echipamente precum macarale, transportoare sau alte dispozitive de transbordare pentru deplasarea mărfurilor între diverse moduri de transport, precum și pentru poziționarea și depozitarea mărfurilor;

119.3. zonele dedicate, cum ar fi zona de îmbarcare, zona tampon intermediară și zona de așteptare, zona de transbordare și benzile de conducere sau de încărcare;

119.4. sistemele TIC pentru transport relevante pentru realizarea de operațiuni eficiente la nivelul terminalelor, cum ar fi cele care facilitează planificarea capacității infrastructurii, operațiunile de transport, conexiunile între moduri și transbordarea; și

119.5. infrastructura pentru combustibili alternativi.

Subsecțiunea a 2-a

Cerințe privind infrastructura de transport. Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii multimodale de transport

120. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine competente în domeniul transporturilor depun toate eforturile posibile pentru a se asigura, în mod echitabil și nediscriminatoriu, că toate terminalele multimodale de marfă, care sunt deschise tuturor operatorilor și utilizatorilor în mod nediscriminatoriu și care aplică taxe transparente și nediscriminatorii în porturile maritime și în porturile interioare enumerate în anexa nr. 2 și în toate terminalele feroviar-rutiere și terminalele

situate de-a lungul căilor navigabile interioare indicate pe hărțile din anexele nr. 1 și nr. 4 și enumerate în anexa nr. 2, îndeplinesc următoarele cerințe:

120.1. acestea sunt conectate la cel puțin două moduri de transport disponibile în zonă;

120.2. până la 31 decembrie 2040, acestea sunt echipate în interiorul terminalului sau într-o rază de maximum 3 km de la terminal cu cel puțin o stație de reîncărcare, destinată deservirii vehiculelor grele de marfă și, după caz, cu o stație de realimentare, utilizată pentru hidrogen și destinată deservirii vehiculelor grele de marfă; și

120.3. acestea sunt echipate cu instrumente digitale pentru a facilita, până la 31 decembrie 2040:

120.3.1. realizarea de operațiuni eficiente la nivelul terminalelor, care pot include sisteme de recunoaștere a numerelor de înmatriculare (photogates), un sistem de exploatare a terminalului, sisteme de înregistrare digitală a conducătorului auto la intrare/ieșire, camere sau alți senzori instalați pe echipamentele de transbordare, precum și sisteme de camere video pe partea căii ferate; și

120.3.2. asigurarea fluxurilor de informații în cadrul unui terminal și între modurile de transport aflate de-a lungul lanțului logistic și terminal, având capacitatea de a face schimb de informații cu sisteme deschise și interoperabile.

121. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine competente în domeniul transporturilor depun toate eforturile posibile pentru a se asigura, în mod echitabil și fără discriminare, că, până la 31 decembrie 2040, terminalele multimodale de marfă menționate la punctul 120, care sunt conectate la rețeaua feroviară și care efectuează transbordări verticale, au o capacitate suficientă de transbordare și sunt capabile să manipuleze următoarele tipuri de unități de încărcare intermodale manevrabile cu macaraua: containere, cutii mobile sau semiremorci.

122. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine competente în domeniul transporturilor depun toate eforturile posibile pentru a se asigura, în mod echitabil și fără discriminare, că terminalele multimodale de marfă menționate la punctul 120, care sunt conectate la rețeaua feroviară centrală sau la rețeaua feroviară centrală extinsă, au capacitatea de a opera trenuri cu o lungime de 740 m fără a fi necesare manipulări sau, în cazul în care acest lucru nu este viabil din punct de vedere economic, că se iau măsuri adecvate pentru a îmbunătăți eficiența operațională a operării trenurilor cu o lungime de 740 m până la 31 decembrie 2040. Prezentul punct nu se aplică terminalelor multimodale de marfă care sunt conectate numai la rețele feroviare izolate.

123. În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura multimodală de transport, suplimentar priorităților generale stabilite la punctele 32, 33 și 37, se acordă atenție următoarelor aspecte:

123.1. facilitarea interconexiunilor între diferitele moduri de transport;

123.2. eliminarea principalelor bariere tehnice și administrative din calea transportului multimodal, inclusiv prin punerea în aplicare a eFTI;

123.3. dezvoltarea unei bune circulații a informațiilor care să permită furnizarea de servicii de transport în cadrul întregului sistem transeuropean de transport;

123.4. facilitarea interoperabilității pentru schimbul de date, accesul la date și reutilizarea datelor în cadrul modurilor de transport și între acestea;

123.5. promovarea, după caz, a posibilității ca liniile abătute și terminalele de marfă multimodale din segmentul național al TEN-T să permită gestionarea trenurilor cu o lungime de 740 m fără a fi necesare manipulări;

123.6. extinderea și electrificarea liniilor abătute de plecare și de sosire, ajustarea sistemelor de semnalizare și îmbunătățirea configurației șinelor;

123.7. promovarea, după caz, a migrării liniilor abătute către ecartamentul nominal standard european de 1435 mm; și

123.8. promovarea infrastructurii multimodale de transport care facilitează un transfer modal eficace către moduri de transport durabile.

Secțiunea a 7-a

Noduri urbane

124. Componentele nodului urban sunt, în special:

124.1. infrastructura de transport în nodul urban care face parte din segmentul național al TEN-T, inclusiv rutele ocolitoare; și

124.2. punctele de acces la segmentul național al TEN-T, care sunt deschise tuturor operatorilor și utilizatorilor în mod nediscriminatoriu, în special porturi, aeroporturi, precum și gările feroviare, terminalele de autobuz și terminalele multimodale de marfă.

125. Orașele aflate în centrul fiecărui nod urban al segmentului național al TEN-T sunt enumerate în anexa nr. 2. Pentru a face parte din rețeaua națională de transport și a fi înscris în anexa nr. 2, un nod urban trebuie să aibă o populație de cel puțin 100 000 de locuitori sau, în cazul în care într-o regiune NUTS 2 nu există un astfel de nod urban, să fie principalul nod urban al regiunii NUTS 2 respective.

126. În contextul dezvoltării segmentului național al TEN-T în nodurile urbane, pentru a asigura funcționarea eficientă și fără blocaje a întregii rețele, organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine competente în domeniul transporturilor asigură implementarea următoarelor cerințe:

126.1. disponibilitatea infrastructurii de reîncărcare și realimentare cu combustibili alternativi, în conformitate cu legislația națională armonizată cu privire la combustibilii alternativi;

126.2. până la 31 decembrie 2030:

126.2.1. autoritățile administrației publice locale competente, în comun cu organul central de specialitate în domeniul transporturilor, autoritățile administrative din subordine competente în domeniul transporturilor și administratorii de infrastructură a drumurilor, asigură adoptarea și monitorizarea unui plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD) pentru fiecare nod urban, care să includă, printre altele, măsuri de integrare a diferitelor moduri de transport și de trecere la o mobilitate durabilă, de promovare a unei mobilități eficiente cu emisii zero și cu emisii scăzute, inclusiv a logisticii urbane, de reducere a poluării atmosferice și fonice și, după caz, de evaluare a accesibilității utilizatorilor la transport; și

126.2.2. organul central de specialitate în domeniul transporturilor colectează și transmite către Comisia Europeană datele privind mobilitatea urbană pentru fiecare nod urban în domeniile durabilității, siguranței și accesibilității, în conformitate cu indicatorii și metodologia menționate la punctul 128;

126.3. până la 31 decembrie 2030, dezvoltarea unor noduri multimodale pentru pasageri pentru a facilita conexiunile pe primul și ultimul kilometru, inclusiv facilitarea accesului la infrastructura de transport public și la mobilitatea activă, și care sunt echipate cu cel puțin o stație de reîncărcare destinată deservirii autobuzelor și autocarelor; organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine competente în domeniul transporturilor, administratorul infrastructurii rutiere de interes național aflate în proprietatea publică a statului, precum și alți administratori de infrastructură a drumurilor examinează, de asemenea, dezvoltarea în astfel de noduri a unei stații de realimentare, utilizate pentru hidrogen și destinate deservirii autobuzelor și autocarelor; și

126.4. până la 31 decembrie 2040, sub rezerva unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic, dezvoltarea a cel puțin un terminal multimodal de marfă, în cazul în care nu există deja un astfel de terminal, care să permită o capacitate suficientă de transbordare în interiorul nodului urban sau în apropierea acestuia.

127. Un terminal multimodal de marfă poate deservi mai multe noduri urbane și poate fi situat chiar în nodul urban sau în vecinătatea acestuia. Guvernul prin intermediul organului central de specialitate în domeniul transporturilor informează Comisia Europeană cu privire la aceste evoluții.

128. Atunci când adoptă și monitorizează PMUD-urile, autoritățile administrației publice locale, în cooperare cu organele centrale de specialitate în domeniul transporturilor, în domeniul infrastructurii și cel al dezvoltării regionale,

acolo unde este relevant, depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că PMUD-urile sunt în concordanță cu orientările aprobate de organul central de specialitate în domeniul infrastructurii și dezvoltării regionale, luând în considerare, de asemenea, fluxurile naționale de transport pe distanțe lungi.

129. Fără a aduce atingere prevederilor punctului 21, în termen de un an de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, Guvernul, la propunerea organului central de specialitate în domeniul transporturilor, desemnează punctul național de contact pentru PMUD și aprobă un program național privind PMUD cu scopul de a sprijini nodurile urbane să adopte și să pună în aplicare PMUD menționate la punctul 126 subpunctul 126.2.1.

130. La promovarea proiectelor de interes comun legate de nodurile urbane, suplimentar priorităților generale stabilite la punctele 32, 33 și 37, se acordă atenție următoarelor aspecte:

130.1. conexiunile pe primul și ultimul kilometru la punctele de acces la segmentul național al TEN-T, menționate la punctul 124 subpunctul 124.2 și între acestea, în scopul de a îmbunătăți performanța rețelei transeuropene de transport, cum ar fi liniile de metrou și de tramvai;

130.2. interconectarea fluidă dintre infrastructura rețelei transeuropene de transport și infrastructura de transport durabil regional și local, care poate include:

130.2.1. pentru pasageri, posibilitatea de a avea acces la informații, de a rezerva, de a-și plăti călătoriile și de a-și obține biletele prin intermediul serviciilor digitale de mobilitate multimodală pentru a permite itinerare optimizate pentru vehicule în vederea îmbunătățirii gestionării fluxurilor de trafic, a îmbunătățirii siguranței rutiere și a reducerii congestiei și poluării aerului; și

130.2.2. pentru transportul de marfă, instalații logistice urbane pentru o mai mare consolidare a livrărilor în zonele urbane, cum ar fi micronodurile și nodurile logistice pentru biciclete, în special cele conectate la infrastructura de transport feroviar și naval;

130.3. interconectarea durabilă, fluidă și sigură a infrastructurilor de transport de pasageri feroviare, rutiere și, după caz, pe căi navigabile interioare, aeriene și maritime, inclusiv integrarea infrastructurii pentru modurile active de transport, în special atunci când se construiește sau se modernizează infrastructura de transport;

130.4. interconectarea durabilă, fluidă și sigură a infrastructurilor de transport de marfă feroviare, rutiere și, după caz, pe căi navigabile interioare, aeriene și maritime, precum și conexiuni adecvate cu platformele și instalațiile logistice;

130.5. atenuarea expunerii zonelor urbane la efectele negative ale tranzitului feroviar și rutier;

130.6. promovarea unui transport și a unei mobilități eficiente, cu un nivel de zgomot scăzut și cu emisii zero, inclusiv crearea unor flote urbane mai verzi pentru pasageri și marfă;

130.7. după caz, creșterea ponderii modale a transportului public și a modurilor active de transport prin măsuri care să orienteze în principal mobilitatea pasagerilor către aceste moduri, inclusiv o infrastructură sigură și securizată pentru modurile active;

130.8. promovarea unei activități de livrare a mărfurilor în zonele urbane, care să fie eficientă, cu un nivel de zgomot scăzut și cu emisii reduse de dioxid de carbon;

130.9. după caz, sporirea accesibilității și a conectivității între zonele urbane și rurale și a accesului la un transport inteligent, durabil și la prețuri accesibile; și

130.10. adoptarea de măsuri concrete care să stimuleze implementarea mai extinsă de instrumente TIC și de sisteme de transport inteligent cu acces deschis tuturor operatorilor, pentru a permite itinerare optimizate pentru vehicule în vederea îmbunătățirii gestionării fluxurilor de trafic, a reducerii congestiei și poluării aerului și a îmbunătățirii siguranței rutiere, precum și informații în timp real privind disponibilitatea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Capitolul IV DISPOZIȚII PENTRU UN TRANSPORT INTELIGENT ȘI REZILIENT

Secțiunea 1 Sisteme TIC în domeniul transporturilor

131. Sistemele TIC în domeniul transporturilor trebuie să permită gestionarea capacității și a traficului și schimbul de informații în cadrul modurilor de transport și între acestea, pentru operațiunile de transport multimodal și pentru serviciile cu valoare adăugată legate de transport, îmbunătățirea rezilienței, a siguranței, a securității și a performanței operaționale și de mediu, reducerea congestiei, precum și simplificarea procedurilor administrative. De asemenea, sistemele TIC în domeniul transporturilor facilitează conexiunea neîntreruptă dintre infrastructură și activele mobile.

132. Următoarele sisteme TIC în domeniul transporturilor sunt implementate în conformitate cu dispozițiile specifice stabilite de legislația națională armonizată relevantă, pentru a asigura prezența unui set de capacități de bază interoperabile între Republica Moldova și toate statele membre ale Uniunii Europene:

132.1. pentru căile ferate – sistemul ERTMS, aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă și de călători, astfel cum sunt menționate în

specificația tehnică de interoperabilitate, în special rezultatele obținute de Shift2Rail și de întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei;

132.2. pentru căile navigabile interioare – RIS;

132.3. pentru transportul rutier – STI;

132.4. pentru transportul maritim – pentru serviciile VTMISS de gestionare a traficului maritim, și pentru schimbul de informații – EMSWe;

132.5. pentru transportul aerian – sistemele ATM/ANS, în special cele care rezultă din proiectul SESAR; și

132.6. pentru transportul multimodal – eFTI.

133. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine competente în domeniul transporturilor au dreptul să promoveze, de asemenea, alte sisteme TIC pentru transporturi, după caz, într-un mod coordonat și armonizat în cadrul segmentului național al TEN-T, astfel încât să se asigure interoperabilitatea cu rețeaua transeuropeană de transport. Printre acestea se pot număra îmbunătățiri ale digitalizării pentru căile ferate, promovarea spațiului datelor privind mobilitatea la nivel național, precum și între Republica Moldova și statele membre ale Uniunii Europene și cadre care facilitează schimbul de date între întreprinderi, în cazul în care acest lucru este stabilit de Uniunea Europeană, pentru transparența și optimizarea lanțului de aprovizionare și o infrastructură TIC adecvată care să permită o aplicare inteligentă, bazată pe schimbul de date în timp real între operatorii economici și autoritățile de aplicare a legii, necesar pentru a verifica conformitatea cu cerințele de reglementare aplicabile, inclusiv în timp ce vehiculele sunt în mers.

Secțiunea a 2-a

Servicii de transport de marfă durabile. Noile tehnologii și inovarea

134. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine competente în domeniul transporturilor, în calitate de autorități responsabile principale, cu participarea altor organe centrale de specialitate și autorități administrative competente, după caz, au dreptul să promoveze proiectele de interes comun care, pe de o parte, oferă servicii eficiente de transport de marfă, ce utilizează infrastructura rețelei transeuropene de transport și, pe de altă parte, contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor efecte negative socioeconomice și de mediu, precum poluarea aerului și poluarea fonică, și care au drept scop:

134.1. îmbunătățirea utilizării durabile a infrastructurii de transport, inclusiv prin gestionarea sa eficientă;

134.2. promovarea implementării de servicii de transport inovatoare, inclusiv prin legături de transport maritim pe distanțe scurte în contextul spațiului maritim european, prin sisteme TIC în domeniul transporturilor și prin dezvoltarea

infrastructurii auxiliare necesare pentru realizarea în principal a obiectivelor privind mediul și siguranța acestor servicii;

134.3. facilitarea operațiunilor de servicii de transport multimodal, inclusiv a fluxurilor de informații aferente necesare, și îmbunătățirea cooperării dintre participanții la lanțul logistic, inclusiv expeditorii, operatorii, furnizorii de servicii și clienții acestora;

134.4. stimularea eficienței în materie de resurse și a operațiunilor cu emisii scăzute și cu emisii zero, în special în domenii precum tehnologiile, operațiunile, tracțiunea vehiculelor, condusul/propulsia, planificarea sistemelor și a operațiunilor; sau

134.5. îmbunătățirea legăturilor cu cele mai vulnerabile și izolate părți ale teritoriului național, precum și ale teritoriului Uniunii Europene, în special cu regiunile ultraperiferice și cu alte regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase, precum și cu zonele slab populate, promovând servicii regulate și frecvente.

135. Pentru ca segmentul național al TEN-T să țină pasul cu evoluțiile și măsurile de implementare inovatoare de ordin tehnologic, organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine competente în domeniul transporturilor au dreptul să promoveze, în mod coordonat, proiecte de interes comun care vizează în special:

135.1. sprijinirea și promovarea decarbonizării transporturilor prin tranziția către vehicule, trenuri, nave și aeronave alimentate cu combustibili alternativi cu emisii zero și cu emisii scăzute, precum și către alte tehnologii în materie de transport și de rețea inovatoare și durabile;

135.2. promovarea tehnologiilor emergente durabile pentru a îmbunătăți și a facilita transportul și mobilitatea pasagerilor și a mărfurilor;

135.3. intensificarea decarbonizării tuturor modurilor de transport prin stimularea eficienței energetice, introducerea soluțiilor cu emisii zero și cu emisii scăzute alimentate cu combustibili alternativi și punerea la dispoziție a infrastructurii corespunzătoare, în măsura posibilităților prin sinergii cu rețeaua energetică transeuropeană;

135.4. sprijinirea adoptării și implementării de noi tehnologii digitale, în special promovarea schimbului de date și a infrastructurii de conectivitate cu acoperire neîntreruptă la nivelul întregii rețele pentru a asigura cel mai înalt nivel și grad de performanță în materie de infrastructură digitală, precum și pentru a atinge niveluri mai ridicate de automatizare, cu un accent special pe sectorul feroviar;

135.5. îmbunătățirea siguranței și durabilității circulației persoanelor și a transportului de mărfuri;

135.6. îmbunătățirea funcționării, gestionării, accesibilității, interoperabilității, multimodalității și eficienței rețelei, inclusiv prin dezvoltarea

serviciilor digitale de mobilitate multimodală, cum ar fi dezvoltarea unor soluții de tip „mobilitatea ca serviciu”;

135.7. promovarea unor modalități eficiente de furnizare, către toți utilizatorii și furnizorii de servicii de transport, a unor informații accesibile și inteligibile cu privire la interconexiuni, interoperabilitate și multimodalitate și la impactul opțiunilor lor în materie de transport asupra mediului;

135.8. promovarea măsurilor de reducere a externalităților negative, precum congestionarea, daunele asupra sănătății și poluarea de orice fel, inclusiv zgomotul și emisiile;

135.9. introducerea tehnologiei în materie de securitate;

135.10. îmbunătățirea rezilienței infrastructurii de transport la perturbări și la schimbările climatice prin modernizarea și proiectarea infrastructurii, precum și prin soluții digitale, sigure din punct de vedere cibernetic, menite să protejeze rețeaua în contextul dezastrelor naturale și al celor provocate de om; și

135.11. facilitarea realizării de noi progrese în ceea ce privește dezvoltarea și implementarea sistemelor TIC și a noilor tehnologii în domeniul transporturilor în cadrul modurilor de transport și între acestea.

136. În sensul punctului 135 subpunctul 135.2, infrastructura de transport corespunzătoare poate:

136.1. include accesul la rețea, conducte și alte instalații necesare pentru alimentarea cu energie;

136.2. ține seama de interfața infrastructură-vehicul, inclusiv de reîncărcarea inteligentă și bidirecțională;

136.3. include sistemele TIC în domeniul transporturilor;

136.4. acționa drept nod energetic, care deservește diferite moduri de transport, în scopul de a conecta producția locală de energie curată cu aplicații de mobilitate cu emisii zero; și

136.5. contribui la implementarea altor tehnologii care accelerează decarbonizarea economiei.

Secțiunea a 3-a Reziliența infrastructurii

137. La planificarea și punerea în aplicare a proiectelor de interes comun, organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine competente în domeniul transporturilor depun toate eforturile corespunzătoare pentru a îmbunătăți securitatea și reziliența infrastructurii la schimbările climatice, la pericolele naturale, la amenințările hibride, la dezastrele provocate de om, la accidente și întreruperi operaționale, precum și la perturbări intenționate care afectează funcționarea sistemului de transport transeuropean. Se acordă atenție în special următoarelor elemente:

137.1. interdependențele, legăturile și efectele în cascadă cu alte rețele, cum ar fi rețelele de telecomunicații și de energie electrică;

137.2. siguranța, securitatea și performanța în prezența unor pericole multiple;

137.3. calitatea infrastructurii structurale pe parcursul întregului său ciclu de viață, acordând o atenție deosebită condițiilor de mediu și viitoarelor condiții climatice preconizate;

137.4. nevoile în materie de protecție civilă de a reacționa la perturbări, inclusiv la cele pentru transportul de mărfuri periculoase; și

137.5. securitatea cibernetică și reziliența infrastructurii, acordând o atenție deosebită infrastructurii transfrontaliere.

138. Proiectele de interes comun pentru care se impune a fi efectuată o evaluare a impactului asupra mediului în conformitate cu Legea nr. 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului fac obiectul imunizării la schimbările climatice. Imunizarea la schimbările climatice se realizează ținându-se seama de cele mai recente bune practici și orientări disponibile pentru a se asigura că infrastructurile de transport sunt reziliente la efectele negative ale schimbărilor climatice, printr-o evaluare a vulnerabilității și a riscurilor climatice, inclusiv prin măsuri de adaptare relevante, precum și prin integrarea costurilor emisiilor de gaze cu efect de seră în analiza cost-beneficiu.

Secțiunea a 4-a

Riscuri la adresa securității sau a ordinii publice. Mobilitatea militară

139. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine competente în domeniul transporturilor depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că infrastructura segmentului național al TEN-T este protejată împotriva riscurilor la adresa securității sau a ordinii publice, prin evaluarea riscurilor potențiale la adresa securității sau a ordinii publice, care decurg din participările sau contribuțiile unei întreprinderi străine dintr-o țară terță la un proiect de interes comun.

140. Pentru a stabili dacă participarea sau contribuția unei întreprinderi străine dintr-o țară terță la un proiect de interes comun este de natură să afecteze infrastructura din motive de securitate sau de ordine publică, Guvernul poate lua în considerare, printre altele, efectele sale potențiale asupra:

140.1. furnizării factorilor de producție esențiali pentru construirea, exploatarea și întreținerea infrastructurii; și

140.2. accesului la informații sensibile, inclusiv la date cu caracter personal, precum și asupra capacității de a controla aceste informații, coroborate cu construirea, exploatarea și întreținerea infrastructurii.

141. De asemenea, organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine competente în domeniul transporturilor pot lua în considerare, în special, următorii factori:

141.1. dacă investitorul străin este controlat direct sau indirect de guvernul unei țări terțe, inclusiv de organisme de stat sau de forțele armate ale acesteia, inclusiv prin structura de proprietate sau prin finanțări semnificative;

141.2. dacă investitorul străin a fost deja implicat în activități care afectează securitatea sau ordinea publică într-un stat membru al Uniunii Europene sau într-un alt stat; sau

141.3. dacă există un risc serios ca investitorul străin să desfășoare activități ilegale sau infracționale.

142. Fără a aduce atingere prevederilor punctului 141 și legislației cu privire la investițiile în proiecte investiționale strategice, faptului că Republica Moldova are responsabilitatea exclusivă pentru securitatea sa națională, precum și fără a aduce atingere dreptului său de a-și proteja interesele esențiale ale siguranței sale, ori de câte ori Guvernul consideră că participarea sau contribuția unei întreprinderi dintr-o țară terță la un proiect de interes comun este susceptibilă să afecteze infrastructura segmentului național al TEN-T din motive de securitate sau de ordine publică, acesta:

142.1. adoptă orice măsuri adecvate pentru a atenua acest risc;

142.2. în cazul proiectului de interes comun implementat cu un stat membru ale Uniunii Europene, informează Comisia Europeană despre măsurile adoptate;

142.3. în cazul în care proiectul de interes comun este implementat cu un stat terț, informează guvernul statului respectiv.

143. Prevederile punctelor 139-142 nu se aplică participării sau contribuției la un proiect de interes comun a unei persoane fizice, inclusiv a unei persoane fizice care prestează, în cadrul unei întreprinderi dintr-o țară terță, pentru o anumită perioadă de timp, servicii pentru o altă persoană și sub îndrumarea acesteia, în schimbul cărora persoana fizică respectivă primește o remunerație.

144. Atunci când construiesc sau modernizează infrastructura pe acele părți ale segmentului național al TEN-T, care se suprapun cu rețeaua transeuropeană de transport militar identificată în „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul Uniunii Europene și în afara acesteia”, adoptate de Consiliu la 26 iunie 2023 și la 23 octombrie 2023 și în orice document ulterior de revizuire a cerințelor respective adoptat ulterior, Guvernul ia în considerare necesitatea, relevanța și fezabilitatea depășirii cerințelor prevăzute în capitolul III din prezentul Regulament, în scopul adaptării la greutatea, dimensiunea sau amploarea transportului militar al trupelor și al materialelor.

