

TABEL DE CONCORDANȚĂ

| | | | | |
|----------|---|--|-------------------------------------|---|
| 1 | Regulamentul (UE) 1679/2024 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, nr. CELEX 32024R1679 | | | |
| 2 | Hotărârea Guvernului privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport | | | |
| 3 | Parțial compatibil | | | |
| 4 | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale | | | |
| 5 | 11.08.2025 | | | |
| | 6. Actul Uniunii Europene | 7. Proiectul de act normativ național | 8. Gradul de compatibilitate | 9. Observații |
| | CAPITOLUL I. PRINCIPII GENERALE | | | |
| | Articolul 1. Obiect | | | |
| | (1)Prezentul regulament stabilește orientări pentru 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. | 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; | Compatibil | Adaptat statutului actual al Republicii Moldova |
| | (2)Prezentul regulament 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. | 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; | Compatibil | Adaptat statutului actual al Republicii Moldova |

| | | | |
|--|---|------------|---|
| (3)Prezentul regulament stabilește prioritățile pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și prevede măsuri pentru implementarea 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. | Compatibil | Adaptat statutului actual al Republicii Moldova |
| Articolul 2. Domeniu de aplicare | | | |
| (1)Prezentul regulament se aplică rețelei transeuropene de transport, astfel cum este indicată pe hărțile cuprinse în anexa I și în listele din anexa II. Rețeaua transeuropeană de transport cuprinde infrastructura de transport, inclusiv infrastructura pentru introducerea combustibililor alternativi, sistemele 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. | 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 I, II, III și IV (în continuare „segmentul național al TEN-T”). 3.Rețea 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 cu 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. | Compatibil | Adaptat statutului actual al Republicii Moldova |
| (2)Infrastructura rețelei transeuropene de transport se compune din infrastructura pentru transportul feroviar, pentru transportul pe căi | 5. Infrastructura segmentului național al TEN-T se compune din infrastructura pentru transportul feroviar, pentru transportul pe căi | Compatibil | |

| | | | |
|---|---|---|--|
| <p>navigabile interioare, pentru transportul maritim, pentru transportul rutier, pentru transportul aerian și pentru transportul multimodal, inclusiv în nodurile urbane, astfel cum sunt stabilite în secțiunile relevante din capitolele II, III și IV.</p> | <p>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..</p> | | |
| <p>Articolul 3. Definiții</p> | | | |
| <p>În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:</p> <p>1. „proiect de interes comun” înseamnă orice proiect desfășurat în temeiul prezentului regulament;</p> | <p>6. În sensul prezentului regulament, următoarele noțiuni se definesc astfel:</p> <p>6.1. „proiect de interes comun” – „proiect de interes comun” – orice proiect desfășurat în temeiul prezentului regulament;</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Parte din prevederile Regulamentului (UE) 2024/1679 urmează să fie transpuse prin HG</p> |
| <p>2. „țară învecinată” înseamnă o țară terță care intră în domeniul de aplicare al politicii europene de vecinătate, al politicii de extindere și al Spațiului Economic European, al Asociației Europene a Liberului Schimb sau al Acordului comercial și de cooperare între Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte (26);</p> | <p>6.2. „țară învecinată” – un stat membru al Uniunii Europene sau o țară terță, care se învecinează cu Republica Moldova;</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p> |
| | <p>6.3. „țară terță” – stat care nu este membru al Uniunii Europene;</p> | <p>Nu transpune Regulamentul (UE) nr. 1679/2024</p> | <p>Includerea acestei noțiuni, deși nu derivă direct din Regulamentul (UE) nr. 1679/2024, includerea ei este justificată prin necesitatea asigurării coerenței normelor juridice ale proiectului. Totodată, introducerea acesteia contribuie la asigurarea unei înțelegeri uniforme a dispozițiilor regulamentului și a normelor interne în care noțiunea urmează să fie utilizată, evitând interpretările divergente și facilitând aplicarea unitară a legislației.</p> |