Secțiunea a 5-a

Întreținere și ciclul de viață al proiectului. Accesibilitate pentru toți utilizatorii

145. Fără a aduce atingere responsabilității statelor implicate într-un proiect de interes comun, în ceea ce privește planificarea, finanțarea și gestionarea întreținerii infrastructurii, și nici principiului bugetar al anualității, după caz, organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine competente în domeniul transporturilor depun toate eforturile posibile pentru a asigura:

145.1. faptul că infrastructura segmentului național al TEN-T este întreținută astfel încât să asigure, pe durata sa de viață, un nivel ridicat de servicii și de siguranță adaptat fluxului de trafic, precum și că nevoile respective de întreținere preventivă, îmbunătățirea rezilienței și costurile estimate pe întreaga durată de viață a infrastructurii naționale de transport sunt luate în considerare în faza de planificare a construcției sau a modernizării;

145.2. planificarea pe termen lung a întreținerii infrastructurii rutiere și, după caz, a infrastructurii căilor navigabile interioare; și

145.3. coerența între necesitățile în ceea ce privește întreținerea și reînnoirea în cazul infrastructurii feroviare legate de dezvoltarea segmentului național al TEN-T și Programul național de infrastructură feroviară, precum și contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, prevăzute de articolele 17, 30 și 61 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

146. Infrastructura națională de transport permite o mobilitate și o accesibilitate neîntreruptă pentru toți utilizatorii, în special:

146.1. pentru persoanele aflate în situație de sărăcie în materie de transporturi sau de vulnerabilitate, inclusiv persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate redusă; și

146.2. pentru persoanele care locuiesc în regiuni periferice, rurale, precum și în zone slab populate.

Capitolul V

PUNEREA ÎN APLICARE A INSTRUMENTELOR CORIDOARELOR EUROPENE DE TRANSPORT ȘI A PRIORITĂȚILOR ORIZONTALE

Secțiunea 1

Instrumentul coridoarelor europene de transport și prioritățile orizontale

147. Coridoarele europene de transport sunt un instrument de facilitare a punerii coordonate în aplicare a părților din rețeaua centrală și din rețeaua centrală extinsă ale rețelei transeuropene de transport, vizând, în special, îmbunătățirea

legăturilor transfrontaliere, completarea legăturilor lipsă și eliminarea blocajelor la nivelul Uniunii Europene și, după caz, îmbunătățirea conexiunilor cu rețeaua transeuropeană de transport a țărilor învecinate.

148. În vederea realizării unui transport multimodal eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor și pentru a contribui la coeziune prin intermediul unei cooperări teritoriale îmbunătățite, coridoarele europene de transport se axează pe:

148.1. integrarea modală, cu obiectivul specific de a consolida modurile de transport care afectează mediul în cea mai mică măsură, în special transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe mici;

148.2. asigurarea interoperabilității și continuitatea rețelei;

148.3. dezvoltarea coordonată a infrastructurii pentru toate modurile de transport, cu precădere pe tronsoanele transfrontaliere, în special în vederea dezvoltării unui sistem de transport feroviar de marfă interoperabil, precum și a unei rețele performante de transport feroviar de călători pe distanțe lungi, inclusiv de mare viteză, la nivelul Uniunii Europene, precum și în vederea asigurării unei integrări eficiente și durabile a infrastructurii căilor navigabile interioare și a celei maritime cu alte moduri de transport;

148.4. sprijinirea dezvoltării și implementării coordonate și integrate a soluțiilor inovatoare pentru digitalizarea și interoperabilitatea transporturilor; și

148.5. promovarea instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi.

149. Coridoarele europene de transport permit adoptarea unei abordări coordonate și sincronizate în ceea ce privește investițiile în infrastructură.

150. ERTMS și spațiul maritim european reprezintă cele două priorități orizontale pentru a asigura interoperabilitatea segmentului național al TEN-T cu alte segmente ale rețelei transeuropene de transport. Instrumentele instituite în conformitate cu prezentul capitol facilitează implementarea în timp util a ERTMS și integrarea infrastructurii și a serviciilor de transport maritim naționale în rețeaua transeuropeană de transport.

Secțiunea a 2-a

Coordonarea coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale, precum și guvernanta acestora

151. Pentru fiecare coridor european de transport și pentru fiecare prioritate orizontală, Comisia Europeană desemnează un coordonator european, în conformitate cu legislația Uniunii Europene.

152. Activitatea coordonatorului european este reglementată de legislația Uniunii Europene. În cadrul mandatului său, coordonatorul european sprijină

punerea în aplicare coordonată a coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale, inclusiv pe segmentele care traversează Republica Moldova.

153. Autoritățile naționale competente cooperează, după caz, cu coordonatorul european, cu forumurile și grupurile de lucru instituite potrivit legislației Uniunii Europene pentru coridoarele europene de transport și pentru prioritățile orizontale relevante pentru Republica Moldova, inclusiv în procesul de elaborare și monitorizare a planurilor de acțiune pentru coridoarele europene de transport din care Republica Moldova face parte, furnizând informațiile necesare și participând la activitățile consultative.

Capitolul VI DISPOZIȚII COMUNE

Secțiunea 1 Raportare și monitorizare

154. Guvernul prin intermediul organului central de specialitate în domeniul transporturilor transmite Comisiei Europene, în mod periodic, cuprinzător și transparent, informații cu privire la progresele înregistrate în direcția finalizării segmentului național al TEN-T prin punerea în aplicare a proiectelor de interes comun, precum și informații cu privire la investițiile realizate în acest scop.

155. Informațiile prevăzute la punctul 154 se pregătesc de către organul central de specialitate în domeniul transporturilor, cu participarea autorităților administrative relevante din subordinea sa, și includ date tehnice anuale referitoare la cerințele privind infrastructura de transport prevăzute în capitolul III, cu excepția cazului în care aceste informații au fost deja colectate la nivelul rețelei transeuropene de transport în scopul utilizării în alte aplicații sau baze de date ale Uniunii Europene.

156. Transmiterea prevăzută la punctul 154 se asigură în mod automat, prin sistemul interactiv de informații geografice și tehnice pentru rețeaua transeuropeană de transport (TENtec). Până la momentul în care funcționalitatea de schimb automatizat de date din TENtec va fi pe deplin operațională, această transmitere se asigură o dată la doi ani.

157. În ceea ce privește investițiile legate de proiecte de interes comun, Guvernul prin intermediul organului central de specialitate în domeniul transporturilor raportează Comisiei Europene date financiare o dată la doi ani sub formă de date agregate anuale pentru fiecare mod de transport și pentru fiecare rețea – rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală.

158. Republica Moldova depune toate eforturile posibile pentru a asigura calitatea, exhaustivitatea și coerența datelor transmise în sistemul de informații TENtec. Republica Moldova cooperează cu Comisia și cu statele membre pentru a permite un schimb automatizat de date între sistemele și sursele de date naționale și TENtec.

Secțiunea a 2-a **Actualizarea rețelei transeuropene**

159. Actualizarea rețelei transeuropene de transport și a hărților aferente se realizează în conformitate cu procedurile stabilite de legislația Uniunii Europene. Autoritățile naționale competente furnizează datele și informațiile necesare și cooperează cu instituțiile europene, potrivit competențelor acestora, pentru actualizarea corespunzătoare a segmentului național al TEN-T.

160. Un proiect de interes comun referitor la infrastructură, relevant pentru Republica Moldova sau la care Republica Moldova este parte, care este inclus în rețeaua transeuropeană de transport printr-un act delegat al Comisiei Europene este eligibil pentru asistență financiară din partea Uniunii Europene în temeiul instrumentelor disponibile pentru rețeaua transeuropeană de transport, începând cu data intrării în vigoare a respectivului act delegat.

161. Proiectul de interes comun referitor la infrastructură, relevant pentru Republica Moldova sau la care Republica Moldova este parte, care a fost exclus din rețeaua transeuropeană de transport printr-un act delegat al Comisiei Europene, încetează să mai fie eligibil pentru finanțare începând cu data intrării în vigoare a actului respectiv. Încetarea eligibilității nu afectează deciziile de finanțare sau de subvenționare luate de Comisia Europeană înainte de acea dată.

162. În conformitate cu legislația Uniunii Europene, Comisia Europeană este împuternicită să adopte acte delegate privind modificarea anexei nr. 4 pentru a include sau a adapta hărțile indicative ale rețelelor infrastructurilor de transport din țările terțe, inclusiv din Republica Moldova. Astfel de acte delegate se bazează pe acorduri la nivel înalt privind rețelele infrastructurilor de transport, încheiate între Uniunea Europeană și Republica Moldova.

Secțiunea a 3-a **Colaborarea cu părțile interesate publice și private**

163. Procedurile naționale referitoare la implicarea și consultarea autorităților administrației publice locale, asociațiilor reprezentative ale autorităților administrației publice locale, precum și a societății civile vizate de un

proiect de interes comun sunt respectate, după caz, în etapele de planificare și de construcție ale unui proiect.

164. Pentru proiectele de interes comun cărora li se aplică legislația armonizată cu privire la măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (TEN-T), se asigură respectarea cerințelor prevăzute de aceasta.

165. În sensul procedurilor de consultare prevăzute la punctul 163, se încurajează realizarea schimbului de bune practici cu statele membre ale Uniunii Europene, în special în ceea ce privește consultarea și includerea persoanelor aflate în situații de vulnerabilitate.

Secțiunea a 4-a **Alinierea planurilor naționale la politica Uniunii Europene** **în domeniul transporturilor**

166. Organul central de specialitate în domeniul transporturilor se asigură că planurile și programele naționale care contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport sunt coerente cu politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor, precum și cu prioritățile și termenele stabilite în prezentul Regulament, relevante coridoarelor europene de transport din care Republica Moldova face parte.

167. În aplicarea punctului 166, planurile și programele naționale sunt elaborate și actualizate cu respectarea cadrului de cooperare cu Uniunea Europeană și a angajamentelor asumate de Republica Moldova.

Secțiunea a 5-a **Întârzieri în finalizarea rețelei centrale, a rețelei centrale** **extinse și a rețelei globale**

168. Guvernul, prin intermediul organului central de specialitate în domeniul transporturilor, monitorizează respectarea termenelor stabilite prin prezentul Regulament pentru finalizarea segmentului național al rețelei transeuropene de transport (TEN-T), inclusiv pentru rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală, și informează Comisia Europeană în cazul apariției unor întârzieri semnificative.

169. În caz de întârziere semnificativă privind demararea sau finalizarea lucrărilor prevăzute la punctul 168, Guvernul ia măsurile necesare la nivel național pentru reducerea întârzierilor și pentru respectarea angajamentelor asumate. La solicitarea Comisiei Europene, Guvernul prin intermediul organului central de

specialitate în domeniul transporturilor prezintă informațiile necesare privind cauzele întârzierii, pentru a facilita consultările și identificarea soluțiilor corespunzătoare.

HĂRȚILE REȚELEI GLOBALE, ALE REȚELEI CENTRALE EXTINSE ȘI ALE REȚELEI CENTRALE

Căi navigabile

Rețea	Starea		
centrală	finalizată și/sau care urmează să fie modernizată		
centrală Căi ferate	construcție nouă		
Rețea	Starea	Convențională	≥ 200 km/h*
centrală	cale finalizată și/sau care urmează să fie modernizată până în 2030		
centrală	construcție nouă de cale până în 2030		
centrală extinsă	cale finalizată și/sau care urmează să fie modernizată până în 2040		
centrală extinsă	construcție nouă de cale până în 2040		
globală	cale finalizată și/sau care urmează să fie modernizată până în 2050		
globală	construcție nouă de cale până în 2050		
globală/ centrală	în proiect		

Căi rutiere

Rețea	Starea		
centrală	cale rutieră finalizată și/sau care urmează să fie modernizată până în 2030		
centrală	construcție nouă de cale rutieră până în 2030		
centrală extinsă	cale rutieră finalizată și/sau care urmează să fie modernizată până în 2040		
centrală extinsă	construcție nouă de cale rutieră până în 2040		
globală	cale rutieră finalizată și/sau care urmează să fie modernizată până în 2050		
globală	construcție nouă de cale rutieră până în 2050		
extinsă/ centrală	în proiect		

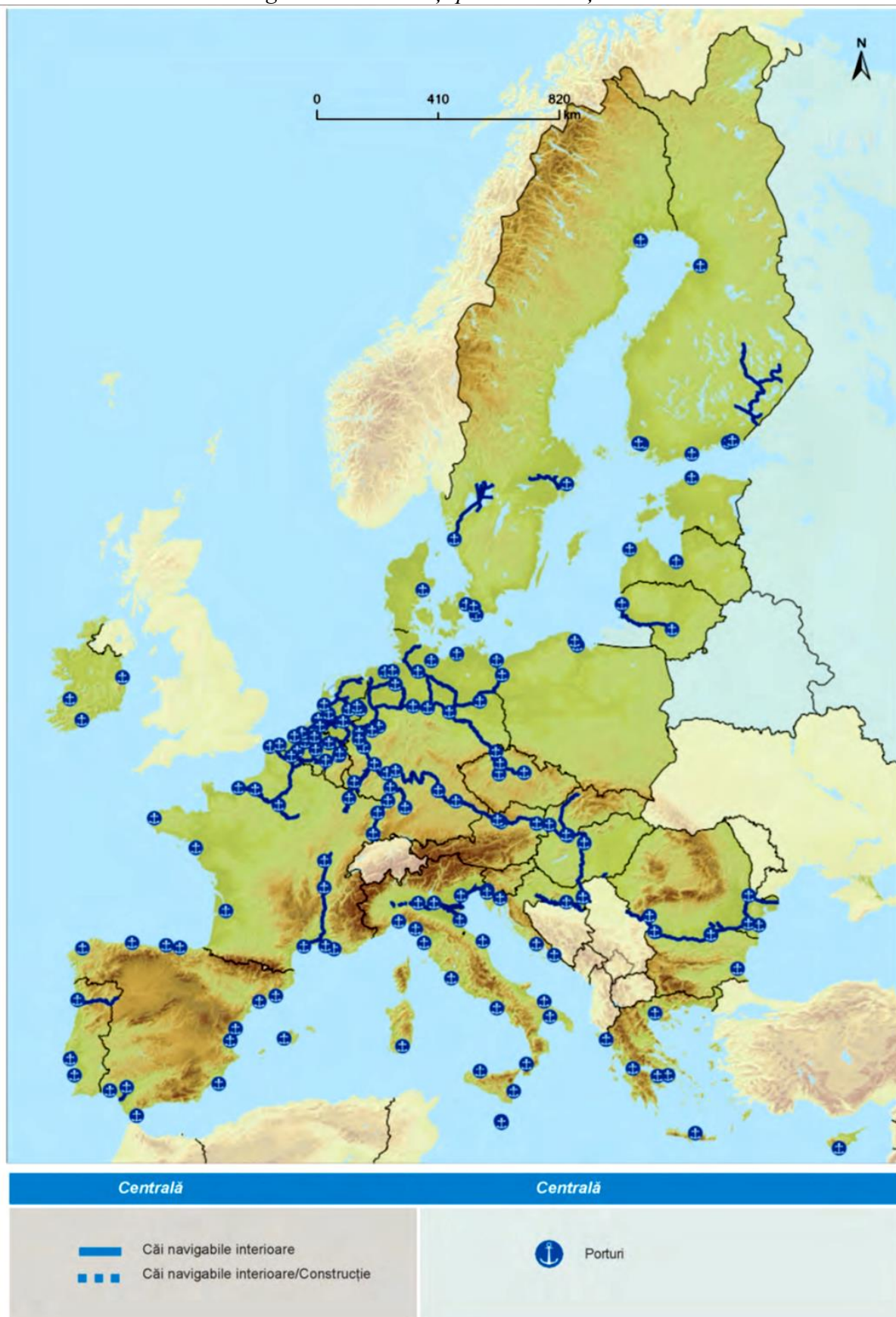
Noduri

central	Porturi**		
global	Porturi**		
central	Aeroporturi**		
global	Aeroporturi**		
central	TFR (terminale feroviar-rutiere) / terminale de-a lungul CNI		
global	TFR (terminale feroviar-rutiere) / terminale de-a lungul CNI		
	Capitale		
	Noduri urbane		

* Viteză de ordinul a 200 km/h, folosită ca valoare medie orientativă, fără efecte juridice

** Incluzând terminale multimodale de marfă

Rețeaua globală și rețeaua centrală:
Căi navigabile interioare și porturi din rețeaua centrală

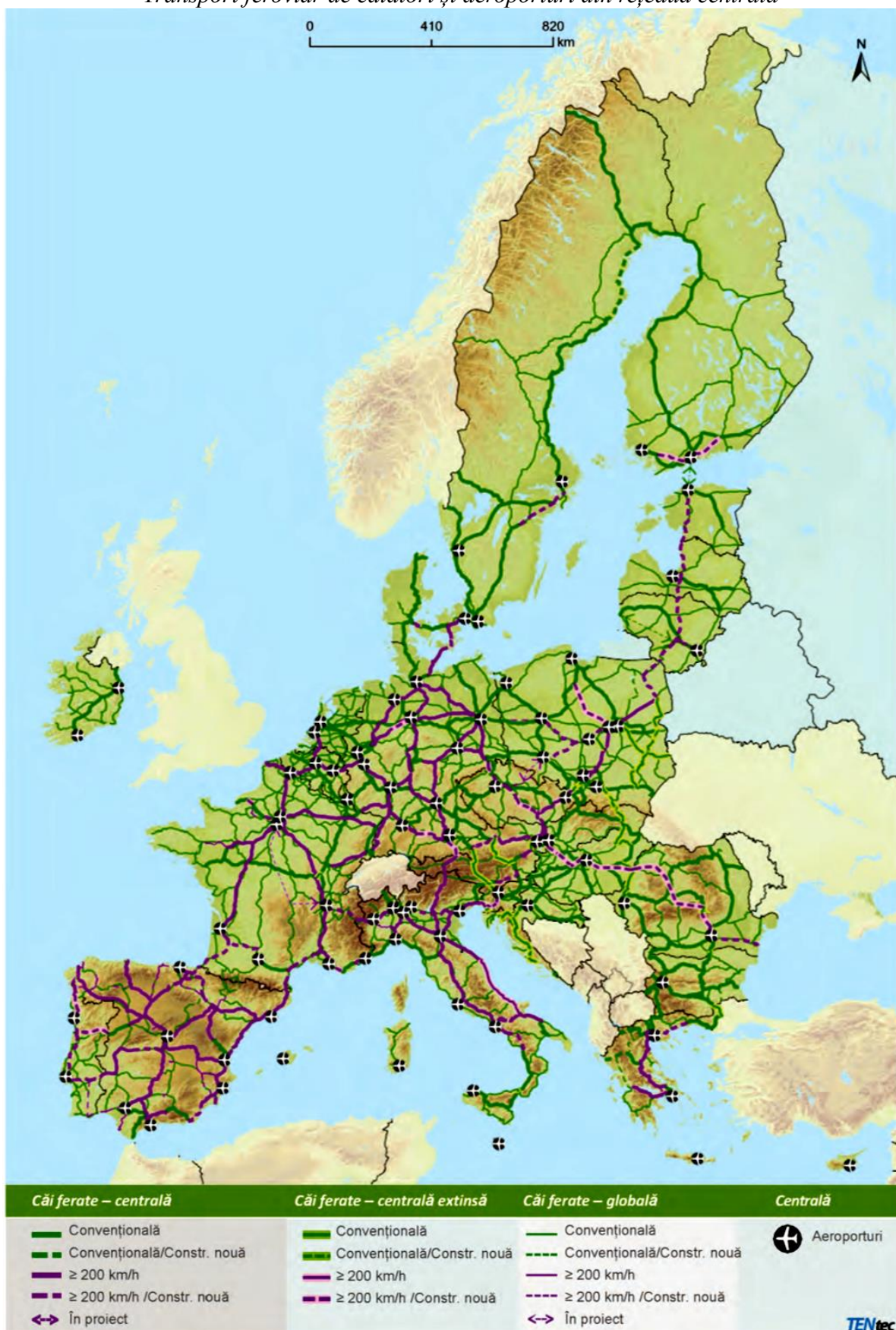


Rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală:

Transport feroviar de marfă, porturi din rețeaua centrală și terminale feroviar-rutiere(TFR)

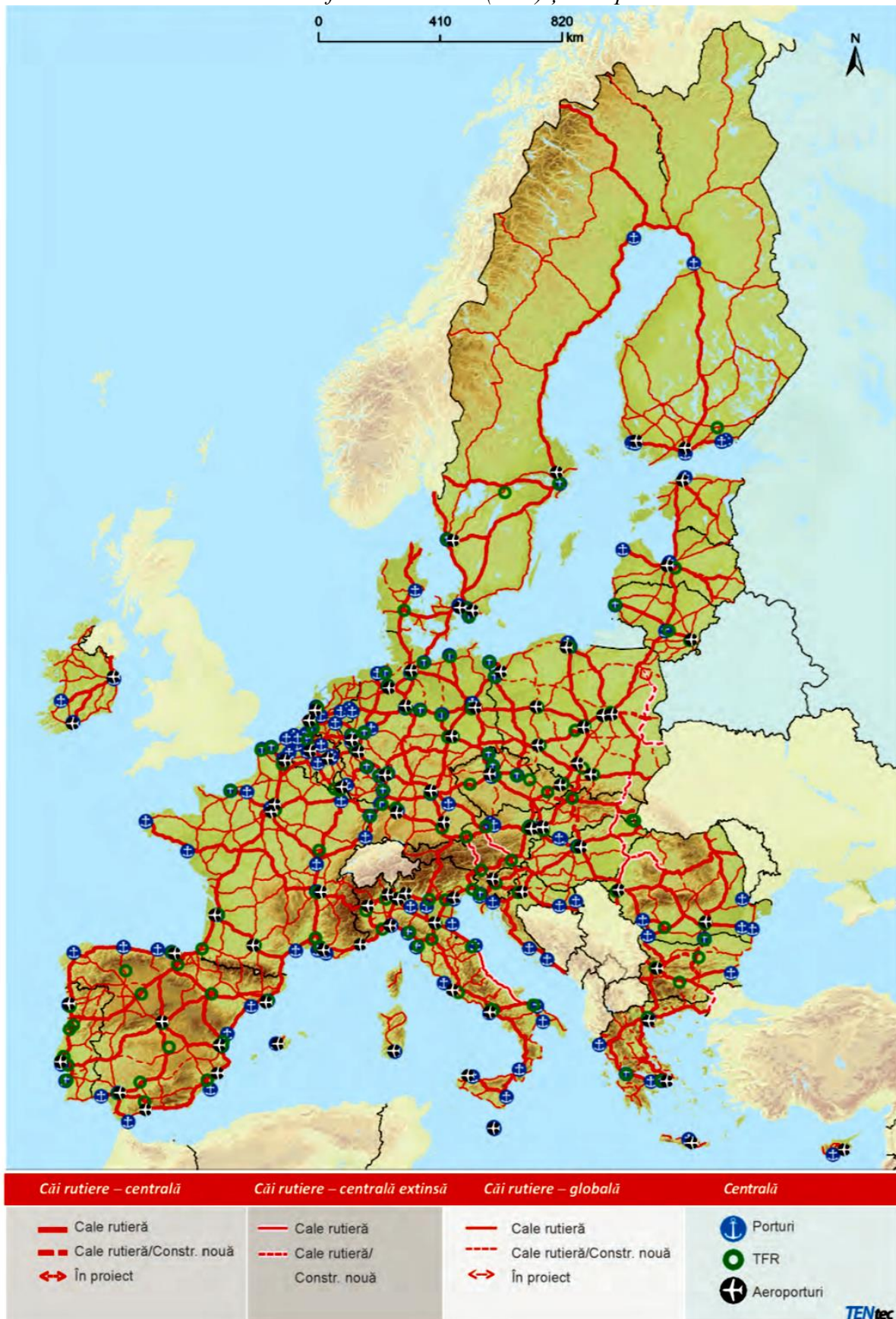


Rețeaua centrală, rețeaua extinsă și rețeaua globală:
Transport feroviar de călători și aeroporturi din rețeaua centrală



Rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală:

Căi rutiere, porturi din rețeaua centrală,
terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi



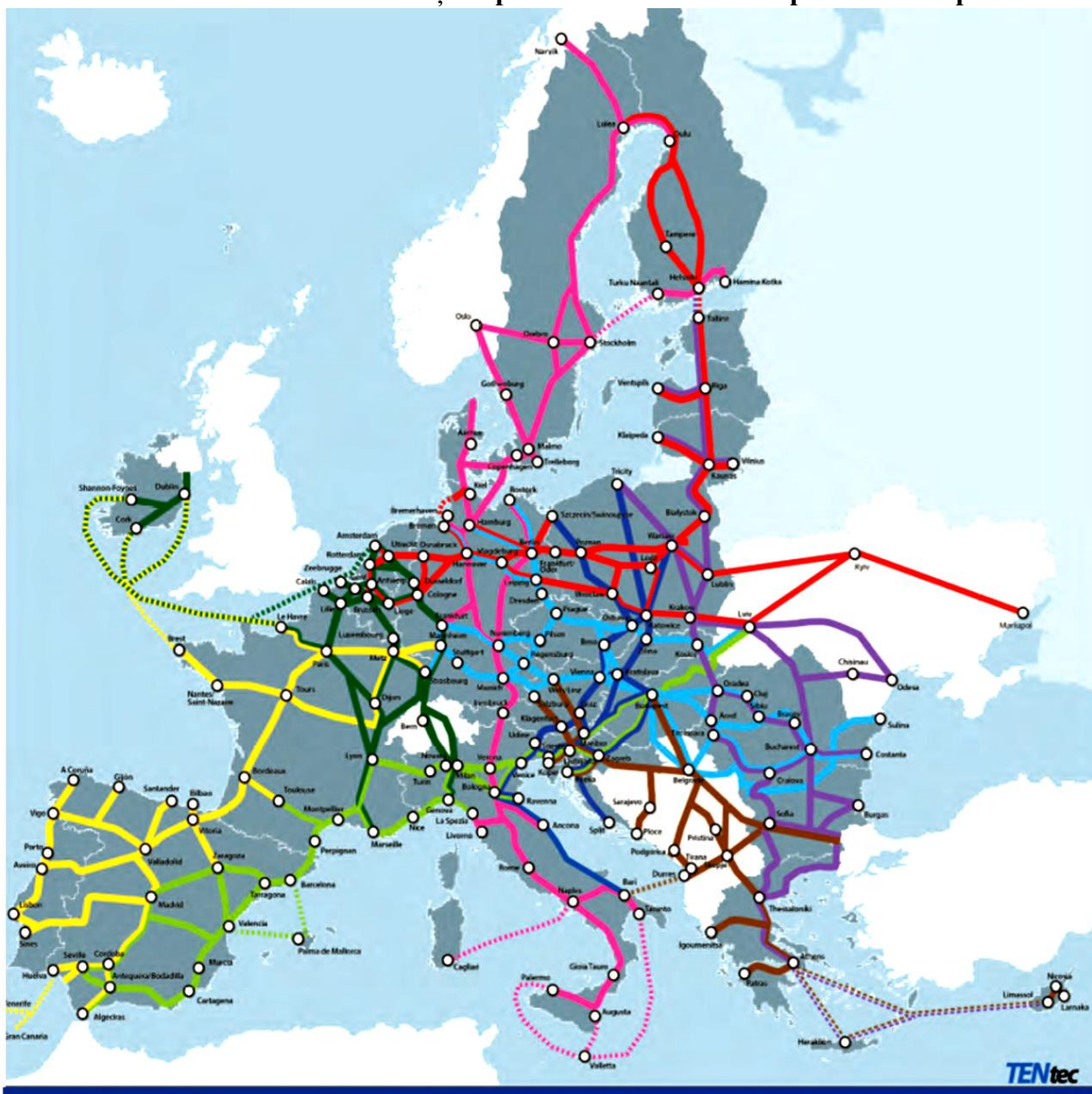
Anexa nr.2
la Regulamentul privind orientările Republicii
Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de
transport, parte a rețelei transeuropene de transport

**LISTA CU NODURILE TRANSEUROPENE DE TRANSPORT
DIN REPUBLICA MOLDOVA**

NUMELE NODULUI	NOD URBAN	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TERMINALE FEROVIAR RUTIER / TERMINALE DE-A LUNGUL CNI
Chișinău	X	central (național)			central (național)
Bălți	X				
Mărculești		central (național)			
Giurgiulești				central (național)	central (național)
Berești					central (național)

ALINIAREA REȚELOR DE TRANSPORT A REPUBLICII MOLDOVA LA CORIDOARELE EUROPENE DE TRANSPORT

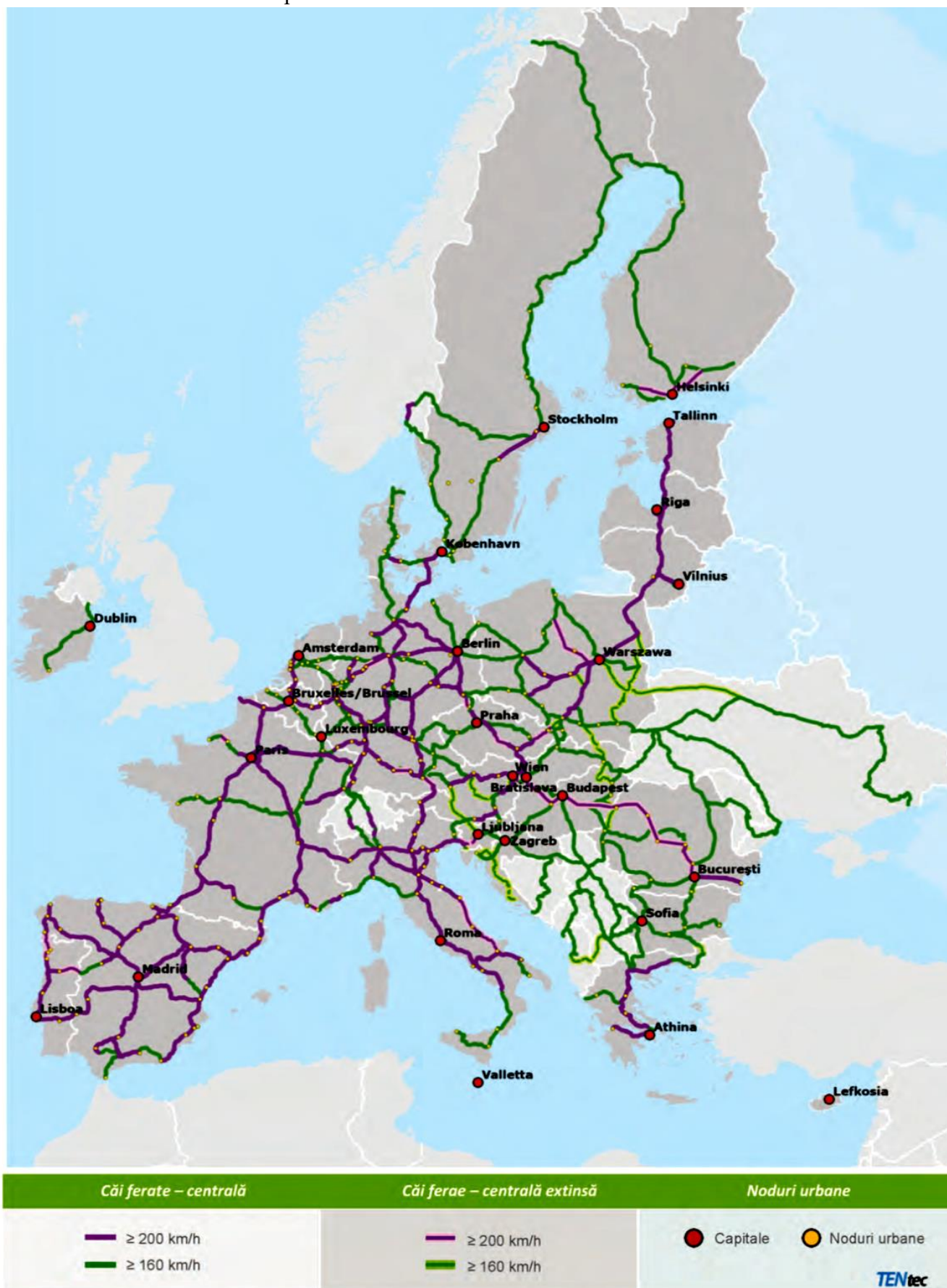
Schema de localizare a hărților pentru coridoarele europene de transport



- | | | |
|----------------------------------|----------------------------|---|
| ● ATLANTIC | ● SCANDINAVIA - MEDITERANA | ● MEDITERANA |
| ● MAREA NORDULUI – RIN | ● MAREA BALTICĂ – MAREA | ● BALCANII DE VEST – ESTUL MEDITERANEI |
| ● MAREA NORDULUI – MAREA BALTICĂ | ● RIN – DUNĂRE | ● MAREA BALTICĂ – MAREA NEAGRĂ – MAREA EGEE |

Coridoare europene de transport

Transport feroviar de călători. State membre ale UE.



Coridoare europene de transport

Transport feroviar de marfă. State membre ale UE.



Coridorul Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee

Căi navigabile interioare și căi rutiere, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi



Coridorul Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee

Transport feroviar de marfă, porturi, terminale feroviar-rutiere



Coridorul Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee

Transport feroviar de călători și aeroporturi



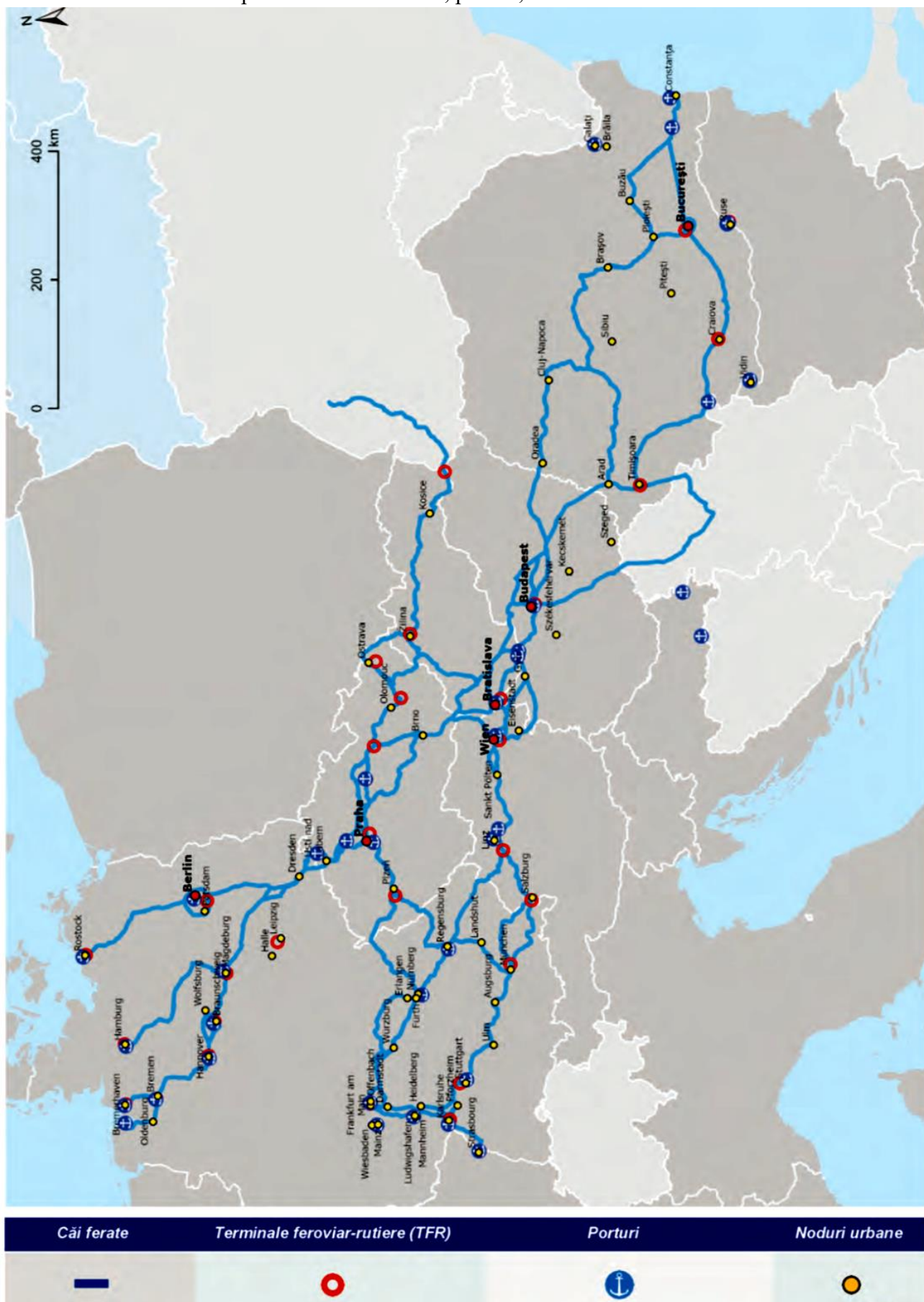
Coridorul Rin – Dunăre

Căi navigabile interioare și căi rutiere, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi



Coridorul Rin – Dunăre

Transport feroviar de marfă, porturi, terminale feroviar-rutiere



HĂRȚI INDICATIVE ALE REȚELEI TRANSEUROPENE DE TRANSPORT EXTINSE LA ANUMITE ȚĂRI TERȚE

Extindere indicativă la țări învecinate

Rețeaua globală: Căi navigabile interioare și porturi

Rețeaua de transport în regiunea Parteneriatului estic: Moldova și Ucraina



Extindere indicativă la țări învecinate

Rețeaua centrală și rețeaua globală: Transport feroviar de marfă,
porturi și terminale feroviar-rutiere(TFR)

Rețeaua de transport în regiunea Parteneriatului estic: Moldova și Ucraina



Extindere indicativă la țări învecinate

Rețeaua centrală și rețeaua globală: Căi rutiere, porturi din rețeaua centrală, terminale feroviar-rutiere(TFR) și aeroporturi
 Rețeaua de transport în regiunea Parteneriatului estic: Moldova și Ucraina



NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul Hotărârii Guvernului privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport (număr unic 864/MIDR/2025)

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii Guvernului este elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu suportul Programul Națiunilor Unite pentru Dezvoltare, în cadrul proiectului „Facilitarea unei tranziții ecologice incluzive în Republica Moldova”.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Elaborarea proiectului a fost determinată de acțiunea 280 din Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024. Acțiunea în cauză prevede elaborarea și adoptarea hotărârii Guvernului privind crearea și dezvoltarea rețelei naționale a coridoarelor internaționale de transport (TEN-T), în vederea transpunerii Regulamentului (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 CELEX 32024R1679, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 2024/1679 din 28 iunie 2024.
2.2. Descrierea situației și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Republica Moldova este țară candidată la aderarea la Uniunea Europeană, iar una dintre obligațiile-cheie asumate în acest proces este armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii. Domeniul infrastructurii de transport are un rol strategic în convergența cu piața internă europeană și în facilitarea integrării economice. Regulamentul (UE) 2024/1679 înlocuiește Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 și introduce cerințe consolidate privind dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T), inclusiv prin extinderea acesteia către statele candidate. Astfel, Regulamentul (UE) 2024/1679 se impune a fi transpus la nivel național, în contextul executării obligațiilor asumate de Republica Moldova în calitate de țară-candidat la aderare la Uniunea Europeană. Totodată, în lipsa unei măsuri normative naționale corespunzătoare, implementarea coerentă a cerințelor noului Regulament european nu ar fi posibilă, iar Republica Moldova riscă să piardă oportunități strategice de integrare în TEN-T. Transpunerea acestui regulament este cu atât mai necesară, cu cât vizează orientările pe care Uniunea își propune să le urmeze întru crearea unei rețele transeuropene de transport alcătuită dintr-o rețea globală, o rețea centrală și o rețea centrală extinsă, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă urmând să se bazeze pe rețeaua globală. Regulamentul respectiv identifică coridoarele europene de transport care au cea mai mare importanță strategică pe baza tronsoanelor prioritare ale rețelei transeuropene și a proiectelor de interes comun și precizează cerințele care trebuie respectate pentru dezvoltarea și implementarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport. În acest context, Republica Moldova, aflându-se în proces de pregătire/corespundere cerințelor comunitare față de rețelele de transport feroviar, rutier, aerian, naval și maritim, trebuie, în primul rând, să creeze o bază normativă, care să reprezinte

o garanție juridică pentru ulterioarele intervenții de facto pentru rețelele similare naționale, întru integrarea ulterioară organică în rețeaua transeuropeană.

Deoarece cerințele reglementate de regulamentul UE sus-numit sunt noi și pentru Uniune, acestea nu sunt încă reflectate în mod sistemic în cadrul normativ național. Respectiv, intervenirea prin reglementări primare, este pasul întâi ce trebuie realizat de către stat pentru a avea, ulterior, temei juridic, atât pentru bugetarea mijloacelor financiare de stat în vederea punerii în aplicare a acelor cerințe, cât și pentru obligația executării lor așa cum sunt reglementate la nivel comunitar.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul hotărârii Guvernului stabilește cadrul administrativ și instituțional necesar aplicării Regulamentului (UE) 2024/1679 în Republica Moldova, în contextul extinderii rețelei transeuropene de transport (TEN-T) către statele candidate la aderare. Actul normativ propune măsuri cu caracter organizatoric, operațional și procedural, având în vedere că, deși Regulamentele UE sunt, în principiu, direct aplicabile, este necesară adoptarea unor dispoziții interne pentru a asigura conformitatea și implementarea efectivă la nivel național.

Proiectul de act normativ conține următoarele prevederi esențiale:

1. Desemnarea autorității competente

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale este desemnat drept autoritate responsabilă pentru coordonarea implementării prevederilor Regulamentului (UE) 2024/1679. Aceasta include:

- 1) asigurarea aplicării cerințelor referitoare la dezvoltarea, modernizarea și întreținerea infrastructurii de transport TEN-T;
- 2) urmărirea respectării termenelor de conformare stabilite de Regulament;
- 3) asigurarea funcției de punct național de contact în relația cu Comisia Europeană.

2. Instituirea cadrului de monitorizare și raportare

Proiectul prevede obligația Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale de a elabora și transmite periodic rapoarte privind stadiul implementării cerințelor Regulamentului, conform formatelor și termenelor stabilite de Comisie. Se instituie obligația colectării și consolidării datelor de la instituțiile relevante, inclusiv administratorii de infrastructură, și elaborarea unei sinteze naționale coerente.

3. Instituirea de cerințe orientate spre conformarea proiectelor de infrastructură cu standardele TEN-T

Se prevede expres obligația ca toate proiectele de infrastructură nouă sau modernizată care vizează secțiuni ale rețelei TEN-T, în special cele incluse în rețeaua extinsă și centrală (așa cum este definită în anexa la Regulament), să respecte cerințele tehnice și funcționale stabilite de Regulament, inclusiv în ceea ce privește:

- 1) interoperabilitatea modurilor de transport;
- 2) reziliența climatică;
- 3) siguranța rutieră și feroviară;
- 4) facilitățile pentru pasageri și accesibilitatea pentru persoane cu mobilitate redusă;
- 5) digitalizarea și automatizarea infrastructurii;

6) integrarea cerințelor de mobilitate militară.

4. Reglementarea procesului de planificare a rețelei naționale

Se instituie obligația ca toate planurile strategice, programele naționale de investiții și documentele de planificare să fie corelate cu obiectivele și cerințele TEN-T. Autoritățile administrației publice centrale și locale sunt obligate să țină cont de aceste cerințe în procesul de planificare, avizare și implementare a proiectelor de infrastructură.

În vederea consolidării fundamentării strategice a prevederilor proiectului, în special a obligațiilor instituite prin punctele 37.1–37.4, se impune evidențierea explicită a relației dintre cerințele TEN-T și documentele naționale de planificare și investiții gestionate de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Astfel, proiectul va reflecta clar existența programelor sectoriale naționale de investiții (master planuri) în domeniile rutier, feroviar, naval și aerian, care constituie instrumentele principale de selectate în funcție de prioritate, etapizare și monitorizare a proiectelor de infrastructură.

În procesul de actualizare a acestor programe, MIDR va asigura integrarea cerințelor și parametrilor tehnici prevăzuți de Regulamentul (UE) 2024/1679, astfel încât documentele de planificare să reflecte în mod coerent obligațiile Republicii Moldova privind dezvoltarea, modernizarea și funcționalitatea segmentului național al rețelei transeuropene de transport. Această abordare este esențială pentru corelarea eficientă a obiectivelor strategice, pentru alinierea la calendarul de conformare stabilit la nivel european și pentru evitarea discrepanțelor între prioritățile de investiții și obligațiile rezultate din transpunerea Regulamentului.

Totodată, în procesul de planificare va fi reflectată estimarea ponderii surselor de finanțare necesare pentru realizarea investițiilor aferente, inclusiv: fondurile europene destinate statelor aflate în proces de aderare (precum Instrumentul pentru Vecinătate, Dezvoltare și Cooperare Internațională – NDICI/Global Europe, Connecting Europe Facility – componenta extinsă pentru state candidate, programele IPA), împrumuturile instituțiilor financiare internaționale (BERD, BEI, Banca Mondială), precum și contribuțiile previzibile ale bugetului de stat sau ale operatorilor de infrastructură. Integrarea acestor elemente în documentele strategice naționale permite estimarea realistă a efortului financiar necesar și susține planificarea etapizată a investițiilor.

Astfel, consolidând legătura dintre obiectivele TEN-T reflectate în proiectul Regulamentului și instrumentele naționale de planificare și finanțare, oferind un cadru clar pentru stabilirea ordonării investițiilor în funcție de priorități, accesarea fondurilor externe și asigurarea predictibilității bugetare.

În contextul planificării, unele termene prevăzute de regulamentul transpus. Astfel, deși Regulamentul (UE) nr. 1679/2024 prevede anumite termene de implementare a cerințelor, acestea au fost ajustate în proiectul național, având în vedere specificul Republicii Moldova.

Termenele stabilite la nivel european reflectă un context instituțional, tehnic și financiar deja consolidat în statele membre ale Uniunii Europene. În cazul Republicii Moldova, unele dintre cerințele respective presupun investiții semnificative, reorganizarea structurilor administrative și dezvoltarea unor sisteme informaționale complexe, care necesită perioade mai extinse de pregătire și implementare efectivă.

Ajustarea termenelor urmărește asigurarea unui proces realist, sustenabil și coerent de transpunere, evitând stabilirea unor obligații nerealizabile în termenele inițiale și, implicit, riscul formalismului sau al neexecutării prevederilor.

Totodată, aceste termene vor fi discutate suplimentar cu Comisia Europeană, în vederea identificării unei abordări flexibile și proporționale, care să țină cont de statutul Republicii Moldova de stat în curs de aderare și de etapele de pregătire administrativă și tehnică necesare pentru implementarea integrală a Regulamentului.

5. Coordonare interinstituțională și cooperare transfrontalieră

Se prevede consolidarea mecanismului de coordonare interinstituțională în domeniul infrastructurii de transport, prin constituirea unui grup de lucru permanent sub egida Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în vederea:

- 1) corelării acțiunilor tuturor entităților implicate;
- 2) susținerii inițiativelor de proiecte transfrontaliere;
- 3) pregătirii documentației necesare pentru accesarea fondurilor europene.

6. Integrarea cerințelor privind infrastructura duală (mobilitate civilă și militară)

În conformitate cu dispozițiile Regulamentului, se introduce obligația ca proiectele de infrastructură situate pe coridoarele strategice definite de Uniune să ia în considerare cerințele de mobilitate militară, fără a afecta utilizarea civilă. Astfel, proiectele eligibile vor putea beneficia de finanțare europeană din surse specifice (ex. mobilitate militară în cadrul CEF).

7. Transpunerea parțială și delimitarea domeniului de aplicare

Proiectul transpune exclusiv acele dispoziții ale Regulamentului care necesită măsuri naționale de ordin instituțional, procedural sau administrativ. Cerințele tehnice detaliate, aplicabile direct administratorilor de infrastructură, nu sunt transpuse, urmând a se face în contextul transpunerii altor acte comunitare.

Elementele de noutate, atât din perspectiva Regulamentului (UE) 2024/1679 (Regulamentul 1315/2013, abrogat), cât și a reglementărilor naționale în vigoare la această etapă:

- 1) introducerea rețelei „extinse” TEN-T ca nivel intermediar între rețeaua globală și cea centrală;
- 2) stabilirea termenelor clare de conformare pentru fiecare nivel al rețelei (2030, 2040 și 2050);
- 3) accent pe multimodalitate, interconectare urbană și tranziție ecologică;
- 4) introducerea „coridoarelor europene de transport inteligent”;
- 5) includerea explicită a cerințelor pentru mobilitate militară;
- 6) promovarea abordării „digital by design” în dezvoltarea infrastructurii.

Această transpunere instituțională permite Republicii Moldova să-și consolideze poziția în rețeaua TEN-T extinsă, să valorifice sprijinul UE pentru infrastructură strategică și să alinieze planificarea națională cu cerințele și termenele europene.

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

În procesul de elaborare a proiectului Hotărârii Guvernului privind punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T), au fost examinate mai multe opțiuni de reglementare și de acțiune instituțională, în

scopul asigurării unei alinieri eficiente, realiste și conforme cu legislația Uniunii Europene, având în vedere statutul Republicii Moldova de țară candidată.

Opțiunea 1: Lipsa oricărei intervenții normative (menținerea status quo-ului)

Această opțiune presupunea aplicarea Regulamentului (UE) 2024/1679 în mod direct, fără adoptarea unui act normativ național de transpunere sau punere în aplicare.

Deși, din punct de vedere formal, Regulamentele Uniunii Europene sunt acte cu aplicabilitate directă și nu necesită, în principiu, transpunere, în cazul de față această abordare a fost considerată **inadecvată și ineficientă** pentru următoarele motive:

1) Republica Moldova va putea aplica direct Regulamentului (UE) 2024/1679 doar după ce va obține statutul de stat-membru al Uniunii Europene.

2) Regulamentul conține numeroase dispoziții care impun **obligații concrete autorităților naționale**, inclusiv în ceea ce privește desemnarea responsabilităților administrative, raportarea periodică, coordonarea proiectelor și asigurarea coerenței cu strategiile naționale;

3) Lipsa unei reglementări interne explicite ar genera **lacune instituționale și funcționale**, inclusiv în ceea ce privește rolul autorităților implicate, fluxul informațional și responsabilitatea pentru monitorizare și conformare;

4) Aplicarea automată a Regulamentului, fără un mecanism intern de aplicare, ar pune în dificultate **beneficiarii proiectelor de infrastructură** și autoritățile administrației publice locale, care nu dispun de expertiză suficientă în interpretarea normelor europene directe;

5) Nu ar fi asigurată **vizibilitatea și trasabilitatea conformității naționale** cu cerințele UE, ceea ce ar afecta negativ raportarea către Comisia Europeană și evaluarea eligibilității pentru finanțări europene (ex. CEF, InvestEU, IPA III).

Prin urmare, această opțiune a fost **respinsă** pe considerente de eficiență administrativă, predictibilitate instituțională și asigurare a conformității.

Opțiunea 2: Transpunerea parțială prin amendarea unor acte normative existente

O altă opțiune analizată a fost **integrarea prevederilor esențiale ale Regulamentului în legislația națională existentă**, prin modificarea unor acte normative deja în vigoare, cum ar fi:

1) Legea nr. 131/2007 privind siguranța circulației rutiere;

2) Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

3) Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014;

4) hotărârile Guvernului privind prioritățile investiționale sau strategia de transport.

Această abordare ar fi avut avantajul unei **integrări sectoriale punctuale**, însă a fost respinsă pentru următoarele motive:

1) Regulamentul (UE) 2024/1679 impune o **viziune integrată și unitară** asupra planificării și dezvoltării infrastructurii de transport, ceea ce nu poate fi realizat eficient prin inserarea fragmentară în acte juridice disparate;

2) integrarea prin amendamente multiple ar conduce la **incoerență normativă**, suprapuneri și dificultăți de aplicare practică, inclusiv în ceea ce privește responsabilitățile instituționale și termenele de implementare;

3) procedura de modificare a mai multor acte normative ar presupune **timp mai îndelungat**, inclusiv consultări sectoriale separate, ceea ce ar fi întârziat transpunerea angajamentelor asumate de Republica Moldova în raport cu Uniunea Europeană.

În consecință, această opțiune a fost considerată **neadecvată din perspectiva unității și clarității reglementării**, fiind preferată adoptarea unui act normativ dedicat, cu caracter special.

Opțiunea selectată: Adoptarea unui act normativ distinct (Hotărâre de Guvern)

În urma analizei, s-a optat pentru elaborarea unui proiect distinct de Hotărâre a Guvernului, care să conțină dispoziții de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2024/1679, cu funcție:

- 1) **instituțională** (prin desemnarea autorităților responsabile și clarificarea atribuțiilor);
- 2) **procedurală** (prin reglementarea mecanismelor de coordonare, monitorizare și raportare);
- 3) **programatică** (prin integrarea cerințelor Regulamentului în documentele de planificare națională).

Această opțiune asigură **claritate, coerență și eficiență** în transpunerea Regulamentului, fiind în deplin acord cu practica statelor membre și cu recomandările Comisiei Europene pentru statele candidate. Totodată, ea oferă **vizibilitate instituțională** și facilitează comunicarea oficială cu structurile europene.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Adoptarea proiectului Hotărârii Guvernului are un impact direct asupra Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, care va exercita rolul de autoritate competentă în sensul Regulamentului (UE) 2024/1679. Instituirea acestui rol va presupune o adaptare a structurii funcționale și procedurale interne a ministerului, prin desemnarea clară a unității responsabile de monitorizarea și raportarea implementării Regulamentului.

De asemenea, proiectul va genera implicații asupra autorităților contractante și instituțiilor publice care derulează proiecte în infrastructura națională de transport, acestea urmând să fie obligate să aplice noile cerințe privind criteriile de selecție, indicatorii de performanță și auditabilitatea proiectelor.

Se preconizează și un impact pozitiv asupra guvernantei proiectelor de infrastructură, prin standardizarea indicatorilor de rezultat și prin impunerea unui cadru comun de planificare și raportare.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea prevederilor proiectului de hotărâre presupune un set de acțiuni tehnice, instituționale și administrative care vor genera cheltuieli financiare, atât din surse publice, cât și private.

Chiar dacă în această etapă nu este posibilă estimarea exactă a costurilor pentru adaptarea rețelelor de transport naționale la cerințele rețelelor transeuropene, pot fi identificate categoriile principale de cheltuieli:

1. Cheltuieli pentru alinierea infrastructurii naționale de transport la cerințele rețelelor transeuropene (TEN-T):

1) **modernizarea și reabilitarea infrastructurii** rutiere, feroviare și portuare incluse în rețeaua TEN-T, pentru a respecta standardele tehnice și de siguranță prevăzute în Regulamentul (UE) 2024/1679;

2) **adaptarea parametrilor tehnici** (gabarite, capacitate portantă, sisteme de semnalizare, echipamente ITS) la nivelul de performanță cerut;

3) **crearea și modernizarea punctelor de trecere a frontierei** din rețeaua TEN-T, inclusiv cu facilități pentru controlul integrat și gestionarea fluxurilor multimodale;

2. Cheltuieli pentru implementarea sistemelor inteligente de transport (ITS):

1) **achiziția și instalarea echipamentelor ITS**, necesare pentru implementarea sistemelor inteligente de transport (sisteme de monitorizare a traficului, panouri cu mesaje variabile, senzori și camere de supraveghere);

2) **dezvoltarea platformelor digitale** care susțin implementarea ITS și permit schimbul de date în timp real între operatori, autorități și utilizatori;

3) **integrarea cu platformele europene** de informare și management al transporturilor, ca part a procesului de implementare a sistemelor ITS;

3. Cheltuieli pentru consolidarea capacității instituționale:

1) **formarea și instruirea personalului** din instituțiile publice, în vederea consolidării capacității instituționale necesare pentru aplicarea și supravegherea noilor standarde (Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, autorități de transport, poliție rutieră, autorități vamale);

4. Cheltuieli pentru studii, proiectare și asistență tehnică:

1) **elaborarea studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice**, ca parte a procesului de studii și proiectare necesar pentru modernizarea infrastructurii, conform standardelor europene;

2) **servicii de consultanță tehnică și audit**, în cadrul asistenței tehnice necesare verificării conformității lucrărilor și echipamentelor;

5. Cheltuieli pentru întreținerea și operarea noilor sisteme:

1) **operarea, întreținerea și actualizarea echipamentelor ITS** și a platformelor digitale, ca parte a cheltuielilor recurente pentru funcționarea noilor sisteme;

2) **mentenanța infrastructurii modernizate**, necesară pentru operarea și menținerea standardelor de performanță și siguranță.

Argumentarea costurilor

Investițiile asociate implementării acestui proiect vor avea un impact semnificativ pe termen mediu și lung asupra creșterii competitivității economice a Republicii Moldova, prin îmbunătățirea conectivității cu rețelele transeuropene, reducerea timpilor de transport și creșterea siguranței. Cheltuielile efectuate vor fi parțial compensate de:

1) creșterea volumului de mărfuri și pasageri transportați pe rutele TEN-T.

2) reducerea costurilor de operare pentru operatori, datorită infrastructurii modernizate.

3) accesul extins la fonduri europene și internaționale destinate infrastructurii de transport și digitalizării.

Tabelul de mai jos sintetizează categoriile de cheltuieli identificate, exemplele de acțiuni corespunzătoare, instituțiile responsabile, posibilele surse de finanțare și termenele orientative de implementare.

Tabel – Categoriile de cheltuieli și acțiuni necesare pentru implementarea prevederilor proiectului de act normativ

Nr. crt.	Categorie de cheltuieli / Acțiune	Exemple de lucrări / echipamente / activități	Instituții responsabile	Posibile surse de finanțare	Termen orientativ
1	Alinierea infrastructurii naționale de transport la cerințele TEN-T	<ul style="list-style-type: none"> - Reabilitarea și modernizarea drumurilor și căilor ferate incluse în rețeaua TEN-T - Adaptarea parametrilor tehnici (gabarite, capacitate portantă, sisteme de semnalizare) - Modernizarea punctelor de trecere a frontierei cu facilități multimodale 	MIDR, Administrația Națională a Drumurilor, CFM, Serviciul Vamal, Poliția de Frontieră	Buget de stat, împrumuturi externe, fonduri europene (Connecting Europe Facility, Instrumentul pentru Vecinătate, Dezvoltare și Cooperare Internațională)	2026–2030
2	Implementarea sistemelor inteligente de transport (ITS)	<ul style="list-style-type: none"> - Achiziția și instalarea echipamentelor ITS (monitorizare trafic, panouri mesaje variabile, senzori) - Dezvoltarea platformelor digitale pentru schimbul de date în timp real - Integrarea cu platformele europene de informare și management transporturi 	MIDR, AND, CFM, operatori privați, autorități ale administrației publice locale	Fonduri europene pentru digitalizare, PPP, buget de stat	2026–2030
3	Consolidarea capacității instituționale	- Instruirea personalului din ministere, autorități	MIDR, ANTA, Poliția Rutieră, Serviciul Vamal	Buget de stat, programe de cooperare internațională (ex.	2026–2027

		de transport, poliție rutieră și vamă		proiecte de asistență dezvoltate și implementate în republica Moldova de către PNUD Moldova, Banca Mondială etc.)	
4	Studii, proiectare și asistență tehnică	- Elaborarea studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice - Servicii de consultanță și audit tehnic pentru verificarea conformității	MIDR, AND, CFM	Fonduri europene, granturi de la partenerii de dezvoltare, buget de stat	2025–2028
5	Întreținerea și operarea noilor sisteme	- Mentenanță echipamente ITS și platforme digitale - Întreținerea infrastructurii modernizate	MIDR, AND, CFM, autorități ale administrației publice locale, operatori privați	Buget de stat, venituri proprii ale operatorilor, taxe de utilizare	Permanent, începând cu 2027

Deși investițiile necesare sunt semnificative, acestea vor aduce beneficii directe și indirecte pe termen mediu și lung, precum:

- creșterea siguranței și eficienței transportului;
- reducerea timpilor de deplasare;
- integrarea Republicii Moldova în rețeaua europeană de transport;
- atragerea de investiții private și creșterea competitivității economiei naționale.

Generalizând, se precizează că cheltuielile aferente implementării măsurilor prevăzute de proiect urmează a fi acoperite din contul și în limita alocațiilor aprobate cu această destinație în bugetele instituțiilor implicate, fără a necesita alocări bugetare suplimentare.

În același timp, vor fi depuse eforturi pentru identificarea unor oportunități de sprijin financiar, inclusiv prin explorarea potențialelor parteneriate, programe sau proiecte de asistență tehnică și financiară, care ar putea fi accesate de Guvern sau de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale pentru susținerea implementării măsurilor prevăzute. Această abordare ne permite să menținem un cadru flexibil de mobilizare a resurselor, cu respectarea disciplinei bugetare și cu deschiderea către valorificarea eventualelor surse externe disponibile.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Implementarea prevederilor proiectului de hotărâre va avea efecte directe și indirecte asupra operatorilor privați activi în domeniul transporturilor rutiere, feroviare, fluviale și multimodale, precum și asupra furnizorilor de servicii logistice și companiilor din industria conexasă.

Efecte directe:

1) **creșterea cerințelor tehnice** – operatorii de transport și logistică vor trebui să-și adapteze echipamentele, vehiculele și infrastructura de operare la standardele TEN-T, inclusiv în ceea ce privește capacitatea de încărcare, siguranța, accesibilitatea și compatibilitatea cu sistemele europene de management al traficului și informațiilor;

2) **obligații de interoperabilitate digitală** – implementarea platformelor ITS și integrarea cu sistemele europene vor presupune investiții în software, echipamente de comunicații și instruirea personalului;

3) **modernizarea facilităților logistice** – centrele de transbordare, terminalele intermodale și depozitele private aflate pe coridoarele TEN-T vor trebui adaptate pentru a permite operarea conform standardelor tehnice și de securitate prevăzute de regulament.

Efecte indirecte:

1) **creșterea competitivității** – companiile care se aliniază rapid la noile cerințe vor beneficia de acces facilitat la piețele europene și la contracte internaționale de transport;

2) **diversificarea serviciilor** – îmbunătățirea infrastructurii și digitalizarea proceselor vor permite dezvoltarea de servicii logistice integrate, transport combinat și soluții de „ultim kilometru” cu impact redus asupra mediului;

3) **atracția investițiilor** – modernizarea rețelei și creșterea conectivității vor stimula investițiile private în parcuri logistice, zone industriale și hub-uri de distribuție situate strategic pe coridoarele TEN-T.

Provocări pentru mediul privat:

1) **costuri inițiale ridicate** pentru adaptarea tehnică și digitală, în special pentru IMM-urile din domeniul transporturilor;

2) **necesitatea accesării de finanțări externe** (credite comerciale, leasing operațional, granturi din programe europene) pentru implementarea cerințelor;

3) **presiunea termenelor de conformare** impuse de transpunerea regulamentului, care poate crea dificultăți în planificarea investițiilor.

Măsuri de sprijin posibile:

1) facilitarea accesului operatorilor privați la fonduri europene și internaționale destinate digitalizării și modernizării infrastructurii de transport;

2) crearea de scheme de sprijin și mecanisme de cofinanțare public–privată pentru adaptarea infrastructurii logistice private;

3) organizarea de programe de formare profesională pentru angajații companiilor private, cu accent pe noile cerințe tehnice, interoperabilitate digitală și siguranță operațională.

4.4. Impactul social

Implementarea proiectului de hotărâre va genera efecte sociale pozitive, în special pe termen mediu și lung, prin îmbunătățirea conectivității teritoriale și a accesului populației la infrastructura de transport.

Impactul social preconizat este pozitiv, întrucât dezvoltarea infrastructurii de transport în conformitate cu orientările rețelei transeuropene de transport va contribui la creșterea mobilității populației, sporirea siguranței în trafic și facilitarea accesului la oportunități economice și sociale.

Prin integrarea rețelei naționale în rețeaua transeuropeană de transport și dezvoltarea coridoarelor relevante, proiectul va contribui la reducerea disparităților teritoriale și la îmbunătățirea accesului la infrastructură de transport, inclusiv în zonele mai puțin conectate.

De asemenea, dezvoltarea infrastructurii de transport în condiții de eficiență și durabilitate va crea premise pentru utilizarea mai eficientă a resurselor publice, cu efecte indirecte pozitive asupra bunăstării populației.

4.4.1. Impact general asupra populației

Modernizarea rețelelor de transport și integrarea acestora în TEN-T vor aduce beneficii semnificative populației prin:

1) **îmbunătățirea accesibilității** – reducerea timpilor de deplasare, creșterea frecvenței și fiabilității conexiunilor de transport, precum și facilitarea accesului la centre economice, administrative și culturale;

2) **creșterea siguranței în trafic** – aplicarea standardelor tehnice europene și instalarea sistemelor ITS vor contribui la scăderea numărului de accidente și la gestionarea mai eficientă a traficului;

3) **stimularea dezvoltării regionale** – investițiile în infrastructură vor genera oportunități economice și vor atrage investiții private în zonele traversate de coridoarele TEN-T.

4.4.2. Impact asupra grupurilor vulnerabile

Noile standarde vor include cerințe explicite de accesibilitate, ceea ce va asigura:

1) **acces sporit pentru persoanele cu dizabilități și vârstnici** – infrastructură adaptată (rampe, lifturi, semnalizare tactilă, sisteme audio-vizuale) și servicii de transport public accesibile;

2) **reducerea barierelor pentru gospodăriile cu venituri reduse** – conectivitate îmbunătățită care poate diminua costurile de transport și poate facilita accesul la locuri de muncă, servicii educaționale și medicale.

4.4.3. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Implementarea proiectului presupune utilizarea extinsă a sistemelor inteligente de transport (ITS) și a platformelor digitale de management al traficului, ceea ce implică creșterea volumului de date colectate, schimbate și stocate la nivel național în contextul conectării la rețeaua TEN-T extinsă. În aceste condiții, proiectul generează un impact semnificativ în materia protecției datelor cu caracter personal, având următoarele componente:

a) natura datelor necesare funcționării și monitorizării infrastructurii de transport și modalitățile de prelucrare – tipurile de date prelucrate pot include:

i) date privind vehicule și trasee (plăcuțe, identificatori, timp de tranzit, poziționare);

ii) date referitoare la comportamentul în trafic și utilizarea infrastructurii;

iii) date generate de echipamente ITS (senzori, radare, panouri dinamice, dispozitive telematice);

iv) imagini video captate de camere amplasate în puncte critice, cu potențiale elemente de identificare personală;

v) date tehnice transmise între subsisteme ITS și platforme naționale/europene.

Aceste date pot face obiectul unor operațiuni precum colectarea automată, înregistrarea, transmiterea către autorități, stocarea temporară sau, după caz, anonimizarea/ștergerea;

b) necesitatea aplicării cadrului legal privind protecția datelor (Legea nr. 133/2011 și Regulamentul (UE) 2016/679 – GDPR, acolo unde este aplicabil), pentru asigurarea confidențialității și a securității informațiilor;

c) riscurile identificate – prelucrarea la scară largă a datelor tehnice și operaționale poate genera:

- i) riscul accesului neautorizat la sisteme ITS sau la fluxurile de date partajate;
- ii) riscul utilizării excesive sau neproporționale a imaginilor video;
- iii) riscul corelării unor seturi de date disparate, care ar putea conduce la identificarea indirectă a unor persoane;
- iv) vulnerabilități cibernetice determinate de interoperabilitatea sporită cu platforme UE (TEN-T, ERTMS, EETS, eFTI);
- v) riscuri legate de durata de stocare și integritatea mediilor în care datele sunt păstrate;

d) necesitatea efectuării evaluării impactului asupra protecției datelor – prelucrarea descrisă se încadrează în prevederile art. 23 din Legea nr. 133/2011, întrucât:

- i) presupune prelucrare *la scară largă* a unor date, inclusiv imagini video;
- ii) implică utilizarea unor noi tehnologii (ITS, platforme digitale, integrare cu sisteme europene);
- iii) include fluxuri continue de date între autorități, operatori și infrastructuri tehnice.

În consecință, operatorii de date implicați (autorități publice, administratori de infrastructură, furnizori de servicii digitale) vor avea obligația să efectueze o DPIA înainte de punerea în funcțiune a subsistemelor ITS și a platformelor de management, precum și să actualizeze aceste evaluări periodic sau ori de câte ori tehnologia sau scopurile prelucrării se modifică;

e) implementarea măsurilor tehnice și organizatorice necesare – în vederea reducerii riscurilor, se impune implementarea unui set de măsuri:

- i) limitarea strictă a datelor colectate la necesarul pentru funcționarea sistemelor ITS și pentru conformarea la Regulamentul (UE) 2024/1679;
- ii) segregarea rolurilor și responsabilităților între operatori și persoane împuternicite;
- iii) utilizarea tehnologiilor de criptare, control al accesului și pseudonimizare;
- iv) stabilirea unor termene clare de stocare și proceduri automate de ștergere;
- v) garantarea jurnalizării accesărilor și asigurarea trasabilității operațiunilor;
- vi) documentarea fluxurilor de date și integrarea acestora în registrele de prelucrare.

Pe baza celor expuse, implementarea proiectului va determina o creștere considerabilă a volumului și complexității prelucrării datelor cu caracter personal în domeniul infrastructurii rutiere și digitale asociate TEN-T. Aceasta justifică efectuarea unor evaluări de impact asupra protecției datelor de către entitățile implicate, în vederea asigurării conformității cu Legea nr. 133/2011 și cu practicile europene în materie de protecție a datelor.

De asemenea, se anticipează că aceste cerințe vor determina investiții suplimentare în securitatea cibernetică și instruirea personalului responsabil cu administrarea sistemelor digitale.

4.4.4. Impactul asupra echității și egalității de gen

Proiectul are potențialul de a contribui la reducerea disparităților de acces la infrastructură și servicii de transport, indiferent de gen, statut social sau zonă geografică. Impactul estimat include:

1) **creșterea participării femeilor în sectorul transporturilor** – modernizarea infrastructurii și digitalizarea serviciilor pot atrage mai multe femei în domenii precum managementul traficului, logistică, operarea platformelor ITS și funcțiile administrative;

2) **asigurarea accesibilității universale** – infrastructura modernizată și standardele de calitate vor facilita accesul sigur și confortabil pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv femei, copii și persoane vulnerabile;

3) **reducerea dezechilibrelor regionale** – prin conectarea comunităților rurale și izolate la rețelele principale de transport, se va asigura un acces mai echitabil la piața muncii, educație și servicii publice.

În plus, măsurile de comunicare și consultare publică prevăzute în procesul de implementare vor include abordări sensibile la gen, astfel încât nevoile tuturor grupurilor să fie reflectate în planificarea și operarea infrastructurii.

4.4.5. Impact asupra ocupării forței de muncă

Implementarea lucrărilor și operarea noilor sisteme vor influența piața muncii prin:

1) **crearea de noi locuri de muncă** în construcții, logistică, transport, IT și mentenanță;

2) **dezvoltarea competențelor profesionale** prin programe de formare în utilizarea tehnologiilor digitale, managementul traficului și operarea echipamentelor moderne.

4.4.6. Impact asupra mobilității transfrontaliere

Adaptarea infrastructurii naționale la cerințele TEN-T va facilita:

1) **deplasările în scop de muncă, educație și turism** prin reducerea timpilor de trecere a frontierei și îmbunătățirea conexiunilor internaționale;

2) **creșterea schimburilor culturale și economice** datorită integrării Republicii Moldova în rețelele europene de transport și logistică.

4.4.5. Posibile provocări sociale

Deși efectele pozitive sunt predominante, implementarea proiectului poate aduce și unele dificultăți:

1) **perturbări temporare** cauzate de lucrările de infrastructură (restricții de trafic, zgomot, emisii temporare), în special în aglomerările urbane;

2) **risc de excludere** pentru comunitățile cu resurse limitate sau amplasate în afara coridoarelor principale, dacă nu sunt prevăzute măsuri compensatorii de accesibilitate.

4.5. Impactul asupra mediului

Implementarea proiectului va avea un impact semnificativ asupra mediului, atât prin efectele directe ale lucrărilor de infrastructură, cât și prin schimbările pe termen lung în modul de organizare și operare a transporturilor. Efectele pot fi împărțite în beneficii anticipate și posibile riscuri temporare.

4.5.1. Beneficii anticipate:

1) **reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră** – integrarea în rețeaua TEN-T presupune modernizarea infrastructurii și promovarea transportului multimodal, ceea ce va permite transferul unei părți din transportul rutier către moduri de transport mai puțin poluante (feroviar, fluvial);

2) **creșterea eficienței energetice** – implementarea tehnologiilor ITS și modernizarea echipamentelor de transport vor optimiza fluxurile de trafic și vor reduce consumul de combustibil;

3) **promovarea soluțiilor de transport sustenabil** – terminale intermodale, stații de încărcare pentru vehicule electrice și infrastructură pentru transportul cu emisii zero vor fi integrate în proiectele de investiții;

4) **reducerea poluării fonice și a vibrațiilor** în zonele urbane și rezidențiale, prin reabilitarea căilor ferate și a drumurilor cu materiale și tehnologii moderne;

4.5.2. Riscuri și provocări:

1) **impact temporar asupra calității aerului și zgomotului** în perioada de execuție a lucrărilor, din cauza utilajelor, traficului deviat și șantierelor deschise;

2) **afectarea habitatelor naturale și biodiversității** în zonele în care traseele infrastructurii TEN-T intersectează arii naturale protejate sau coridoare ecologice;

3) **gestionarea deșeurilor de construcție** generate de lucrările de modernizare și demolare a infrastructurii existente;

4.5.3. Măsuri de prevenire și atenuare:

Pentru a minimiza impactul negativ asupra mediului, se vor aplica următoarele măsuri:

1) efectuarea evaluărilor de mediu strategice și a evaluărilor impactului asupra mediului (EIM) pentru fiecare proiect major de infrastructură;

2) planificarea lucrărilor astfel încât să evite perioadele de reproducere a speciilor protejate și zonele de biodiversitate ridicată;

3) utilizarea tehnologiilor și materialelor cu amprentă redusă de carbon;

4) implementarea sistemelor de colectare și reciclare a deșeurilor de construcție;

5) monitorizarea permanentă a calității aerului, apei și nivelului de zgomot în zonele afectate.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Pe lângă impacturile identificate în secțiunile anterioare, implementarea proiectului va genera și o serie de efecte complementare, de natură economică, instituțională și strategică, relevante pentru procesul de integrare a Republicii Moldova în spațiul european de transport.

4.6.1. Impact instituțional

Îmbunătățirea coordonării interinstituționale – va fi consolidată cooperarea între ministere, autorități de infrastructură, operatori publici și privați, precum și între autoritățile administrației publice centrale și locale.

4.6.2. Impact economic general

1) **Atragerea de investiții străine directe** – integrarea în rețeaua TEN-T și modernizarea infrastructurii vor spori atractivitatea țării pentru investitori în logistică, producție și comerț.