| | | | |
|--|---|------------|---|
| 3. „regiune NUTS” înseamnă o regiune astfel cum este stabilită în Regulamentul (CE) nr. 1059/2003 al Parlamentului European și al Consiliului (27) și cum este clasificată în anexa I din respectivul regulament; | 6.4. „regiune NUTS” – regiune teritorială de statistică, așa cum este stabilită și clasificată în Nomenclatorul unităților teritoriale de statistică al Republicii Moldova; | Compatibil | Hotărârea Guvernului nr. 570/2017 cu privire la aprobarea Nomenclatorului unităților teritoriale de statistică al Republicii Moldova, transpune Regulamentul (CE) nr.1059/2003. |
| 4. „tronson transfrontalier” înseamnă tronsonul 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 membre sau între un stat membru și o țară învecinată ; | 6.5. „tronson transfrontalier” – tronsonul 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; | Compatibil | Adaptat statutului actual al Republicii Moldova |
| 5. „blocaj” înseamnă o 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; | 6.6. „blocaj” – o 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; | Compatibil | |
| 6. „nod urban” înseamnă o zonă urbană unde elemente ale infrastructurii de transport din cadrul rețelei traneuropene 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; | 6.7. „nod urban” – o 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; | Compatibil | Adaptat statutului actual al Republicii Moldova |
| 7. „rețea izolată” înseamnă o rețea feroviară a unui stat membru sau o parte a acesteia, cu un ecartament al liniilor diferit de ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm; | 6.8. „rețea izolată” – o rețea feroviară sau o parte a acesteia, cu un ecartament al liniilor diferit de ecartamentul nominal standard european de 1435 mm; | Compatibil | Adaptat statutului actual al Republicii Moldova |
| 8. „transport multimodal” înseamnă transportul de pasageri sau de marfă, sau ambele, prin | 6.9. „transport multimodal” – transportul de pasageri sau de marfă, sau ambele, prin | Compatibil | |

| | | | |
|--|---|------------|--|
| utilizarea a două sau mai multe moduri de transport; | utilizarea a două sau mai multe moduri de transport; | | |
| 9. „serviciu digital de mobilitate multimodală” înseamnă „serviciu de mobilitate digital multimodal” astfel cum este definit la articolul 4 punctul 24 din Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului; | 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; | Compatibil | Articolul 4 punctul 24 din Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului: 24. „serviciu de mobilitate digital multimodal” înseamnă un 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; |
| 10. „interoperabilitate” înseamnă 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; | 6.11. „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; | Compatibil | |
| 11. „nod multimodal pentru pasageri” înseamnă un 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; | 6.12. „nod multimodal pentru pasageri” – un 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; | Compatibil | - |

| | | | |
|---|---|-------------------|---|
| <p>12. „terminal multimodal de marfă” înseamnă o 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;</p> | <p>6.13. „terminal multimodal de marfă” – o 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;</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |
| <p>13. „plan de mobilitate urbană durabilă” sau „PMUD” înseamnă 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;</p> | <p>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;</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |
| <p>14. „mod activ” înseamnă transportul de persoane sau de marfă, prin mijloace nemotorizate, pe baza activității fizice umane, inclusiv cu vehicule cu propulsie electrică auxiliară, astfel cum sunt menționate la articolul 2 alineatul (2) litera (h) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului;</p> | <p>6.15. „mod activ” – transportul 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;</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Articolul 2 alineatul (2) litera (h) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013: (h) vehiculele 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;</p> |
| <p>15. „sisteme TIC în domeniul transporturilor” înseamnă 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</p> | <p>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</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |

| | | | |
|---|---|-------------------|---|
| <p>prelucrarea, stocarea și schimbul de date și informații necesare pentru a gestiona în mod eficace 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 punctele 16-22 și pot include, de asemenea, dispozitive de bord împreună cu componentele de infrastructură sau digitale aferente;</p> | <p>schimbul de date și informații necesare pentru a gestiona în mod eficace 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;</p> | | |
| <p>16. „sisteme de transport inteligente” sau „STP” înseamnă „sisteme de transport inteligente” astfel cum sunt definite la articolul 4 punctul 1 din Directiva 2010/40/UE;</p> | <p>6.17. „sisteme de transport inteligente” sau „STP” – sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii 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;</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Articolul 4 punctul 1 din Directiva 2010/40/UE: 1. „sisteme de transport inteligente” sau „STP” înseamnă sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii 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;</p> |
| <p>17. „sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime” sau „VTMIS” înseamnă „sistemul de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime” instituit prin Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului;</p> | <p>6.18. „sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime” sau „VTMIS” – sistemul 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,</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Art. 1 din Directiva 2002/59/CE: Articolul 1.Scopul Scopul prezentei directive este de a institui în Comunitate un sistem de monitorizare a traficului navelor maritime și de informare în vederea creșterii siguranței și eficienței traficului maritim, de a îmbunătăți reacția autorităților la incidentele, accidentele sau situațiile potențial</p> |