Costuri estimative implementare cerințe regulament TEN-T, investiții capitale

Mod transport	Volumul , km/buc.	Cost estimativ în 2025, mil. EUR/km/buc.	Cost total estimativ în 2025, mil. EUR	Investiții i 2030- 2040, mil. EUR*	Investiții i 2040- 2050, mil. EUR*	Investiții total, mil. EUR
Transport feroviar/cerințe						
Rețea Extinsă de Bază (2040): trenuri de pasageri de 160 km/h, trenuri de marfă de 740 m, ecartament 1435 mm, ERTMS complet, electrificare	256	6	1536	1843		1843
Rețea Comprehensivă (2050): ERTMS, electrificare, ecartament 1435 mm pentru liniile noi,	870	4	3480		5568	5568
Terminale multimodale	2	120	240	288		288
Infrastructura transport rutier						
Rețea Extinsă de Bază (2040): parcări sigure la fiecare 150 km, stații de încărcare pentru vehicule electrice la fiecare 60 km, stații de hidrogen, drumuri de înaltă calitate, ITS, reziliență climatică.	410	11	4510	5412		5412
Rețea Comprehensivă (2050): Infrastructură pentru combustibili alternativi, parcări sigure, ITS, mobilitate urbană durabilă	635	9	5715		9144	9144
Naval						
Rețea extinsă (2040): Porturi multimodale, alimentare cu combustibili alternativi (electric, hidrogen, amoniac, metanol), Spațiul Maritim European, digitalizare, reziliență climatică.	1	180	180	216		216

Aerian						
Rețea extinsă de bază (2040): Conexiuni feroviare pentru aeroporturi (>12M pasageri), infrastructură pentru combustibili alternativi, terminale multimodale, standarde de siguranță.	1	160	160	192		192
Rețea Comprehensivă (2050): Conectivitate aeroporturi regionale, combustibili alternativi, siguranță.	1	90	90		144	144
Noduri Urbane și Infrastructură Multimodală						
Rețea extinsă de bază (2040): PMUD până în 2027, terminale multimodale de marfă și pasageri, infrastructură pentru combustibili alternativi (Chișinău).	1	280	280	336		336
Rețea Comprehensivă (2050): PMUD, conectivitate multimodală, mobilitate durabilă (Bălți).	1	190	190		304	304
TOTAL			16381	8287	15160	23447
* - Costul a fost ajustat cu rata inflației pentru perioada respectivă						
<p>2) Creșterea volumului schimburilor comerciale – îmbunătățirea conectivității cu piețele europene va facilita exporturile și importurile, reducând costurile de transport.</p>						
4.6.3. Impact strategic						
<p>1) integrare accelerată în piața unică europeană – conformarea la standardele TEN-T va alinia Republica Moldova la cerințele tehnice și operaționale ale Uniunii Europene, facilitând viitoarele etape ale procesului de aderare;</p>						
<p>2) îmbunătățirea rezilienței infrastructurii – proiectele de modernizare vor include măsuri de adaptare la schimbările climatice și la riscurile naturale, crescând capacitatea de răspuns în situații de urgență.</p>						
4.6.4. Aspecte de cooperare internațională						

1) Participarea la proiecte transfrontaliere – Republica Moldova va putea accesa programe comune cu statele membre UE și cu țările din Parteneriatul Estic pentru dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor de transport integrate.

2) Creșterea interoperabilității – standardele tehnice și digitale comune vor permite integrarea fără bariere a rețelelor și serviciilor de transport cu cele ale statelor vecine.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul de Hotărâre a Guvernului stabilește cadrul normativ necesar pentru aplicarea, la nivel național, a dispozițiilor relevante ale Regulamentului (UE) 2024/1679, prin reglementarea elementelor esențiale privind dezvoltarea rețelei naționale de transport, ca parte a rețelei transeuropene de transport (TEN-T).

Obiectivele Regulamentului (UE) 2024/1679 sunt:

➤ **Obiectivul general:** de a institui, la nivelul Uniunii, o rețea unică de transport multimodal de înaltă calitate.

➤ **Obiective specifice:**

(a) *durabilitate*, prin:

(i) promovarea mobilității cu emisii zero și cu emisii scăzute în conformitate cu obiectivele relevante ale Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂;

(ii) facilitarea utilizării pe scară mai largă a unor moduri de transport mai durabile, în special prin dezvoltarea în continuare a unei rețele interoperabile de transport feroviar de călători pe distanțe lungi, inclusiv de mare viteză, și a unei rețele de transport feroviar de marfă interoperabile, a unei rețele fiabile de transport pe căi navigabile interioare și a unei rețele de transport maritim pe distanțe scurte pentru pasageri și marfă la nivelul Uniunii;

(iii) creșterea protecției mediului;

(iv) limitarea consecințelor negative asociate, inclusiv a celor legate de mediu, climă, sănătate, congestionare a traficului și accidente, de exemplu prin programe de stimulare ecologică; sau

(v) creșterea securității energetice;

(b) *coeziune*, prin:

(i) accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor Uniunii, acordând o atenție deosebită regiunilor ultraperiferice și altor regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase, precum și zonelor slab populate;

(ii) reducerea decalajelor în ceea ce privește calitatea infrastructurii și promovarea interoperabilității între sistemele digitale ale tuturor modurilor de transport, cu o capacitate de rețea adecvată, între regiuni și între statele membre;

(iii) atât pentru traficul de pasageri, cât și pentru traficul de marfă, interconexiunea și coordonarea eficientă între infrastructura de transport pentru traficul pe distanțe lungi și pentru traficul regional și local, pentru a facilita serviciile de transport, inclusiv în nodurile urbane; sau

(iv) o infrastructură de transport care să reflecte situațiile specifice din diferite părți ale Uniunii și care să prevadă o acoperire echilibrată a tuturor regiunilor europene;

(c) eficiență, prin:

(i) eliminarea blocajelor de infrastructură și completarea legăturilor lipsă atât în cadrul infrastructurilor de transport, cât și la punctele de conexiune dintre ele, pe teritoriile statelor membre și între acestea, mai ales pe tronsoanele transfrontaliere, și conectarea, după caz, la rețeaua transeuropeană de transport în țările terțe;

(ii) eliminarea blocajelor în materie de interoperabilitate, inclusiv a lacunelor ce țin de digitalizare;

(iii) interoperabilitatea rețelelor naționale, regionale și locale de transport;

(iv) integrarea optimă și interconectarea tuturor modurilor de transport, inclusiv în nodurile urbane;

(v) promovarea unui transport eficient din punct de vedere economic și de bună calitate, care să contribuie la stimularea creșterii economice și a competitivității;

(vi) utilizarea mai eficientă a infrastructurilor noi și a celor existente aflate în funcțiune, de exemplu în sectorul feroviar;

(vii) aplicarea, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, a unor concepte tehnologice și operaționale și a unor sisteme digitale care să fie interoperabile și inovatoare; sau

(viii) o mai bună coordonare între statele membre în ceea ce privește lucrările de infrastructură din proiectele transfrontaliere;

(d) creșterea beneficiilor pentru toți utilizatorii săi, prin:

(i) asigurarea accesibilității pentru utilizatori și satisfacerea nevoilor acestora în materie de mobilitate și transport, ținând seama în special de nevoile persoanelor aflate în situații de vulnerabilitate, inclusiv ale persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă și ale persoanelor care locuiesc în regiuni îndepărtate, inclusiv în regiuni ultraperiferice și alte regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și muntoase, precum și în zone slab populate;

(ii) asigurarea unor standarde de siguranță, de securitate și de calitate înaltă, inclusiv a calității serviciilor pentru toți utilizatorii, atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru transportul de marfă;

(iii) sprijinirea calității, eficienței și durabilității unor servicii de transport care trebuie să fie accesibile și la prețuri convenabile;

(iv) sprijinirea unei mobilități care să fie adaptată la schimbările climatice și rezilientă la pericolele naturale și la dezastrele provocate de om și care să faciliteze o intervenție eficientă și rapidă a serviciilor de urgență și de salvare, inclusiv pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă;

(v) asigurarea rezilienței infrastructurii, în special pe tronsoanele transfrontaliere;

(vi) oferirea unor soluții alternative de transport, inclusiv utilizând alte moduri de transport, în cazul perturbărilor la nivelul rețelei;

(vii) sprijinirea modurilor active de mobilitate prin îmbunătățirea accesibilității și a calității infrastructurii aferente, ameliorând astfel siguranța și sănătatea utilizatorilor activi ai infrastructurii și promovând beneficiile ecologice ale modurilor respective ;

(viii) sprijinirea mobilității fluide în Uniune; sau

(ix) garantarea unei întrețineri adecvate menite să asigure, pentru infrastructura existentă și pe durata sa de viață, un nivel de servicii adaptat fluxului de trafic și un nivel ridicat de siguranță.

Gradul de transpunere: Proiectul propus asigură **transpunerea parțială**, în legislația națională, a Regulamentului (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 prin:

1) adoptarea la nivel național a orientărilor necesare pentru dezvoltarea și modernizarea rețelei naționale de transport în concordanță cu standardele și obiectivele rețelei transeuropene de transport (TEN-T),

2) definirea structurii rețelei (rețeaua globală, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă),

3) stabilirea criteriilor prioritare de investiții,

4) stabilirea condițiilor de interoperabilitate, conectivitate transfrontalieră și sustenabilitate.

Reglementări suplimentare: Proiectul de hotărâre nu introduce reglementări care depășesc cerințele minime ale regulamentului, ci se limitează la dispoziții operațional-instituționale care asigură punerea în aplicare în mod eficient și coordonat a normelor europene.

Observații privind revizuirea actului UE: La data elaborării prezentului proiect de hotărâre, Regulamentul (UE) 2024/1679 nu se află în proces de revizuire, iar aplicarea acestuia este stabilită în mod obligatoriu pentru statele membre începând cu anul 2025. Prin urmare, transpunerea în dreptul național contribuie la anticiparea cerințelor de aderare pe domeniul transportului, vizând, în principal:

1) orientările ce urmează a fi respectate pentru ca Republica Moldova să participe la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. Rețeaua transeuropeană de transport este alcătuită din rețeaua globală, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă bazându-se pe rețeaua globală;

2) coridoarele europene de transport din care Republica Moldova face parte, care au importanță strategică pe baza tronsoanelor prioritare ale rețelei transeuropene și a proiectelor de interes comun, și precizează cerințele care trebuie respectate pentru dezvoltarea și implementarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport;

3) prioritățile pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport care face parte din rețeaua transeuropeană de transport și prevede măsuri pentru extinderea și modernizarea infrastructurii aferente rețelei transeuropene de transport pe teritoriul Republicii Moldova.

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

Pentru asigurarea unei **implementări eficiente și coerente** a Regulamentului (UE) 2024/1679 în ordinea juridică a Republicii Moldova, este necesară adoptarea unor măsuri normative care vizează:

1) stabilirea cadrului instituțional pentru coordonarea dezvoltării segmentului național al rețelei transeuropene de transport;

2) definirea orientărilor și a priorităților de dezvoltare a infrastructurii de transport, în conformitate cu structura rețelei globale, centrale și centrale extinse;

3) delimitarea responsabilităților autorităților publice competente în procesul de planificare, dezvoltare și implementare a proiectelor de interes comun;

4) integrarea cerințelor europene privind conectivitatea, interoperabilitatea și mobilitatea durabilă în politicile publice naționale din domeniul transportului.

Proiectul Hotărârii Guvernului propus reprezintă actul normativ primar care creează cadrul juridic necesar aplicării Regulamentului, având caracter organizatoric și de orientare strategică, fără a modifica norme cu caracter legislativ sau a introduce obligații suplimentare care excedează cerințele stabilite la nivelul Uniunii Europene.

În special, proiectul:

- 1) stabilește orientările naționale pentru dezvoltarea rețelei de transport ca parte a rețelei transeuropene (TEN-T);
- 2) reglementează structura rețelei (rețea globală, centrală și centrală extinsă), precum și coridoarele europene de transport relevante pentru Republica Moldova;
- 3) definește obiectivele și prioritățile de dezvoltare a infrastructurii de transport, inclusiv în ceea ce privește durabilitatea, coeziunea, eficiența și interoperabilitatea;
- 4) instituie cadrul pentru identificarea și implementarea proiectelor de interes comun;
- 5) creează premisele pentru dezvoltarea și integrarea sistemelor TIC în domeniul transporturilor, în vederea optimizării utilizării infrastructurii și a fluxurilor de trafic.

În perspectiva alinierii depline la acquis-ul comunitar, proiectul contribuie la consolidarea capacității instituționale de planificare și dezvoltare a infrastructurii de transport în conformitate cu standardele europene și la integrarea progresivă a rețelei naționale în rețeaua transeuropeană de transport.

Adoptarea prezentului act normativ creează, astfel, baza juridică necesară pentru dezvoltarea coerentă a segmentului național al TEN-T și pentru asigurarea conectivității Republicii Moldova la rețeaua europeană de transport, în contextul procesului de aderare la Uniunea Europeană.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul hotărârii Guvernului și nota de fundamentare au fost plasate pe site-ul web oficial al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale www.midr.gov.md, la compartimentul Transparență decizională/ Anunțuri de inițiere a politicilor, precum și pe portalul guvernamental https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14953.

Proiectul a fost supus avizării și consultării publice în conformitate cu art. 32 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, prin expedierea acestuia tuturor părților interesate. În urma avizelor parvenite, proiectul hotărârii Guvernului a fost ajustat, după caz, conform obiecțiilor și propunerilor corespunzătoare.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul a fost supus expertizei juridice și expertizei anticorupție.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Prevederile proiectului se încorporează în sistemul normativ național, fără a aduce atingere altor reglementări.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Pentru implementarea eficientă a prevederilor proiectului Hotărârii Guvernului privind aplicarea Regulamentului (UE) 2024/1679, sunt necesare următoarele măsuri instituționale și organizatorice:

1. Organizarea instituțională și desemnarea responsabilităților:

a) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) va exercita funcția de autoritate națională coordonatoare, responsabilă de asigurarea implementării orientărilor privind dezvoltarea rețelei transeuropene de transport în Republica Moldova;

b) se va asigura coordonarea interinstituțională între autoritățile publice competente implicate în planificarea, dezvoltarea și gestionarea infrastructurii de transport;

c) autoritățile publice centrale și locale vor avea responsabilități în promovarea și implementarea proiectelor de infrastructură aferente rețelei transeuropene de transport.

2. Asigurarea cadrului de planificare și dezvoltare a rețelei de transport:

a) se vor integra orientările și prioritățile stabilite prin Regulament în documentele de politici și planificare strategică naționale din domeniul transporturilor;

b) se vor identifica proiectele de interes comun, în corelare cu rețeaua globală, centrală și centrală extinsă și se va stabili prioritatea acestora;

c) se vor stabili măsuri pentru dezvoltarea infrastructurii de transport în conformitate cu cerințele privind conectivitatea, interoperabilitatea și mobilitatea durabilă.

3. Consolidarea capacității administrative și tehnice:

a) este necesară instruirea personalului din cadrul MIDR și al altor autorități implicate cu privire la:

i) conținutul și cerințele Regulamentului (UE) 2024/1679;

ii) principiile de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport;

iii) standardele europene aplicabile infrastructurii de transport;

b) vor fi elaborate ghiduri și materiale metodologice pentru sprijinirea implementării la nivel național și local.

4. Monitorizare și evaluare a implementării:

a) MIDR va asigura monitorizarea implementării orientărilor privind rețeaua transeuropeană de transport;

b) se vor elabora periodic rapoarte privind progresul dezvoltării infrastructurii și al integrării în rețeaua TEN-T;

c) vor fi identificate eventualele dificultăți și propuse măsuri de ajustare a politicilor și intervențiilor.

5. Colaborare interinstituțională și cooperare externă:

a) implementarea proiectului presupune cooperarea între autoritățile publice naționale, precum și cu partenerii externi relevanți;

b) se va promova participarea Republicii Moldova la inițiative și proiecte internaționale relevante pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport;

c) vor putea fi valorificate instrumentele de asistență tehnică și financiară disponibile în contextul procesului de integrare europeană.

6. Calendar de implementare -

Implementarea prevederilor proiectului se va realiza etapizat, după cum urmează:

- a) etapa inițială: organizarea cadrului instituțional și integrarea orientărilor în documentele de politici;
- b) etapa intermediară: identificarea și promovarea proiectelor prioritare;
- c) etapa ulterioară: monitorizarea implementării și ajustarea măsurilor, după caz.

Secretar general

Angela ȚURCANU

SINTEZA

la proiectul Hotărârii Guvernului privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport (număr unic 864/MIDR/2025).

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului - MIDR
Avizare și consultare publică			
Centrul de Armonizare a Legislație <i>(nr. 31/02-126-12018 din 26.11.2025)</i>		Proiectul de Hotărâre a Guvernului privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport transpune parțial Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, CELEX: 32024R1679 , publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 2024/1679 din 28 iunie 2024.	-
	I. Obiectul proiectului		
	1.	Proiectul național are ca scop transpunerea în legislația națională a Regulamentului (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 în adoptării la nivel național a orientărilor necesare pentru dezvoltarea și modernizarea rețelei naționale de transport în concordanță cu standardele și obiectivele rețelei transeuropene de transport (TEN-T), prin definirea structurii rețelei	-

	<p>(rețeaua globală, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă), stabilirea criteriilor prioritare de investiții, precum și a condițiilor de interoperabilitate, conectivitate transfrontalieră și sustenabilitate.</p> <p>Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 nu a constituit obiect al transpunerii în legislația națională, acest proiect fiind un exercițiu primar de transpunere al acestuia.</p>	-
II. Evaluarea din perspectiva compatibilității cu Dreptul UE		
	<p>2. Din punct de vedere al dreptului UE, prin prisma obiectului de reglementare, prezentul demers normativ se circumscrie reglementărilor statuate la nivelul UE, subsumate Capitolului 14 „Transporturi”.</p> <p>Astfel, din perspectiva proiectului examinat, la nivelul legislației europene derivate, prezintă relevanță directă Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 care stabilește cadrul normativ pentru dezvoltarea și funcționarea rețelei transeuropene de transport, având ca obiectiv crearea unei infrastructuri multimodale, eficiente, interoperabile și durabile la nivelul Uniunii Europene. Actul instituie orientări strategice privind planificarea, implementarea și modernizarea rețelei TEN-T, urmărind consolidarea conexiunilor transfrontaliere, eliminarea blocajelor, creșterea interoperabilității și integrarea</p>	-

	<p>diferitelor moduri de transport, inclusiv feroviar, rutier, maritim, aerian și pe căi navigabile interioare. Totodată, regulamentul urmărește atingerea obiectivelor climatice ale Uniunii prin promovarea mobilității sustenabile, reducerii emisiilor și creșterii eficienței energetice. Acesta redefinește structura rețelei prin introducerea unei rețele centrale extinse, stabilește termene obligatorii de realizare, prevede standarde tehnice unificate și consolidează funcția strategică a coridoarelor de transport europene. Prin modificarea și abrogarea unor acte anterioare, regulamentul asigură un cadru coerent, orientat spre integrarea teritoriilor europene, creșterea coeziunii economice și sociale și fortificarea rezilienței infrastructurii de transport în contextul evoluțiilor geopolitice și al tranziției ecologice.</p>	
	<p>3. <i>a) Analiza comparativă a transpunerii dispozițiilor Regulamentului (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024.</i></p> <p>În ceea ce privește transpunerea Regulamentului delegat (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024, menționăm cu titlul general că, proiectul național, reieșind din obiectul său specific de reglementare și scopul urmărit, asigură transpunerea parțială actului UE, conform celor expuse <i>infra</i>.</p>	-
	<p>Capitolul I din actul național stabilește cadrul, principiile și definițiile necesare</p>	-

	<p>pentru dezvoltarea și funcționarea segmentului național al Republicii Moldova din rețeaua transeuropeană de transport, incluzând structura rețelei, domeniul de aplicare, coridoarele strategice, prioritățile de dezvoltare și terminologia tehnică necesară pentru implementarea coerentă și interoperabilă a infrastructurii de transport conform art. 1 - 3 (18), art. 4 - 9 din documentul UE.</p>	
	<p>Capitolul II din proiectul național stabilește regulile și prioritățile pentru dezvoltarea rețelelor și coridoarelor TEN-T vizând extinderea și modernizarea infrastructurii de transport, creșterea durabilității, interoperabilității și conectivității, eliminarea blocajelor, digitalizarea, îmbunătățirea serviciilor și facilitarea legăturilor cu rețelele europene și ale țărilor vecine similar art. 10 (1), (2) - 13 din Regulamentul UE.</p>	-
	<p>Capitolul III din documentul național prevede că infrastructura feroviară trebuie să includă toate elementele tehnice și funcționale necesare funcționării rețelei (linii, stații, instalații, echipamente, sisteme energetice și TIC), iar rețeaua feroviară – atât cea globală, cât și cea centrală extinsă – trebuie modernizată treptat până în 2040–2050 pentru a fi interoperabilă, electrificată, capabilă să suporte trenuri lungi și grele, să asigure viteze adecvate pentru marfă și călători și să permită integrarea eficientă în coridoarele europene de transport, cu excepțiile și adaptările justificate sau</p>	-

	<p>prevăzute pentru situații specifice. Totodată, terminalele multimodale de marfă din rețeaua TEN-T trebuie să fie deschise tuturor în mod nediscriminatoriu, amplasate în principalele noduri de transport, dezvoltate pe baza unei analize a fluxurilor de marfă, dotate cu infrastructura, echipamentele și digitalizarea necesare, capabile să opereze diverse unități intermodale și trenuri lungi, iar statele membre trebuie să planifice, să raporteze și să asigure capacitatea lor adecvată în acord cu art. 14 - 42 din actul UE.</p>	
	<p>Capitolul IV din proiectul național stabilește că sistemele TIC pentru transport trebuie să asigure gestionarea traficului și a capacității, schimbul de informații între modurile de transport, digitalizarea și conectivitatea continuă între infrastructură și vehicule. Sunt prevăzute sisteme TIC interoperabile pentru fiecare mod de transport (ERTMS, RIS, STI, VTMS/EMSWe, ATM/ANS, eFTI), iar statele pot promova și alte soluții digitale pentru eficiență, siguranță, transparență și reducerea congestiei. În plus, normele promovează servicii de transport de marfă durabile, noile tehnologii și inovația (decarbonizare, digitalizare, siguranță, automatizare) și cer măsuri pentru reziliența infrastructurii la riscuri climatice, naturale, tehnologice și cibernetice. Capitolul sus menționat mai prevede evaluarea riscurilor de securitate legate de investițiile din țări terțe și protejarea infrastructurii împotriva acestora,</p>	-

	<p>potrivit art. 43 - 50 din Regulamentul UE) 2024/1679.</p>	
	<p>Capitolul V al proiectului național prevede că, coridoarele europene de transport sunt un instrument care asigură implementarea coordonată a rețelei centrale TEN-T, facilitând continuitatea infrastructurii, eliminarea blocajelor și îmbunătățirea legăturilor transfrontaliere. Ele promovează un transport multimodal eficient, dinamic și bine integrat, sprijină digitalizarea, interoperabilitatea și utilizarea combustibililor alternativi, și permit statelor să își sincronizeze investițiile în infrastructură. ERTMS și spațiul maritim european sunt stabilite ca priorități orizontale esențiale pentru funcționarea rețelei. Coordonarea la nivel european se realizează prin desemnarea unor coordonatori care susțin implementarea acestor coridoare și priorități, în cooperare cu autoritățile naționale relevante în acord cu prevederile art. 51 și 52 ale actului UE.</p>	-
	<p>Capitolul VI al actului național indică că, progresul dezvoltării rețelei TEN-T trebuie raportat periodic și transparent, incluzând date tehnice și financiare transmise prin sistemul TENtec, cu asigurarea calității și coerenței informațiilor; proiectele nou incluse în rețea devin eligibile pentru finanțare, iar cele excluse își pierd eligibilitatea; procedurile de consultare publică trebuie respectate în planificarea și realizarea proiectelor; iar planurile și programele</p>	-

	<p>naționale de infrastructură trebuie aliniată la politica europeană în domeniul transporturilor și priorităților stabilite pentru TEN-T, fapt ce este în concordanță cu art. 57 (1) – (4), art. 58 (4), (5), art. 59, art. 60 (1), art. 64 (1) din documentul UE.</p>	
<p>4.</p>	<p><i>b) Observații de compatibilitate cu Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024</i></p> <p>Examinând proiectul național, expunem următoarele observații:</p> <p>a) proiectul național, la pct. 90, stabilește că „Autoritatea administrativă competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare se asigură că infrastructura de transport maritim a rețelei centrale îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 87 până la 31 decembrie 2040.”, ori actul UE, la art. 27 (2), stabilește termenul final de realizare <u>până la 31 decembrie 2030</u>;</p> <p>b) o abordare similară este și pentru prevederile pct. 121.2 și 121.3 din proiectul național, care se referă la obligația ca terminalele să fie dotate, până la până la 31 decembrie 2040, cu infrastructura necesară pentru deservirea vehiculelor grele de marfă. Mai exact, până la termenul stabilit, terminalele trebuie să dispună în interiorul lor sau la maximum 3 km distanță de cel puțin o stație de reîncărcare pentru vehicule grele de</p>	<p>Se acceptă observațiile formulate.</p> <p>Termenul din norma referitoare la infrastructura de transport maritim a rețelei centrale (pct. 90 – în versiunea transmisă la avizare/pct. 89 – în versiunea finală) a fost adus în concordanță cu prevederile de la art. 27 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2024/1679 – adică s-a indicat termenul 31 decembrie 2030.</p> <p>În ceea ce privește termenul de la pct. 121 subpct. 121.2 și 121.3 (în versiunea finală - pct. 120 subpunctele 120.2 și 120.3) - aceste ajustări temporale, însă, sunt necesare, întrucât, termenul prevăzut de art. 31 alin. (1) lit. (b) și (c) din Regulamentul (UE) 2024/1679 - 31 decembrie 2030 - reprezintă un standard de conformare stabilit pentru statele membre ale Uniunii Europene, a cărei aplicabilitate integrală, în forma și ritmul stabilit de actul UE, este nerealistă pentru Republica Moldova în stadiul actual de dezvoltare a infrastructurii de transport.</p> <p>Capacitatea tehnică, financiară și administrativă necesară pentru realizarea integrală până în anul 2030 a infrastructurilor de tipul celor reglementate la pct. 121 subpct. 121.2 și 121.3 (în versiunea finală - pct. 120 subpunctele 120.2 și 120.3) depășește posibilitățile obiective ale Republicii Moldova.</p> <p>În această situație, stabilirea în proiectul național a unui termen extins (până la 31 decembrie 2040) constituie o</p>

	<p>marfă și, după caz, de o stație de realimentare cu hidrogen destinată aceluiași tip de vehicule ori art. 31 (1) (b) și (c) instituie acest angajament <i>până la 31 decembrie 2030</i>.</p>	<p>măsură justificată și proporțională, în conformitate cu <i>principiile transpunerii fezabile și adaptate contextului național</i>. Extinderea termenului se întemeiază, în special, pe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - diferența substanțială dintre nivelul actual al infrastructurii TEN-T din Republica Moldova și cel din statele UE pentru care a fost conceput termenul de 2030; - necesitatea unor proiecte de capital multianuale (inclusiv finanțări externe) cu durată de execuție peste 2030; - capacități administrative și tehnice limitate pentru implementarea simultană a ansamblului de obligații; - faptul că infrastructurile vizate presupun cicluri lungi de planificare, avizare, achiziție și construcție; - necesitatea unor investiții de capital multianuale, finanțabile preponderent din surse externe, cu proceduri de absorbție ce nu pot fi accelerate în mod artificial; - obligația statului de a evita includerea unor termene imposibil de realizat, în scopul asigurării conformității reale, nu doar formale, a transpunerii. <p>În sensul celor relevate supra, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale își asumă să inițieze și să susțină un dialog tehnic cu Comisia Europeană privind necesitatea menținerii termenului extins sau, după caz, ajustarea acestuia în funcție de progresele efective ale proiectelor de infrastructură și de capacitățile investiționale ale Republicii Moldova.</p> <p>Această abordare este conformă cu practica de adaptare justificată aplicabilă statelor aflate în proces de preaderare, atunci când termenele standard din legislația UE depășesc posibilitățile materiale imediate ale autorităților naționale.</p>
--	--	--

	<p>c) <i>Prevederi neaplicabile ale actului UE</i></p> <p>5. O serie de dispoziții ale actului UE nu constituie obiect al transpunerii întrucât reflectă atribuții ale Comisiei sau dispoziții finale și tranzitorii, care vor fi direct aplicabile din data aderării la UE: art. 10 (2), art. 15 (3) lit. c) secțiunea 2, art. 15 (7), art. 16 (6), (9), art. 17 (2) – (5), art. 18 (2), (8), art. 23 (4), art. 25 (4) lit. d), art. 26 (3), art. 27 (3), art. 30 (4), art. 31 (6), art. 34 (2), art. 38 (4), art. 41 (2) secțiunea 2, art. 46 (3), art. 48 (2), art. 53 – 56, art. 57 (5) și (6), art. 58 (1) – (3), art. 60 (2) – 65.</p>	<p>Se acceptă, cu excepția normei de la secțiunea întâia de la art. 10 alin. (2) din Regulamentul UE – „<i>Rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă cuprind acele părți ale rețelei transeuropene de transport care trebuie dezvoltate în mod prioritar pentru realizarea obiectivelor politicii privind rețeaua transeuropeană de transport.</i>” - se consideră necesar de transpus și este aplicabil cadrului național, întrucât anumite segmente naționale de căi de transport sunt parte a rețelei centrale (în partea ce vizează transportul maritim), cât și rețeaua centrală extinsă, care, la nivel național acoperă toate celelalte tipuri de căi de transport. Întrucât sensul acestor categorii de rețele trebuie să fie unic pentru toate statele care fac parte a TEN-T, iar în cadrul normativ național aceste noțiuni nu sunt reflectate, se consideră oportun de a le transpune corespunzător în regulamentul național propus.</p>
<p>III. Respectarea mecanismului de armonizare</p>		
	<p>a) <i>Obiecții privind clauza de armonizare</i></p> <p>6. Clauza de armonizare se va expune în următoarea redacție: „Prezenta Hotărâre transpune <u>parțial</u> Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, CELEX: 32024R1679, publicat în Jurnalul</p>	<p>Se acceptă.</p>

		Oficial al Uniunii Europene L 2024/1679 din 28 iunie 2024”	
	7.	<p><i>b) Obiecții privind Tabelul de concordanță</i></p> <p>La compartimentul 1 al Tabelului, se va indica tipul, numărul, instituția/instituțiile care l-a/l-au adoptat, data, titlul actului juridic european, nr. CELEX, inclusiv cea mai recentă modificare a actului care constituie obiect al transpunerii, prin precizarea tipului, a numărului și a datei de adoptare a actului juridic european de modificare, după cum urmează: <i>Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, CELEX: 32024R1679, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 2024/1679 din 28 iunie 2024.</i></p>	Se acceptă.
	8.	<p>În compartimentul 8 al Tabelului de concordanță, la rubrica gradul de compatibilitate, pentru articolele în care este indicată sintagma „<i>Prevederi UE neaplicabile</i>”, se va exclude din compartimentul 7 mențiunea „<i>Prevederi netranspuse</i>”, menținându-se exclusiv formularea corespunzătoare compartimentului 8.</p>	Se acceptă.
	III. Concluzii		

	9.	<p>Ca urmare a expertizei de compatibilitate realizate, proiectul național și Tabelul de concordanță se vor definitiva potrivit celor expuse în prezenta Declarație.</p> <p><i>Facem mențiunea că analiza Centrului de armonizare a legislației nu are în vedere elementele de oportunitate ale soluțiilor juridice incluse în proiectul de act normativ, ci se referă strict la conformitatea acestora cu Dreptul UE aplicabil, obligațiile juridice asumate în lumina Acordului de Asociere RM – UE și Cadrului de negociere cu Uniunea Europeană.</i></p>	Se acceptă.
<p>Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării <i>(nr. 17-3341 din 25.11.2025)</i></p>	10.	Proiectul este redactat în mod corespunzător, integrează prevederile relevante ale Regulamentelor UE și instituie un cadru instituțional adecvat pentru coordonare, implementare și monitorizare.	-
	11.	Totodată, proiectul propune mecanisme clare de responsabilitate, raportare și cooperare interinstituțională, fiind aliniat la practicile aplicate în statele candidate la aderare.	-
	12.	<p>Cu toate acestea, subliniem că, potrivit pct. 4 din Nota de fundamentare, se instituie obligația ca toate planurile strategice, programele naționale de investiții și documentele de planificare să fie corelate cu cerințele Regulamentului privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport.</p> <p>În acest context, considerăm oportună includerea în procesul de elaborare și finalizare a proiectului a unei clarificări</p>	Se acceptă.

		<p>privind existența programelor naționale sectoriale de investiții (master planuri) actualizate pentru domeniile gestionate de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și, după caz, estimarea ponderii investițiilor preconizate a fi acoperite din fonduri europene destinate statelor în proces de aderare, din împrumuturi ale instituțiilor financiare internaționale sau din bugetul de stat.</p> <p>Această completare ar consolida fundamentarea strategică și financiară a dispozițiilor stabilite prin punctele 37.1–37.4 și ar asigura o corelare clară între obiectivele TEN-T și instrumentele naționale de planificare și finanțare.</p>	
<p>Ministerul Energiei <i>(nr. 04-2976 din 24.11.2025)</i></p>	<p>12.</p>	<p>La <i>pct. 6.41</i>, se recomandă completarea cu categoriile suplimentare conform celor definiți în hotărârea Guvernului nr. 53/2025 privind aprobarea Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, pentru a asigura coerență cu actele normative în domeniu.</p>	<p>Nu se acceptă. Propunerea nu poate fi acceptată din mai multe motive obiective. În primul rând, reglementările din regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 nu sunt compatibile conceptual cu normele de la 6.41, care transpun Regulamentul UE privind orientările TEN-T, care:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tratează „combustibili alternativi” doar în sensul <i>infrastructurii</i> de combustibili alternativi (AFIR) și al sprijinirii decarbonizării transportului ; - are ca scop stabilirea rețelei TEN-T, nu criteriile de durabilitate, materiile prime sau clasificarea biocombustibililor ; - operează cu un concept <u>macro</u>: electricitate, hidrogen, amoniac, biocombustibili, combustibili sintetici, gaz etc. <p>Pe când <i>regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025</i> reglementează criterii de</p>

		<p>durabilitate, materii prime, componente tehnice de certificare, ILUC, scheme voluntare, LULUCF, etc.</p> <p>Deci:</p> <ul style="list-style-type: none"> - reglementările celor două regulamente sunt diferite ca scop, natură, nivel și obiect normativ; - definițiile din regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 nu se aplică infrastructurii de transport, ci producției și certificării biocarburanților ; - <u>TEN-T nu cere detalierea sau preluarea acestei clasificări, nici măcar indirect.</u> <p>Dacă am include definițiile din regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 în proiectul regulamentului referitor la TEN-T:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) am crea suprapuneri normative nejustificate. Or, TEN-T nu reglementează criteriile de durabilitate, deci definirea „biomasă forestieră, reziduuri agricole, biocarburanți avansați, culturi bogate în amidon etc.” în proiectul regulamentului referitor la TEN-T ar produce confuzii de aplicare; 2) am dilua norma, introducând concepte care nu sunt cerute de Regulamentul UE. În consecință am fi în prezența diluării logicii transpunerii și am deteriora coerența legislative; 3) ar însemna repetarea definițiilor deja existente în Legea 10/2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile și în Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 - ceea ce contravine principiilor tehnicii legislative: economie, nedublarea normelor, claritate conceptuală; 4) ar deschide calea pentru confuzie între (i) combustibili eligibili pentru infrastructură și (ii) combustibili certificabili din perspectiva emisiilor GES. Acestate sunt două regimuri juridice diferite.
--	--	---

	<p>13. La <i>pct. 6.45</i> și <i>6.46</i> sunt definite noțiunile de „stație de reîncărcare”, respectiv „stație de realimentare” fără a da explicație clară ce reprezintă acestea, de asemenea terminologia pentru frazele „puncte de reîncărcare”, respectiv „puncte de realimentare” fiind lipsite de precizie, lăsând loc la interpretări ambigue.</p> <p>Conform art. 54 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 100/2017 privind actele normative, formulările trebuie să fie clare și precise, iar utilizarea unei astfel de formulări riscă să diminueze angajamentul instituțional față de aceste valori fundamentale.</p> <p>Se propune completarea actului normativ cu definiția termenului „punct de reîncărcare”, în conformitate cu prevederile Legii nr. 164/2025 cu privire la energia electrică, după cum urmează: „punct de reîncărcare – astfel cum este prevăzut în Legea nr. 164/2025 cu privire la energia electrică.”.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Problema majoră a acestei propuneri este faptul că aceasta e greșită din punct de vedere juridic! Această afirmație este determinată de următoarele raționamente:</p> <p>1) Regulamentul UE privind TEN-T are propriile definiții pe care le folosește și care au fost transpuse EXACT așa cum prevede proiectul Regulamentului. Regulamentul UE privind TEN-T nu cere detalierea tehnică a acestor definiții conform legislației naționale pe energie; așa cum nu o cere nici conform actelor UE pe energie;</p> <p>2) legislația cu privire la TEN-T nu trebuie armonizat cu Legea 164/2025 cu privire la energia electrică. Or, Legea 164/2025 reglementează piața energiei electrice, nu infrastructura TEN-T. Are termeni specifici domeniului energetic, precum: „punct de reîncărcare pentru vehicule electrice”, „infrastructură de reîncărcare”, „operator de punct de reîncărcare”. Legislația cu privire la TEN-T, însă, NU reglementează aceste aspecte;</p> <p>3) în transpunerea reglementărilor UE, se aplică regula de aur: „definițiile din actul european nu se modifică și nu se completează” ...decât dacă este absolut necesar pentru aplicare. Aici NU este necesar;</p> <p>4) includerea definiției din Legea 164/2025 ar produce conflict normativ – ar apărea două posibile situații periculoase:</p>
--	---	---

			<p>(i) dacă Legea 164/2025 se modifică, legislația cu privire la TEN-T ar deveni automat contradictorie și</p> <p>(ii) m crea falsa impresie că legislația cu privire la TEN-T depinde de definițiile pieței energiei electrice – ceea ce este greșit.</p> <p>5) obiecția privind „ambiguitatea” este formală și neargumentată.</p> <p>Termenii utilizați sunt preluați identic din Regulamentul UE, deci sunt prin definiție clari, preciși și neambigui. Nu putem pretinde ambiguitate acolo unde textul este preluat <i>ad litteram din acquis</i>.</p>
	14.	La <i>pct. 95.8</i> , textul „Infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în conformitate cu legislația națională care îi reglementează” propunem înlocuirea cu „Infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în conformitate cu legislația națională care o reglementează”, având în vedere existența Regulamentului (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE.	Se acceptă
Ministerul Finanțelor (nr. 09/2-03/581/1668 din 02.12.2025)	15.	Potrivit argumentelor expuse la pct. 4.2. „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative” din Nota de fundamentare se constată faptul că, <i>la momentul actual, nu poate fi evaluat costul activităților incluse în proiectul de hotărâre.</i>	Se acceptă.

		Astfel, Nota de fundamentare urmează a fi completată cu mențiunea că, cheltuielile pentru implementarea acestora urmează a fi acoperite din contul și limita alocațiilor prevăzute în aceste scopuri în bugetele instituțiilor implicate.	
Ministerul Muncii și Protecției Sociale <i>(nr. 07/5473 din 24.11.2025)</i>	16.	Comunică susținerea acestuia cu următoarele obiecții și propuneri.	-
	17.	Directiva (UE) 2019/882, privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor, are ca scop de a contribui la buna funcționare a pieței interne, prin apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre în ceea ce privește cerințele de accesibilitate aplicabile anumitor produse și servicii, în special prin eliminarea și prevenirea barierelor din calea liberei circulații a anumitor produse și servicii accesibile, bariere care decurg din cerințe de accesibilitate divergente ale statelor membre. Prin urmare, la definitivarea proiectului menționat, solicităm de a respecta prevederile actelor normative de nivel superior prin prisma drepturilor fundamentale ale persoanelor cu dizabilități în egală măsură cu ceilalți cetățeni.	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Recomandarea referitoare la accesibilitatea produselor și serviciilor, în măsura în care Directiva (UE) 2019/882 stabilește cadrul general pentru eliminarea barierelor și asigurarea egalității de acces pentru persoanele cu dizabilități.</p> <p>Totodată, se menționează că proiectul supus consultărilor nu reglementează domeniul accesibilității și nici nu transcrie cerințe tehnice sectoriale aferente acesteia, obiectul său fiind strict delimitat la transpunerea Regulamentului (UE) 2024/1679 privind orientările pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. În acest sens, integrarea normelor detaliate din Directiva 2019/882 excedează scopului, tematicii și competențelor materiale ale prezentului proiect.</p> <p>Prin urmare, observația va fi avută în vedere în etapa de elaborare a actelor normative subsecvente sau conexe, atunci când vor fi definite cerințele tehnice de proiectare, operare și digitalizare aferente infrastructurii și serviciilor relevante, astfel încât acestea să fie corelate cu drepturile fundamentale ale persoanelor cu dizabilități.</p> <p>La această etapă, nu se impune completarea proiectului, întrucât tematica accesibilității este reglementată prin legislația națională în vigoare, armonizată cu acquis-ul, iar proiectul evaluat nu conține</p>

			prevederi care să contravină sau să afecteze standardele existente.
	18.	Suplimentar, pe tot parcursul textului hotărârii, sintagma „persoanelor cu handicap” să fie substituită cu sintagma „persoanelor cu dizabilități” conform terminologiei utilizate în Legea nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități.	Se acceptă.
Ministerul Agriculturii și Industrii Alimentare <i>(nr. 21-03/3256 din 02.12.2025)</i>	19.	Se comunică lipsă de obiecții și propuneri.	-
Ministerul Afacerilor Interne <i>(nr. 38/4184 din 26.11.2025)</i>	20.	Se comunică despre susținerea inițiativei de promovare a cadrului normativ și notifică lipsa de obiecții și propuneri.	-
Ministerul Mediului <i>(nr.13-05/3189 din 26.11.2025)</i>	21.	Se comunicăm lipsa obiecțiilor și propunerilor.	-
Ministerul Apărării <i>(nr. 11/1399 din 27.11.2025)</i>	22.	Se expune susținerea inițiativei în cauză.	-
Ministerul Sănătății <i>(nr. 07/3757 din 28.11.2025)</i>	23.	În limita competențelor funcționale, comunică lipsa de obiecții și propuneri.	-
Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru <i>(nr.36/01-06/1384 din 21.11.2025)</i>	24.	Pentru a evita formulările neclare, care îngreunează înțelegerea prevederilor hotărârii se propune reformularea punctului 19, după cum urmează: <i>„Un proiect de interes comun este considerat eligibil dacă îndeplinește cumulativ următoarele condiții:</i>	Nu se acceptă. Propunerea de reformulare a punctului 19 nu poate fi acceptată, întrucât modifică în mod substanțial conținutul normei, logica utilizată în Regulamentul UE transpus, relația dintre obiective și criteriile de eligibilitate, precum și funcția tehnică a acestui punct în cadrul actului național. Argumentele detaliate care demonstrează acest lucru sunt următoarele:

	<p>19.1. Demonstrează valoare adăugată, prin contribuția sa la realizarea obiectivelor din cel puțin două dintre cele patru categorii prevăzute la punctul 9;</p> <p>19.2. Prezintă viabilitate economică, justificată printr-o analiză cost-beneficiu din perspectivă socio-economică sau, în cazul proiectelor situate în zone slab populate ori al proiectelor destinate dublei utilizări al infrastructurii, demonstrează o contribuție pozitivă la dezvoltarea rețelei, în baza unei astfel de analize.”</p>	<p>1. Propunerea nu reprezintă o simplă clarificare lingvistică, ci o rescriere integrală a normei. Textul transmis nu corectează formulări, nu elimină ambiguități, ci:</p> <ul style="list-style-type: none"> - modifică structura criteriilor; - schimbă relația logică dintre punctele 9 și 19; - introduce termeni și expresii noi, inexistente în Regulamentul UE; - schimbă standardul de probă al criteriilor de eligibilitate. <p>Aceasta nu este „claritate”, ci o schimbare conceptuală.</p> <p>2. Pct. 19 transpune fidel Regulamentul UE privind proiectele de interes comun. Norma europeană stabilește o listă de criterii de eligibilitate, în care:</p> <ul style="list-style-type: none"> - unele criterii se aplică în mod general, - altele sunt destinate excepțiilor (zone slab populate, infrastructură duală), - analiza cost-beneficiu este una dintre opțiuni, nu o condiție rigidă. <p>Propunerea înlocuiește această flexibilitate cu o regulă absolută, ceea ce contravine intenției normative a UE.</p> <p>3. Propunerea alterează arhitectura juridică a Regulamentului – amestecă criteriile de eligibilitate cu obiectivele strategice. Pct. 9 enumeră <i>categoriile de obiective ale TEN-T</i>. Pct. 19 enumeră <i>condițiile minime de eligibilitate</i> pentru proiectele de interes comun. Propunerea, însă, nejustificat și contrar legislației UE, subordonează criteriile de eligibilitate la pct. 9, transformând obiectivele în condiții cumulative. Această confuzie conceptuală:</p>
--	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> - distorsionează logica Regulamentului UE; - poate restrânge nejustificat aria proiectelor eligibile; - compromite aplicarea corectă a transpunerii. <p>4. Introducerea obligatorie a analizei cost-beneficiu este contrară Regulamentului și tehnicii legislative.</p> <p><i>Regulamentul UE:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - nu impune o analiză cost-beneficiu în toate cazurile; - acordă flexibilitate statelor membre pentru proiecte din zone slab populate sau cele cu dublă utilizare; - lasă la latitudinea statului forma justificării. <p><i>Propunerea:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - impune o cerință rigidă, - aplicabilă tuturor proiectelor, fără derogările prevăzute la nivel european. <p>Prin urmare, propunerea contrazice atât logica, cât și textul actului european.</p> <p>5. Propunerea introduce termeni noi și standarde normative care nu există în sursa europeană.</p> <p><i>Exemple:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> i) „demonstrează valoare adăugată”, nu este în Regulament; ii) „contribuția pozitivă la dezvoltarea rețelei” - termen neprevăzut; iii) „în baza unei astfel de analize” - creează un standard de dovadă care NU există. <p>Introducerea unor formulări inexistente în actul european:</p> <ul style="list-style-type: none"> - generează probleme la verificarea transpunerii, - creează interpretări paralele față de cel european, - riscă să producă efecte juridice neintenționate.
--	--	--

		<p>6. Reformularea propusă nu aduce claritate, ci dimpotrivă – creează noi ambiguități. Deși se invocă „neclaritatea” textului, propunerea:</p> <ul style="list-style-type: none"> - folosește concepte neclare („valoare adăugată”, „contribuție pozitivă”); - creează subordonări inutile între puncte; - complică aplicarea normei prin transformarea criteriilor flexibile în criterii rigide. <p>Prin urmare, propunerea nu răspunde obiectivului invocat.</p> <p>7. Modificarea propusă încalcă art. 54 alin. (1) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative - chiar norma pe care o invocă greșit autorii. <i>Art. 54 cere:</i> claritate, precizie, concizie, formulări care să nu modifice sensul normei. Propunerea, însă: este mai lungă; este mai încărcată conceptual; adaugă noi obligații; modifică sensul și condițiile de eligibilitate; contravine exact principiului pe care îl invocă.</p> <p>8. Textul actual este coerent, corect transpus și adecvat aplicării. Pct. 19: este logic; utilizează terminologia UE; delimitează corect criteriile generale și cele specifice; este ușor aplicabil de autoritățile de transport; respectă tehnica legislativă. Nu există deficiențe care să justifice rescrierea sa.</p>
	<p>25. La punctul 21 sintagma „cu dreptul național aplicabil și cu dreptul relevant” urmează a fi redactată după cum urmează „cu cadrul normativ național în vigoare și cu cadrul normativ relevant”.</p>	<p>Nu se acceptă. Propunerea nu poate fi acceptată, întrucât termenul „drept național aplicabil” este preluat fidel din terminologia utilizată în Regulamentul (UE) transpus și reflectă corect <i>sfera normativă vizată de actul european.</i></p>

	<p>26. Subsidiar pe tot parcursul proiectului unde termenul „law” a fost tradus ca drept urmează a fi modificat cu sintagma „cadrul normativ”.</p>	<p>Sintagma „law” utilizată în regulamentul UE nu se limitează la acte normative formale, ci desemnează ansamblul normelor juridice aplicabile, incluzând legislația primară și secundară, <i>reglementările tehnice obligatorii și orice alte norme incidente</i>. Înlocuirea acesteia cu sintagma „cadrul normativ” ar restrânge în mod eronat aria normelor vizate, ar afecta fidelitatea transpunerii și ar genera neconcordanțe terminologice, întrucât „cadrul normativ” nu este un termen tehnic în dreptul Uniunii Europene și nici în legislația națională privind armonizarea. De asemenea, utilizarea termenului „drept relevant” este în deplină concordanță cu practica Curții de Justiție a Uniunii Europene și cu ghidurile de transpunere a acquis-ului, fiind consacrat în instrumentele juridice europene pentru a desemna <i>ansamblul normelor aplicabile unui domeniu</i>. Înlocuirea acestuia cu „cadrul normativ relevant” nu aduce claritate suplimentară, ci introduce o formulare administrativă, improprie actelor normative, contrară art. 54 alin. (1) din Legea nr. 100/2017, întrucât reduce precizia și acuratețea termenului.</p> <p>Mai mult ca atât, la elaborarea proiectului s-a lucrat cu versiunea oficială în limba română a Regulamentului UE 1679/2024. Da, Republica Moldova nu face parte din UE, deci traducerea română este oficială în ordinea juridică a Uniunii Europene, nu a Republicii Moldova. Totuși, chiar dacă Republica Moldova nu este încă stat membru al UE, aceasta este, însă, stat candidat – prin urmare, traducerea română din Jurnalul Oficial al Uniunii Europene este:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sursa de referință principală pentru transpunere; - autentică în raport cu textul UE; - obligatorie în interpretarea acquis-ului;
--	--	---

		<p>- utilizabilă la transpunere fără nicio rezervă. În transpunerea aquis-ului, trebuie să utilizezi <i>terminologia și logica exactă a textului UE</i>, iar pentru asta se utilizează exclusiv versiunea oficială a actului UE – cea publicată în JOUE (EUR-Lex).</p> <p>Generalizând, întrucât sintagmele utilizate în proiectul național sunt conforme cu terminologia actului european, consacrate în practica transpunerii și juridic corecte, iar substituirea lor ar distorsiona conținutul și aria de aplicare a normei, propunerea se respinge.</p>
27.	<p>Pentru o reformulare mai logică, mai cursivă și mai coerentă a subpunctelor 32.9 și 32.10 propunem redactarea acestora după cum urmează:</p> <p><i>„32.9. Consolidarea proceselor de digitalizare și facilitarea implementării soluțiilor digitale în conformitate cu cadrul normativ național și cel al Uniunii Europene, transpus, inclusiv prin dezvoltarea și aplicarea unor sisteme TIC moderne în sectorul transporturilor, cu accent pe automatizare și eficientizarea fluxurilor operaționale.</i></p> <p><i>32.10. Adaptarea, atunci când este necesar și cu respectarea cerințelor constituționale, a infrastructurii de transport pentru utilizare duală civilă și de apărare, asigurând capacități adecvate pentru deplasarea rapidă și de amploare a forțelor militare.”.</i></p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Propunerea nu poate fi acceptată, întrucât reformularea transmisă modifică în mod substanțial nivelul de abstractizare, logica, conținutul și structura punctelor 32.9 și 32.10, introducând noțiuni care nu se regăsesc în Regulamentul UE transpus și care ar conduce la o deviere de la forma și intenția actului european.</p> <p>Punctul 32 reprezintă o listă de obiective generale formulate uniform, la același nivel de generalitate, conform modelului utilizat în Regulamentul privind rețeaua TEN-T. Propunerea transmisă schimbă această structură și introduce elemente suplimentare, precum trimiteri la automatizare, modernizare TIC sau fluxuri operaționale, care nu există în textul european și care ar crea obligații administrative suplimentare, nejustificate și neprevăzute de legislația UE.</p> <p>De asemenea, includerea sintagmei „cu respectarea cerințelor constituționale” este redundantă, întrucât orice act normativ se aplică în limitele Constituției, iar inserarea acesteia într-un punct tehnic dezechilibrează textul și contravine principiilor conciziei și preciziei prevăzute de art. 54 alin. (1) din Legea nr. 100/2017.</p>

			Întrucât textul existent este clar, coerent, adecvat domeniului și fidel actului european, iar reformularea propusă ar afecta transpunerea și ar introduce elemente neprevăzute de Regulament, propunerea se respinge.
	28.	În acest context, la punctul 134, recomandăm reformularea „promovarea spațiului datelor privind mobilitatea la nivel național,” în următoarea redacție „promovarea unui spațiu comun de date privind mobilitatea la nivel național”.	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Propunerea nu poate fi acceptată. Sintagma utilizată în proiect – „spațiul datelor privind mobilitatea la nivel național” – reflectă fidel terminologia utilizată în legislația și inițiativele europene aferente TEN-T, precum „mobility data space” sau „data space for mobility”, fără a introduce concepte suplimentare sau obligații neprevăzute de actul european.</p> <p>Termenul sugerat – „spațiu comun de date” – nu se regăsește în Regulamentul UE transpus și este specific altor instrumente europene (precum Data Governance Act), având o semnificație tehnică distinctă care ar putea genera confuzie terminologică și ar presupune obligații suplimentare nejustificate.</p> <p>În plus, modificarea propusă ar distorsiona nivelul de generalitate prevăzut la pct. 32, contravenind principiilor de claritate și concizie prevăzute de art. 54 alin. (1) din Legea nr. 100/2017 privind actele normative. Întrucât formularea actuală este coerentă, neutră și adecvată transunerii, iar propunerea nu îmbunătățește claritatea normei, aceasta se respinge.</p>
Agencia Proprietății Publice	29.	Se comunică lipsă de obiecții și propuneri.	-
<i>(nr. 05-03-8769 din 19.11.2025)</i>	30.	Totodată, reieșind din faptul că proiectul a fost expediat spre consultare S.A. „Administrația Națională a Drumurilor” (succesoare de drepturi și obligații a Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor”),	<p>Se acceptă.</p> <p>Opinia S.A. „Administrația Națională a Drumurilor” a fost studiată și, în măsura în care propunerile au vizat prevederile proiectului – acestea au fost acceptate corespunzător. În partea în care propunerile au avut în</p>

		solicităm să se țină cont de poziția acesteia la definitivarea proiectului.	vedere aspecte de implementare ulterioară – acestea, în mod firesc, nu au putut fi incluse în textul proiectului.
S.A. „Administrația Națională a Drumurilor” <i>(nr. 01-04/5520 din 15.10.2025)</i>	31	<p>Totodată, în vederea asigurării corelării între prevederile proiectului de Regulament și cadrul normativ național aplicabil, precum și a armonizării cu principiile stabilite prin Hotărârea Guvernului privind orientările pentru integrarea rețelei naționale de transport în rețeaua transeuropeană (TEN-T), formulăm următoarele recomandări generale:</p> <p>În vederea reprezentării Anexelor I-IV, a hărților indicative și listelor segmentelor naționale a TEN-T (pct. 3, Capitolul I), propunem elaborarea și definirea clară a noțiunilor privind rețelele transeuropene, respectiv <i>rețeaua globală</i>, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă, în conformitate cu comentariile eferente pct. 1.1 al Capitolului I.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Aceste noțiuni sunt reglementate la punctele 15 și 16 din proiectul regulamentului, fiind determinate de termenele de la punctul 13. Aceeași abordare este acoperită de Regulamentul UE 1679/2024.</p>
	32	<p>Totodată, pentru asigurarea coerenței tehnice și juridice a delimitării, stabilirea și/sau actualizarea traseelor propuse, urmează a fi efectuate prin consultarea și suprapunerea acestora cu prevederile și clasificările în vigoare stabilite prin: Legea drumurilor nr. 509/1995, NCM D.02.01:2024 - Clasificarea drumurilor publice, CP D.02.11 :2024 - Cerințe de proiectare și exploatare a rețelei rutiere, NCM B.O 1.05:2019 - Cerințe generale de urbanism și amenajare a teritoriului. Aceasta abordare va permite armonizarea traseelor TEN-T cu rețeaua existentă de drumuri publice naționale, evitând</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Propunerea excedează obiectul și domeniul de aplicare al proiectului, care are ca scop transpunerea cadrului strategic al Regulamentului (UE) 2024/1679 privind orientările pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. Actul european stabilește principiile și criteriile de planificare a rețelei TEN-T, iar nu proceduri tehnice de delimitare sau clasificare a drumurilor la nivel național.</p> <p>Corelarea cu Legea drumurilor nr. 509/1995 și normativele tehnice (NCM D.02.01:2024, CP D.02.11:2024, NCM B.01.05:2019) este implicit asigurată prin cadrul normativ existent privind proiectarea, întreținerea și exploatarea infrastructurii rutiere. Introducerea expresă a acestor acte</p>

	<p>eventualele neconcordanțe de clasificare și asigurând conformitatea cu standardele tehnice și strategice aplicabile infrastructurii rutiere din Republica Moldova.</p>	<p>În textul de transpunere ar produce o suprapunere de competențe între domeniul strategic-european (TEN-T) și domeniul tehnic-național, ar rigidiza procesul de actualizare a rețelei, și ar putea genera neconcordanțe viitoare în cazul modificării acestor norme interne.</p> <p>De asemenea, stabilirea sau actualizarea traseelor TEN-T urmează a fi efectuată prin consultare cu Comisia Europeană, în baza metodologiei comune de evaluare și revizuire a rețelei, nefiind oportună condiționarea acestui proces de acte tehnico-naționale susceptibile de modificări frecvente.</p>
<p>33</p>	<p>Se propune declararea rețelei naționale de transport, care face parte integrantă din rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), ca fiind de utilitate publică de interes național.</p> <p>Ulterior, în scopul protejării și dezvoltării durabile a acestei infrastructuri strategice, se impune stabilirea unor interdicții și restricții privind extinderea sau dezvoltarea zonelor urbane și rurale în vecinătatea acesteia, precum și limitarea ori condiționarea amplasării obiectivelor economice, comerciale sau rezidențiale în zona de protecție a drumurilor publice naționale.</p> <p>Aceste măsuri urmează a fi corelate cu documentațiile de urbanism și amenajare a teritoriului, în conformitate cu Legea drumurilor nr. 509/1995, Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, precum și cu standardele tehnice și de siguranță rutieră aplicabile rețelei TEN-T.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Propunerea depășește domeniul de reglementare al prezentului proiect, care are ca obiect transpunerea cadrului strategic al Regulamentului (UE) 2024/1679 privind orientările pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T). Declararea unei infrastructuri ca fiind de utilitate publică de interes național constituie o calificare juridică a bunului, care se realizează prin lege, nu printr-un act normativ subsecvent de nivel guvernamental.</p> <p>De asemenea, stabilirea interdicțiilor, restricțiilor de construire sau condiționărilor urbanistice în vecinătatea infrastructurii de transport ține de domeniul de aplicare al Legii drumurilor nr. 509/1995 și al Codului urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, care prevăd expres regimul zonelor de protecție și de siguranță rutieră. Includerea unor astfel de prevederi în prezentul proiect ar conduce la suprapuneri de competență și dublă reglementare, afectând coerența sistemului normativ.</p> <p>Proiectul transpune un cadru strategic de planificare a rețelei TEN-T și nu are vocația de a institui regimuri juridice de proprietate, expropriere sau limitare a dreptului de folosință asupra terenurilor adiacente infrastructurii.</p>

	<p>34 Se propune determinarea exactă a hotarelor terenurilor aferente drumurilor publice naționale, precum și a limitelor zonelor de siguranță și protecție a acestora, în strictă conformitate cu prevederile Legii drumurilor nr. 509/1995, NCMD.02.01:2024, CPD.02.11:2024 și NCM B.01.05:2019.</p> <p>Determinarea acestor hotare urmează a fi efectuată inclusiv în cazurile în care limitele stabilite depășesc suprafața terenurilor aflate în administrarea curentă a Societății, pentru a asigura identificarea completă a zonelor supuse regimurilor speciale de interdicție și protecție.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Propunerea depășește domeniul de aplicare al prezentului proiect, care are ca obiect stabilirea orientărilor strategice privind dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport (TEN-T), în conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/1679. Determinarea exactă a hotarelor terenurilor aferente drumurilor publice și a limitelor zonelor de siguranță și protecție reprezintă o activitate tehnico-cadastrală și administrativă, care se efectuează în temeiul Legii drumurilor nr. 509/1995, al normativelor tehnice NCM D.02.01:2024, CPD.02.11:2024 și NCM B.01.05:2019, precum și al actelor administrative emise de autoritățile competente.</p> <p>Includerea unor asemenea prevederi în proiectul de transpunere ar crea suprapuneri de competențe și ar transforma un act de orientare strategică într-un instrument de reglementare tehnică, ceea ce nu corespunde scopului și naturii juridice a hotărârii. Aspectele privind delimitarea, măsurătorile și înscrierea limitelor zonelor de protecție se reglementează și se execută prin acte speciale și proceduri administrative, nu prin acte de transpunere a acquis-ului european.</p>
	<p>35 În vederea aplicării prevederilor art. 9 alin. (3) din Legea drumurilor nr. 509/1995, se propune ca prin Hotărâre de Guvern să fie definitive acțiunile și procedurile obligatorii pentru proprietarii și deținătorii obiectivelor amplasate în zona drumurilor publice naționale (rețele edilitare, căi de acces, construcții capitale etc.), privind demolarea, mutarea sau modificarea acestora, în scopul asigurării integrității și siguranței infrastructurii rutiere.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Propunerea depășește competențele de reglementare ale prezentului proiect, care are ca scop transpunerea cadrului strategic al Regulamentului (UE) 2024/1679 privind orientările pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. Stabilirea acțiunilor și procedurilor obligatorii pentru proprietarii și deținătorii de obiective amplasate în zona drumurilor publice vizează, în esență, măsuri de expropriere, demolare, mutare sau modificare a bunurilor imobile, care afectează dreptul de proprietate și pot fi reglementate numai prin lege, conform art. 46 din</p>

		<p>Constituția Republicii Moldova și art. 9 alin. (3) din Legea drumurilor nr. 509/1995.</p> <p>De asemenea, aceste proceduri țin de aplicarea Codului urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, a Legii exproprierii pentru cauză de utilitate publică nr. 488/1999, precum și a altor acte speciale care stabilesc condițiile și despăgubirile aferente.</p> <p>Prin urmare, includerea unor prevederi de acest tip într-o hotărâre de Guvern ar genera neconcordanțe de nivel normativ și depășirea competenței legale, transformând un act de transpunere strategică într-un instrument de reglementare a raporturilor patrimoniale, ceea ce nu corespunde scopului său juridic.</p>
36	<p>Prin intermediul Agenției Relații Funciare și Cadastru a Republicii Moldova, urmează a fi coordonate și validate acțiunile de determinare a hotarelor, în vederea instituirii cerințelor specifice aplicabile proprietarilor și utilizatorilor de terenuri situate în perimetrele stabilite la propunerea 9.</p> <p>Aceasta coordonare va permite implementarea uniformă a regimurilor de protecție și va contribui la prevenirea ocupării neautorizate sau a construcțiilor ilegale în zona drumurilor publice naționale.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Propunerea depășește domeniul de reglementare al prezentului proiect, care are caracter strategic și transpune prevederile Regulamentului (UE) 2024/1679 privind orientările pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T). Coordonarea acțiunilor de determinare a hotarelor terenurilor și instituirea regimurilor de protecție intră în competența autorităților abilitate prin Legea cadastrului bunurilor imobile nr. 1543/1998, Legea drumurilor nr. 509/1995 și Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, precum și prin actele tehnico-normative aferente.</p> <p>Atribuirea expresă a unui rol de coordonare Agenției Relații Funciare și Cadastru printr-un act de transpunere a legislației europene ar crea suprapuneri de competențe și ar depăși cadrul legal existent privind administrarea și protecția domeniului public. În plus, instituirea cerințelor aplicabile proprietarilor și utilizatorilor de terenuri presupune stabilirea de drepturi și obligații individuale, ceea ce poate fi reglementat numai prin lege sau prin acte administrative subsecvente emise în aplicarea</p>

			acesteia, nu prin hotărâre de Guvern cu caracter programatic.
	37	În vederea respectării prevederilor Secțiunii a 4-a, Capitolul IV din proiectul Regulamentului, traseele rețelei naționale care fac parte din rețeaua TEN-T urmează a fi coordonate cu Ministerul Apărării și Ministerul Afacerilor Interne, în scopul armonizării cerințelor privind siguranța națională, mobilitatea strategică și intervențiile operative. (A se vedea comentariul aferent pct. 3.1 din Nota de fundamentare.) În contextul celor expuse, Societatea își exprimă disponibilitatea de colaborare în procesul de definitivare a Regulamentului, pentru a contribui la asigurarea unui cadru coerent și aplicabil pentru dezvoltarea durabilă a infrastructurii rutiere naționale și integrarea acesteia în rețeaua europeană de transport.	<p>Se acceptă parțial.</p> <p>Necesitatea coordonării traseelor rețelei naționale de transport cu Ministerul Apărării și Ministerul Afacerilor Interne este justificată, având în vedere cerințele prevăzute la Secțiunea a 4-a, Capitolul IV din proiectul Regulamentului, care vizează integrarea aspectelor legate de mobilitatea militară, siguranța națională și reziliența infrastructurii strategice.</p> <p>Totuși, includerea expresă a unei asemenea obligații în textul normativ ar depăși scopul de transpunere al Regulamentului (UE) 2024/1679, care instituie un cadru strategic, nu procedural. Coordonarea interinstituțională cu autoritățile din domeniul apărării și ordinii publice se va realiza în cadrul procesului de avizare a proiectului de hotărâre, având în vedere că anexele (hărțile și listele traseelor TEN-T) fac parte integrantă din proiectul Regulamentului și vor fi supuse avizării instituționale.</p> <p>De asemenea, cooperarea interinstituțională cu autoritățile din domeniul apărării și ordinii publice urmează a fi realizată în etapa de planificare și implementare a proiectelor de infrastructură, în baza cadrului existent (Hotărârea Guvernului nr. 24/2025 privind Sistemul național de control al comerțului cu mărfuri strategice și documentele europene privind mobilitatea militară).</p> <p>Astfel, propunerea este reținută la nivel de aplicare practică, prin colaborare interinstituțională în etapa de planificare și implementare, fără a fi necesară completarea textului proiectului cu prevederi suplimentare.</p>
I. P. „Agenția de Guvernare Electronică” (nr. 3007 - 235 din 27.11.2025)	38.	În limitele competențelor instituției, se comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor.	-

Congresul Autorităților Locale din Moldova (CALM) <i>(nr. 337 din 25.11.2025)</i>	39.	<i>În tot textul proiectului și în nota de fundamentare, cuvintele „autoritățile locale” și „autoritățile publice locale” necesită a se substitui cu cuvintele „autoritățile administrației publice locale”, la forma gramaticală corespunzătoare.</i>	Se acceptă.
	40.	<i>În pct. 164, după cuvintele „publice locale” necesită a se completa cu textul cu următorul cuprins: „și asociațiilor reprezentative ale autorităților administrației publice locale”, având în vedere că art. 6 alin. (5) din Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală: „Autoritățile administrației publice centrale consultă asociațiile reprezentative ale autorităților administrației publice locale în problemele ce țin de administrația publică locală”.</i>	Se acceptă.
I.P. „Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică” <i>(nr. 1.4/1801/25 din 18.11.2025)</i>	41.	<p>comunică următoarele obiecții și propuneri, referitoare la proiectul Regulamentului:</p> <p>La pct. 6 subpct. 6.42 și pct. 75 subpct. 75.2, precum și în compartimentul 6 din nota de fundamentare, sintagmele „pagina web oficială” și „paginile web”, se vor substitui cu sintagmele „site web” sau „site web oficial”, după caz, la forma gramaticală corespunzătoare, în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 728/2023 cu privire la site-urile web oficiale ale autorităților și instituțiilor publice și cerințele minime privind profilurile de socializare ale acestora și ținând cont de faptul că, Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și</p>	Se acceptă.

		al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, CELEX 32024R1679, care se transpune prin prezentul proiect, utilizează noțiunile de “website” în versiunea engleză și „site web” în versiunea română;	
	42.	La <i>pct. 86.4</i> , în vederea asigurării în text a uniformității, se va indica actul normativ prin care a fost aprobat Regulamentul privind modul de ținere a Registrului format de Sistemul informațional „Ghișeul unic în domeniul maritim”, un exemplu din proiect, constituind „Regulamentul privind serviciile de informații fluviale (RIS) pe căile navigabile interioare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 377/2025”.	Se acceptă.
Biroul Național de Statistică (nr. 13/5-02-20 din 20.11.2025)	43.	Se comunică lipsa de obiecții și propuneri la proiectul hotărârii Guvernului privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport (număr unic 864/MIDR/2025).	-
	44.	Totodată, în textul proiectului sintagma „pe baza statisticilor publicate de Biroul Național de Statistică și de Eurostat” de substituit cu sintagma „pe baza statisticilor oficiale”.	<p>Nu se acceptă.</p> <p>1. Sintagma propusă („statistici oficiale”) este prea generală și generează incertitudine juridică.</p> <p>Termenul „statistici oficiale” nu are o definiție normativă unitară, iar utilizarea sa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nu indică instituția responsabilă, - nu indică sursa de date, - nu oferă criterii de identificare, - nu stabilește formatul și periodicitatea datelor,

		<p>- permite interpretări diferite între autorități, operatori și beneficiari.</p> <p>Formula propusă contravine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - principiului securității raporturilor juridice, - principiului previzibilității, - art. 54 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 100/2017 (care cere claritate și precizie în redactare). <p>2. Formula actuală este exactă, explicită și conformă standardelor europene</p> <p>MENȚIUNEA clară a surselor – Biroul Național de Statistică și Eurostat – asigură:</p> <ul style="list-style-type: none"> - trasabilitatea datelor, - verificabilitatea lor, - coerență metodologică, - compatibilitatea cu indicatorii TEN-T și cu raportările către Comisia Europeană. <p>În același timp, garantează că se utilizează aceleași baze statistice ca în evaluările UE, fără deviații interpretative.</p> <p>3. Datele statistice utilizate în domeniul TEN-T sunt strict corelate cu raportările Eurostat și cu indicatorii utilizați de Comisia Europeană</p> <p>Regulamentele UE privind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - monitorizarea TEN-T, - evaluarea rețelei centrale/extinse, - raportările periodice, - mecanismele de verificare a progresului, <p>se bazează exclusiv pe date furnizate de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eurostat, și - instituția națională de statistică recunoscută (în cazul RM – BNS).
--	--	---

			<p>Substituirea cu „statistici oficiale” ar permite includerea unor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - baze de date sectoriale, - surse administrative, - rapoarte ale altor autorități, <p>care nu sunt conforme cu metodologia Eurostat, generând riscul unor neconcordanțe față de cerințele UE.</p> <p>4. Propunerea ar distorsiona logica transpunerii și ar reduce nivelul de acuratețe cerut de Regulamentul UE Regulamentul TEN-T este explicit în privința cerinței de raportare pe baza metodologiilor statistice armonizate la nivel european.</p> <p>Înlocuirea cu o sintagmă vagă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - slăbește transpunerea, - reduce precizia normei, - se abate de la terminologia utilizată de UE, - poate crea divergențe în procesul de evaluare de către Comisia Europeană. <p>5. Propunerea nu aduce nicio îmbunătățire normei; dimpotrivă, reduce claritatea ei.</p> <p>Norma actuală este:</p> <ul style="list-style-type: none"> - clară; - precisă; - previzibilă; - verificabilă; - conformă acquis-ului. <p>Propunerea este:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vagă; - ambiguă;
--	--	--	---

			<ul style="list-style-type: none"> - necorelată cu acquis-ul; - lipsită de utilitate practică; - susceptibilă de interpretări divergente <p>Prin urmare, nu contribuie la calitatea reglementării.</p>
<p>Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal al Republicii Moldova (CNPDCP)</p> <p>(nr. 04-01/5537/4220 din 28.11.2025)</p>	45.	<p>Analizând conținutul proiectului, s-a reținut că acesta presupune/implică prelucrarea/colectarea datelor cu caracter personal, ordine în care se subliniază că, actul normativ urmează să integreze cel puțin: <i>tipurile/categoriile de date cu caracter personal care fac obiectul prelucrării, persoanele vizate, entitățile cărora pot fi divulgate aceste date și în ce scopuri, perioada de stocare a datelor, cu ulterioara distrugere a acestora, precum și măsurile de asigurare a securității datelor prelucrate.</i></p> <p>Astfel, se subliniază necesitatea identificării exprese a categoriilor de operatori de date implicați în administrarea sistemelor ITS, a eventualelor persoane împuternicite cu menționarea, după caz, a obligativității întocmirii și actualizării unui registru specific ITS, care să includă fluxurile de date, scopurile, destinatarii și categoriile de date colectate.</p> <p>Or, orice flux de date între platforma ITS și alte sisteme naționale/europene de management al traficului trebuie să fie reglementat, documentat și limitat la necesitate.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>În mod conceptual, obiecția privind necesitatea reglementării prelucrării datelor cu caracter personal este pe deplin justificată și împărtășim importanța asigurării conformității cu cadrul legal privind protecția datelor.</p> <p>Totodată, subliniem că <i>Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea segmentului național al TEN-T</i> are un caracter strategic și programatic, stabilind direcțiile, principiile și arhitectura generală a rețelei, inclusiv a sistemelor TIC/STI, <u>fără a reglementa funcționarea tehnică sau operațională a acestora</u>. Reglementarea detaliată a operațiunilor de prelucrare a datelor cu caracter personal – inclusiv tipurile de date, categoriile de operatori și persoane împuternicite, fluxurile de date, destinatarii, scopurile prelucrării, termenele de stocare și măsurile tehnice și organizatorice – urmează a fi stabilită în legislația subsecventă, dedicată fiecărui sistem informațional sau fiecărei componente ITS în parte.</p> <p>Această abordare este necesară din două motive principale:</p> <p>1.Diferențierea de nivel normativ: prezentul Regulament stabilește cadrul general, iar detaliile tehnice și operaționale privind prelucrarea datelor sunt specifice fiecărui sistem (ERTMS, VTMS, eFTI, STI rutiere, PMUD, etc.) și nu pot fi reglementate abstract, fără riscul de a crea norme inaplicabile sau contradictorii.</p> <p>2.Eficiența și lizibilitatea normei: integrarea acestor detalii în prezentul Regulament – care deja are un volum</p>

		<p>foarte extins – ar afecta coerența și proporționalitatea reglementării. În schimb, plasarea lor în actele normative sectoriale permite stabilirea unor norme clare, precise și adaptate fiecărui flux de date și fiecărui operator.</p> <p>În consecință, acceptăm pe fond observația și confirmăm că toate aspectele privind protecția datelor cu caracter personal — inclusiv stabilirea expresă a operatorilor și persoanelor împuternicite, a categoriilor de date prelucrate, a fluxurilor și destinațiilor acestora, precum și a măsurilor tehnice și organizatorice aplicabile fiecărui sistem – vor fi reglementate exhaustiv în actele normative speciale, care vor operaționaliza sistemele ITS/TIC prevăzute de prezentul Regulament. Doar aceste acte permit definirea detaliată și adecvată a operațiunilor specifice fiecărui sistem, fără a supraîncărca prezentul Regulament cu dispoziții tehnice care nu pot fi stabilite la nivel programatic.</p>
46.	Suplimentar, se recomandă ca, interoperabilitatea ITS cu platforme UE (TEN-T, EETS, eFTI etc.) să includă audituri privind securitatea și protecția datelor.	<p>Se acceptă.</p> <p>O prevedere generală, de principiu, a fost inclusă la pct. 10.9 din proiectul Regulamentului. Reglementarea mai detaliată, în acest proiect nu este binevenită din punct de vedere al obiectului de reglementare și natura actului. Regulament este programatic și definește orientările pentru dezvoltarea rețelei TEN-T, nu operarea tehnică a sistemelor ITS. Auditul de securitate și protecția datelor este un element operațional, care va fi reglementat în actele subsecvente (Regulament ITS, norme tehnice, standarde, proceduri de operare etc.).</p>
47.	De asemenea, este apreciată ca fiind necesară includerea, în proiectul vizat, a obligației de a utiliza doar infrastructuri compatibile cu standardele UE privind criptarea, controlul accesului și transferul de date.	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Propunerea de a introduce în prezentul Regulament obligația de a utiliza doar infrastructuri compatibile cu standardele UE privind criptarea, controlul accesului și transferul de date depășește obiectul de reglementare</p>

		<p>specific al acestui act și se poziționează în afara cadrului metodologic european în materie de TEN-T. Întru susținerea acestei opinii principalele raționamente sunt:</p> <p>1. Natura juridică a Regulamentului – prezentul Regulament are caracter programatic și strategic, stabilind orientările generale pentru dezvoltarea segmentului național al TEN-T (structura rețelei, coridoare, priorități, cerințe de infrastructură, termene). El nu reglementează funcționalitatea, arhitectura sau cerințele tehnice ale infrastructurilor digitale și ale sistemelor TIC utilizate în transporturi.</p> <p>Introducerea obligațiilor tehnice privind criptarea, certificatele de securitate sau protocoalele de transfer de date într-un asemenea act ar reprezenta o denaturare a naturii și a finalității sale;</p> <p>2. Standardele UE privind securitatea IT nu sunt parte a Regulamentului TEN-T – Regulamentul (UE) 2024/1679 nu conține astfel de obligații și nu cere statelor să le transpună în actele TEN-T.</p> <p>Cerințele privind criptarea, controlul accesului, protocoalele de transmitere a datelor, reziliența cibernetică și auditul sunt reglementate prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Directiva NIS2 și legislația subsecventă în domeniul securității cibernetică; - Regulamentul (UE) privind eFTI; - Regulamentul eIDAS; - standardele ETSI, CEF, ERTMS, SESAR etc.; - legislația națională armonizată privind prelucrarea datelor și infrastructura digitală. <p>Prin urmare, aceste norme se aplică oricum, direct și obligatoriu, indiferent dacă sunt sau nu menționate în prezentul Regulament;</p> <p>3. Cerințele tehnice sunt dinamice și nu pot fi consacrate în mod static/inflexibil într-un act de nivel</p>
--	--	--

		<p>guvernamental – standardele europene în materie de securitate IT se modifică constant.</p> <p>Încorporarea lor într-un act pe termen lung precum prezentul Regulament ar crea riscul de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rapidă depășire a normei naționale; - contradicție cu standarde tehnice actualizate; - blocaje în implementare, dacă actul guvernamental rămâne în urmă. <p>UE însăși evită inserarea acestor standarde în actele de orientare, tocmai din acest motiv;</p> <p>4. Obligația este deja impusă de legislația în vigoare – toate infrastructurile și sistemele TIC utilizate în domeniul transporturilor, inclusiv cele aferente TEN-T, sunt oricum obligate, prin lege, să respecte standardele UE privind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - criptarea datelor, - controalele de acces, - protocoalele de transmisie, - auditarea securității, - protecția datelor cu caracter personal. <p>Prin urmare, repetarea acestor obligații aici ar reprezenta o dublare inutilă și ar încălca principiul bunei tehnici normative (proporționalitate, claritate, evitarea redundanțelor);</p> <p>5. Locul firesc al normelor referitoare șa cerințe tehnice este în actele tehnice subsecvente.</p> <p>Elementele privind securitatea IT și protecția datelor vor fi reglementate în actele normative care operaționalizează nemijlocit sistemele ITS, acolo unde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pot fi stabilite cerințe tehnice detaliate; - pot fi actualizate rapid la evoluția standardelor UE; - pot fi diferențiate pe tip de sistem (ERTMS, VTMS, eFTI, STI rutiere etc.). <p>Aceasta este abordarea corectă, conform structurii legislative europene și practicii statelor membre.</p>
--	--	--

		<p>În concluzie, deși compatibilitatea cu standardele UE privind securitatea IT este obligatorie și va fi asigurată în mod integral, prezentul Regulament nu este cadrul adecvat pentru introducerea unor astfel de cerințe tehnice, acestea urmând să fie reglementate exclusiv în legislația sectorială specifică sistemelor TIC/ITS.</p>
	<p>48. Mai mult, conform notei informative la proiectul vizat, s-a desprins că, „<i>în anumite cazuri</i>” se vor colecta/stoca imagini video captate de camerele de monitorizare. Astfel, se consideră oportună clarificarea dispozițiilor și precizarea situațiilor vizate (inclusiv asigurarea informării persoanelor vizate, securității, accesului la datele cu caracter personal etc.).</p>	<p>Nu se acceptată, în sensul că prelucrarea imaginilor video și asigurarea drepturilor persoanelor vizate reprezintă aspecte importante, care trebuie abordate în cadrul implementării sistemelor ITS.</p> <p>Totuși, includerea în prezentul Regulament a situațiilor concrete în care se colectează sau se stochează imagini video nu poate fi realizată din considerente de structură normativă și compatibilitate cu acquis-ul european, după cum se explică mai jos:</p> <p>1.Regulamentul are caracter exclusiv programatic, stabilind orientările generale pentru dezvoltarea segmentului național al TEN-T, nu condițiile tehnice, operaționale și procedurale de funcționare a sistemelor de monitorizare sau a echipamentelor instalate în infrastructura de transport. Identificarea situațiilor specifice în care este necesară captarea și stocarea datelor video reprezintă o chestiune de proiectare tehnică și de management operațional, reglementată prin acte subsecvente, nu printr-un act strategic de nivel guvernamental;</p> <p>2. Regulamentul (UE) 2024/1679 nu conține niciun temei care să impună statelor definirea, <u>în actele privind orientările TEN-T</u>, a situațiilor în care se captează imagini video, modul de informare a persoanelor vizate, accesul la</p>

			<p>date sau procedurile de securitate. Aceste aspecte sunt reglementate în mod direct prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - legislația UE și națională privind protecția datelor (GDPR și legislația conexă), - normele sectoriale privind siguranța și supravegherea traficului, - standardele tehnice aplicabile sistemelor ITS. <p>Prin urmare, obligațiile privind informarea, transparența, accesul la date și securitatea se aplică independent de prezentul Regulament și nu trebuie reintroduse aici;</p> <p>3. Introducerea unor situații concrete în acest act ar fi contrară bunei tehnici normative, întrucât:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ar transforma un act de orientare strategică în unul tehnico-operațional; - ar crea riscul de rigidizare („consacrare statică”) a unor proceduri care trebuie adaptate în timp la standardele europene, la evoluțiile tehnologice și la configurația fiecărui sistem ITS; - ar conduce la dublarea, suprapunerea sau chiar conflictul cu actele normative care reglementează direct prelucrarea imaginilor video; <p>4. Situațiile în care este necesară captarea și stocarea imaginilor video vor fi stabilite în legislația tehnică sectorială, prin acte ce reglementează nemijlocit funcționarea sistemelor ITS (de exemplu, sistemele de cântărire în mers, monitorizare trafic, supraveghere rutieră, management operativ etc.). Numai acolo pot fi definite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - circumstanțele precise în care se colectează imagini; - durata de stocare; - măsurile de securitate; - drepturile persoanelor vizate;
--	--	--	--

		<p>- interacțiunea cu alte sisteme naționale sau europene. Aceste elemente nu pot fi reglementate generic în prezentul Regulament fără a afecta coerența legislativă și fără a reduce flexibilitatea necesară conformării la standardele europene în evoluție.</p> <p>Astfel, deși prelucrarea imaginilor video face obiectul legislației aplicabile sistemelor ITS, prezentul Regulament nu este cadrul adecvat pentru detalierea acestor situații, acestea urmând a fi stabilite exclusiv în actele normative tehnice, în deplină conformitate cu cerințele UE privind protecția datelor și securitatea prelucrării.</p>
	<p>49. Totodată, cu titlu informativ, se comunică despre faptul că a fost instituită obligația operatorului de date cu caracter personal de a efectua evaluarea impactului asupra protecției datelor cu caracter personal, în cazul în care prelucrarea datelor poate genera un risc sporit pentru drepturile și libertățile persoanelor (<i>art. 23 din Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal</i>).</p> <p>Astfel, ținând cont de prevederile art. 23 alin. (6) din Legea 133/2011, în cazul în care, tipurile de prelucrare a datelor cu caracter personal, reglementate prin actul normativ prenotat sunt susceptibile să genereze un risc sporit pentru drepturile și libertățile persoanelor, reieșind cel puțin din faptul prelucrării la scară largă a datelor cu caracter personal, este necesară efectuarea evaluării impactului asupra prelucrării datelor cu caracter personal, în contextul adoptării respectivului act normativ.</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>Întrucât implementarea sistemelor inteligente de transport (ITS) și integrarea acestora în platformele europene pot implica prelucrarea la scară largă a unor categorii distincte de date cu caracter personal, includerea unei evaluări a impactului asupra protecției datelor este necesară în temeiul art. 23 din Legea nr. 133/2011.</p> <p>În acest sens, nota de fundamentare a fost completată corespunzător – secțiunea 4.4.3, printr-o analiză detaliată a riscurilor și măsurilor necesare asigurării protecției datelor, în conformitate cu exigențele legale.</p> <p>Totodată, se precizează că efectuarea evaluării a impactului asupra protecției datelor nu reprezintă o obligație ce trebuie înscrisă în conținutul prezentului proiect de Hotărâre, ci constituie o procedură internă a operatorilor și autorităților responsabile, realizată în etapa de proiectare și punere în exploatare a sistemelor. Prin urmare, includerea referinței în nota de fundamentare este suficientă și adecvată naturii actului normativ.</p>

Expertizare		
<p style="text-align: center;">Expertiza anticorupție</p> <p style="text-align: center;">Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/23488 din 29.12.2025)</p>	1.	<p>I.1. Pertinența autorului, categoriei propuse a actului și a procedurii de promovare a proiectului</p> <p>Categoria actului normativ propus este Hotărâre a Guvernului, ceea ce corespunde art.102 din Constituție, art.6 și art.14 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.</p>
	2.	<p>I.2. Respectarea rigorilor de transparență în procesul decizional la promovarea proiectului</p> <p>Se constată că anunțul privind organizarea consultării publice, proiectul și nota de fundamentare la acesta au fost plasate pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale www.midr.gov.md la compartimentul Transparență decizională/ Proiecte în dezbateră publică, precum și pe portalul www.particip.gov.md În aceste condiții, se consideră că autorul a respectat prevederile legale privind transparența în procesul decizional.</p>
	3.	<p>I.3. Scopul anunțat și scopul real al proiectului</p> <p>În nota de fundamentare se menționează: „Proiectul hotărârii Guvernului stabilește cadrul administrativ și instituțional necesar aplicării Regulamentului (UE) 2024/1679 în Republica Moldova, în contextul extinderii rețelei transeuropene de transport (TEN-T)</p>

	<p>către statele candidate la aderare. Actul normativ propune măsuri cu caracter organizatoric, operațional și procedural, având în vedere că, deși Regulamentele UE sunt, în principiu, direct aplicabile, este necesară adoptarea unor dispoziții interne pentru a asigura conformitatea și implementarea efectivă la nivel național”.</p> <p>Potrivit punctului 1 din proiectul Regulamentului:</p> <p>„1. Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport (în continuare „Regulament”) stabilește:</p> <p>1.1. Orientările ce urmează a fi respectate pentru ca Republica Moldova să participe la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. Rețeaua transeuropeană de transport este alcătuită din rețeaua globală, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă bazându-se pe rețeaua globală;</p> <p>1.2. Coridoarele europene de transport din care Republica Moldova face parte, care au importanță strategică pe baza tronsoanelor prioritare ale rețelei transeuropene și a proiectelor de interes comun, și precizează cerințele care trebuie respectate pentru dezvoltarea și implementarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport;</p> <p>1.3. Prioritățile pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport care face parte din</p>	
--	--	--

		rețeaua transeuropeană de transport și prevede măsuri pentru extinderea și modernizarea infrastructurii aferente rețelei transeuropene de transport pe teritoriul Republicii Moldova”.	
4.	I.4. Interesul public și interesele private promovate prin proiect	Proiectul este elaborat în interes public manifestat prin asigurarea ralierii cadrului normativ național din domeniu la normele comunitare în acest sens.	
	I.5. Justificarea soluțiilor proiectului		
5.	I.5.1. Suficiența argumentării din nota informativă.	Nota de fundamentare stabilește condițiile ce au impus elaborarea proiectului, evidențiază elementele noi și finalitățile urmărite prin promovarea proiectului	
6.	I.5.2. Argumentarea economică-financiară.	Conform art.30 lit. d) al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, nota de fundamentare trebuie să conțină „d) analiza impactului de reglementare”. În nota de fundamentare se menționează: implementarea prevederilor proiectului de hotărâre presupune un set de acțiuni tehnice, instituționale și administrative care vor genera cheltuieli financiare, atât din surse publice, cât și private. Chiar dacă în această etapă nu este posibilă estimarea exactă a costurilor pentru	

		adaptarea rețelelor de transport naționale la cerințele rețelelor transeuropene, pot fi identificate categoriile principale de cheltuieli (...”).	
		II. Analiza generală a factorilor de risc ale proiectului	
7.	II.1. Limbajul proiectului	Textul proiectului este expus într-un limbaj simplu, clar și concis, cu respectarea regulilor gramaticale și de ortografie, întrunind cerințele prevăzute de art.54 din Legea nr.100/2017.	
8.	II.2. Coerența legislativă a proiectului	În textul proiectului nu au fost identificate norme contradictorii sau conflicte dintre prevederile acestuia cu reglementările altor acte normative în vigoare.	
9.	II.3. Activitatea agenților publici și a entităților publice reglementată în proiect	Proiectul reglementează activitatea entităților publice responsabile de implementarea prevederilor conținute în acesta. În proiect nu au fost atestate norme care induc confuzie în stabilirea procedurii de exercitare a atribuțiilor acestor entități.	
10.	II.4. Atingeri ale drepturilor omului care pot fi cauzate la aplicarea proiectului	Prevederile proiectului nu aduc atingere drepturilor fundamentale ale omului consacrate de Constituția Republicii Moldova,	

		Declarația Universală a Drepturilor Omului și Convenția Europeană a Drepturilor Omului.	
	11.	III. Concluzia expertizei În final, menționăm că în redacția propusă, proiectul nu conține factori și riscuri de corupție.	
Expertiza juridică Ministerul Justiției (nr. 04/2-12829 din 24.12.2025)	12.	În clauza de adoptare, dispozițiile generale care se referă la competența generală a autorității publice de a adopta acte normative în domeniul său de competență, nu constituie temei juridic de aprobare. Cu alte cuvinte, în clauza de adoptare se va indica doar temeiul juridic concret pentru adoptarea actului normativ, referințele la alte norme ale actelor normative care nu constituie temei juridic de adoptare a actului normativ elaborat (nu constituie temei juridic pentru obiectul de reglementare al proiectului), nu se vor indica în clauza de adoptare. Prin urmare, se propune excluderea referinței la art. 5 lit. b) și art. 6 lit. h) din <i>Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern</i> , întrucât acestea nu constituie temei legal pentru adoptarea proiectului respectiv. Totodată, ținând cont de faptul că hotărârile Guvernului se adoptă pentru organizarea executării legilor, se va referi expres la prevederile Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte.	Se acceptă.

	<p>13. Având în vedere denumirea proiectului hotărârii, obiectul de reglementare al anexei la aceasta, care nu este caracteristic unui regulament, ce urmează să stabilească norme privind anumite proceduri organizaționale, precum și conținutul anexei, care în marea parte nu are caracter normativ, sugerăm la pct. 1 de exclus cuvintele „Regulamentul privind” (valabil pentru tot textul proiectului anexei).</p>	<p>Nu se acceptă. Opinia autorului nu poate fi acceptată din următoarele considerente:</p> <p>1. Particularitățile transpunerii regulamentelor Uniunii Europene și forma juridică adecvată. Regulamentele Uniunii Europene sunt, prin natura lor juridică, acte cu aplicabilitate generală și caracter obligatoriu în toate elementele lor. În cazul Republicii Moldova, în calitate de stat nemembru al Uniunii Europene, aceste acte nu produc efecte juridice directe, iar implementarea lor se realizează exclusiv prin adoptarea unor acte normative interne. În acest context, transpunerea (chiar și parțială) a unui regulament al Uniunii Europene presupune:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) preluarea sistemică a normelor europene; 2) menținerea structurii, logicii și terminologiei actului UE; 3) utilizarea unui instrument normativ intern cu statut juridic clar, capabil să asigure aplicabilitate generală și caracter obligatoriu. <p>Anexa la proiectul hotărârii transpune parțial Regulamentul (UE) 2024/1679. Forma de „Regulament” este, din această perspectivă, instrumentul juridic adecvat și coerent, fiind utilizată tocmai pentru a reflecta natura și forța juridică a normelor europene preluate.</p> <p>2. Corelarea cu natura juridică a Regulamentului (UE) 2024/1679. Regulamentul (UE) 2024/1679 este, în sine, un act de stabilire a orientărilor pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. Acesta conține:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) cerințe tehnice și structurale; 2) clasificări și definiții; 3) priorități de dezvoltare;
--	--	---

		<p>4) standarde și condiții de implementare. Caracterul său normativ nu este condiționat de existența unor proceduri administrative detaliate. Prin urmare, faptul că anexa națională stabilește „orientări” nu diminuează caracterul normativ al acesteia, ci, dimpotrivă, confirmă aliniera conceptuală la actul UE transpus. Eliminarea calificării de „Regulament” ar crea o ruptură artificială între actul european și actul național de implementare, afectând coerența juridică a transpunerii.</p> <p>3. Caracterul normativ al anexei, apreciat în ansamblu. Caracterul normativ al unui act nu este determinat de natura procedurală a normelor, ci de aplicabilitatea generală și caracterul obligatoriu al acestora. Anexa la proiect:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) se aplică unui număr nedeterminat de situații și raporturi juridice; 2) stabilește cerințe, orientări, principii și condiții obligatorii; 3) produce efecte juridice continue în timp; 4) nu vizează situații individuale sau cazuri punctuale. <p>Prin urmare, anexa are caracter normativ, iar această calificare se apreciază per ansamblu, nu fragmentar. Prezența definițiilor, descrierilor tehnice sau a elementelor de contextualizare este inerentă regulamentelor complexe și nu afectează natura juridică a actului.</p> <p>4. Adecvarea noțiunii de „regulament” la obiectul de reglementare. Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative nu definește regulamentul ca specie de act normativ limitată la norme procedurale sau organizaționale. În lipsa unei</p>
--	--	---

		<p>asemenea definiții restrictive, regulamentul rămâne o formă juridică utilizată pentru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) structurarea unui domeniu de reglementare; 2) stabilirea principiilor și cerințelor; 3) organizarea normativă a unui cadru tehnic sau strategic. <p>Denumirea anexei reflectă fidel obiectul acesteia – stabilirea orientărilor Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport – iar forma de „Regulament” este pe deplin adecvată acestui obiect.</p> <p>5. Consecințele juridice ale eliminării calificării de „Regulament”.</p> <p>Excluderea termenului „Regulamentul privind” ar avea ca efect:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) slăbirea statutului normativ al anexei; 2) generarea de ambiguități privind caracterul obligatoriu al normelor; 3) afectarea previzibilității și clarității reglementării; 4) diminuarea coerenței cu actul UE transpus. <p>O asemenea modificare nu este justificată din punct de vedere juridic și nu este conformă tehnicii legislative aplicabile actelor de transpunere.</p> <p>6. În concluzie, având în vedere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) particularitățile transpunerii regulamentelor UE într-un stat nemembru; 2) natura și conținutul Regulamentului (UE) 2024/1679; 3) caracterul normativ al anexei, apreciat în ansamblu; 4) absența unei definiții legale restrictive a noțiunii de „regulament”; <p>se constată că menținerea denumirii „Regulamentul privind...” este justificată juridic, adecvată obiectului</p>
--	--	--

		de reglementare și conformă tehnicii legislative, iar obiecția formulată nu poate fi acceptată.
	La anexă:	
14.	În parafa de aprobare, textul „nr. ___ din _____ 2025” se va substitui cu textul „nr. ___/(se va indica anul adoptării)”, în vederea respectării regulilor de tehnică legislativă și a uzanțelor de redactare a actelor normative.	Se acceptă.
15.	Cu titlu de remarcă generală, menționăm că, din textul anexei se vor exclude toate dispozițiile ce stabilesc obligațiile autorităților responsabile de a executa actul normativ, de a întreprinde măsurile și de a realiza procedurile necesare executării acestuia până la un anumit termen, deoarece dispozițiile respective urmează a fi inserate nemijlocit în textul hotărârii Guvernului (se referă, în special, la pct. 48, 49, 50, 56, 58,72, 75, 86, 89, 95, 97, 100-102, 107, 120-122, 126, 129).	<p>Nu se acceptă</p> <p>Obiecția autorului contravine expres mecanismului de transpunere, iar acceptarea ei ar denatura natura regulamentului. Argumentele care susțin această opinie sunt următoarele:</p> <p>I. Argumente-cheie:</p> <p>1. Obligațiile și termenele fac parte integrantă din transpunerea regulamentelor UE. Regulamentele Uniunii Europene, inclusiv Regulamentul (UE) 2024/1679, nu se limitează la enunțarea unor principii abstracte, ci stabilesc în mod direct obligații concrete, responsabilități instituționale și termene de realizare, ca elemente esențiale ale reglementării.</p> <p>În contextul Republicii Moldova, ca stat nemembru al Uniunii Europene, transpunerea regulamentelor UE:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nu poate avea loc prin aplicare directă; 2) se realizează prin acte normative interne; 3) presupune preluarea nu doar a obiectivelor, ci și a mecanismelor de implementare, inclusiv: <ol style="list-style-type: none"> a) obligațiile autorităților competente; b) termenele de realizare; c) etapele de punere în aplicare.

		<p>Excluderea din anexă a dispozițiilor care stabilesc obligații și termene ar conduce la o transpunere incompletă și formală, contrară scopului actului UE și obligațiilor asumate prin Acordul de Asociere.</p> <p>2. Regulamentul UE transpus conține obligații instituționale și termene – nu doar principii Regulamentul (UE) 2024/1679 este un act normativ care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) impune cerințe obligatorii statelor membre; 2) stabilește responsabilități clare pentru autoritățile competente; 3) fixează termene-limită pentru atingerea anumitor obiective. <p>Anexa națională, în calitate de regulament de transpunere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) reflectă această structură; 2) transpune obligațiile într-o formă adaptată ordinii juridice naționale; 3) asigură coerența dintre normele UE și normele interne. <p>Eliminarea obligațiilor și a termenelor din anexă ar rupe corespondența normativă cu actul UE transpus și ar afecta credibilitatea procesului de armonizare legislativă.</p> <p>3. Separarea artificială a obligațiilor de conținutul normativ contravine logicii transpunerii. În transpunerea regulamentelor UE:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) normele materiale (cerințe, standarde, orientări); 2) normele de implementare (obligații, termene, responsabilități); <p>formează un corp normativ unitar.</p> <p>Dislocarea obligațiilor din regulamentul anexat și transferarea lor exclusiv în textul hotărârii:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) fragmentează reglementarea; 2) creează o structură normativă incoerentă; 3) slăbește forța juridică a obligațiilor transpuse;
--	--	--

		<p>4) îndepărtează actul național de modelul actului UE. Pentru regulamentele de transpunere, obligațiile fac parte din conținutul normativ al regulamentului, nu din dispoziții auxiliare.</p> <p>II. Argumente juridice suplimentare:</p> <p>4. Dispozițiile privind obligațiile și termenele au caracter normativ, nu executoriu Dispozițiile din anexă la care se face referire:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nu sunt simple indicații administrative; 2) nu vizează executarea punctuală a hotărârii; 3) stabilesc norme generale, aplicabile unui număr nedeterminat de situații; 4) creează cadrul normativ în care autoritățile își exercită competențele. <p>Prin urmare, acestea au caracter normativ, iar locul lor firesc este în regulament, nu exclusiv în textul hotărârii.</p> <p>5. Hotărârea Guvernului și regulamentul anexat au funcții juridice diferite Din perspectiva tehnicii legislative:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) hotărârea Guvernului: <ol style="list-style-type: none"> a) aprobă regulamentul; b) stabilește eventual dispoziții tranzitorii sau de intrare în vigoare; 2) regulamentul anexat: <ol style="list-style-type: none"> a) conține normele materiale și de implementare; b) stabilește obligații, cerințe și termene; c) constituie corpul principal al reglementării. <p>Mutarea obligațiilor din regulament în hotărâre ar inversa rolurile juridice ale celor două instrumente.</p>
--	--	---

		<p>6. Practica normativă confirmă includerea obligațiilor în regulamentele anexate</p> <p>În practica constantă a Guvernului Republicii Moldova, inclusiv în actele de armonizare cu legislația UE:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) regulamentele anexate conțin frecvent: <ol style="list-style-type: none"> a) obligații instituționale; b) termene de realizare; c) responsabilități clare; 2) fără ca acestea să fie considerate neconforme tehnicii legislative. <p>Această practică este consonantă cu modelul european de reglementare și cu cerințele de claritate și previzibilitate.</p> <p>7. Excluderea obligațiilor ar afecta aplicabilitatea și eficiența actului normativ</p> <p>În lipsa obligațiilor și a termenelor incluse în regulament:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) normele ar deveni declarative; 2) ar lipsi mecanismul normativ de implementare; 3) ar crește riscul de neaplicare sau aplicare discreționară; 4) s-ar diminua caracterul obligatoriu al orientărilor stabilite. <p>Tehnica legislativă nu urmărește „curățarea” textului de obligații, ci asigurarea funcționalității normei.</p> <p>În concluzie, având în vedere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) specificul transpunerii regulamentelor UE într-un stat nemembru; 2) structura și conținutul Regulamentului (UE) 2024/1679; 3) caracterul normativ al dispozițiilor privind obligațiile și termenele; 4) necesitatea menținerii coerenței și unității reglementării;
--	--	--

			se constată că excluderea din anexă a dispozițiilor care stabilesc obligații și termene nu este justificată juridic și nu poate fi acceptată , întrucât ar conduce la o transpunere incompletă, fragmentată și lipsită de eficiență normativă.
Centrul de Armonizare a Legislație 15.12.2025	16	Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării 15.12.2025	17	Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
Ministerul Mediului 17.12.2025	18	Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
Ministerul Finanțelor 18.12.2025	19	Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
Ministerul Sănătății 18.12.2025	20	Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
Agencia Geodezie, Cartografie și Cadastru 18.12.2025	21	Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
Ministerul Muncii și Protecției Sociale 12.01.2026	22	Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act Comentariu preluat de pe e-Legiferare.

Secretar general

Angela ȚURCANU