| | | | |
|---|---|-------------------|--|
| | <p>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;</p> | | <p>periculoase produse pe mare, inclusiv operațiile de căutare și salvare, și de a contribui la o mai bună prevenire și detectare a poluării cauzate de nave.</p> <p>Pct. 3 din Anexa III: „... Statele membre se asigură că informațiile transmise sunt disponibile pentru a fi utilizate în toate raportările, notificările, schimburile de informații și sistemele VTMISS.”</p> |
| <p>18. „servicii de informații fluviale” sau „RIS” înseamnă „servicii de informații fluviale” astfel cum sunt definite la articolul 3 litera (a) din Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului;</p> | <p>Nu se transpune prin acest proiect</p> | - | <p>Este deja transpus în pct. 4.7 din HG nr. 377/2025 cu privire la aprobarea Regulamentului privind serviciile de informații fluviale (RIS) pe căile navigabile interioare și la modificarea Hotărârii Guvernului nr.413/2021 pentru aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime.</p> |
| <p>19. „mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim” sau „EMSWe” înseamnă „mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim” astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului;</p> | <p>6.19. „mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim” sau „EMSWe” – cadrul 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</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Articolul 2 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2019/1239: 1. „mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim” („EMSWe”) înseamnă cadrul juridic și tehnic pentru transmiterea electronică a informațiilor legate de obligațiile de raportare aplicabile în cazul escalelor în port efectuate în Uniune, 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 SafeSeaNet și al altor sisteme</p> |

| | | | |
|---|--|------------|--|
| | mărfurile periculoase și poluante și privind sănătatea; | | 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” - sistemul comunitar de schimb de informații maritime creat de Comisie în cooperare cu statele membre pentru a asigura punerea în aplicare a legislației comunitare; | Compatibil | Nu este o normă din Regulamentul UE nr. 1679/2024. Este însă, o normă compatibilă cu legislația UE, iar includerea ei este necesară pentru asigurarea interpretării uniforme a acesteia și asigurării previzibilității în aplicarea ei. Totodată, iar includerea noțiunii este necesară deoarece Directiva 2002/59/CE nu este însă transpusă. Art. 3 lit. (s) din Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului, cu modificările ulterioare: <i>„SafeSeaNet” înseamnă sistemul comunitar de schimb de informații maritime creat de Comisie în cooperare cu statele membre pentru a asigura punerea în aplicare a legislației comunitare;</i> |
| 20. „sistem de management al traficului aerian/sistem de servicii de navigație aeriană” sau „sistem ATM/ANS” înseamnă un „sistem ATM/ANS” astfel cum este definit la articolul 3 punctul 7 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului; | 6.21. „sistem de management al traficului aerian/sistem de servicii de navigație aeriană” sau „sistem ATM/ANS” – un sistem care asigură agregarea componentelor aeriene și de la sol, precum și echipamentul spațial, care | Compatibil | Articolul 3 punctul 7 din Regulamentul (UE) 2018/1139: 7. „sistem ATM/ANS” înseamnă agregarea componentelor aeriene și de la sol, precum și echipamentul spațial, care oferă suport serviciilor |

| | | | |
|--|---|------------|---|
| | oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor; | | de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor; |
| 21. „sistem european de management al traficului feroviar” sau „ERTMS” înseamnă „sistem european de management al traficului feroviar (ERTMS)” astfel cum este definit la punctul 2.2 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1695 al Comisiei și, în contextul termenelor de punere în aplicare, se referă la sistemul de protecție a trenurilor de clasă A și la orice sistem radio de clasă A prevăzut în respectivul regulament; | 6.22. „sistem european de management al traficului feroviar” sau „ERTMS” – sistem european de management al traficului feroviar, care este compus din protecția trenurilor (în continuare „ETCS”), comunicațiile radio (în continuare „RMR”) și conducerea automatizată a trenurilor (în continuare „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 6.22 și 6.23; | Compatibil | Punctul 2.2 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1695 al Comisiei: „2.2. Domeniul de aplicare ... Sistemul de protecție a trenurilor de clasă A este ETCS (Sistemul european de control și comandă al trenului) ⁽⁴⁾ , în timp ce sistemul radio de clasă A este RMR (sistemul de radio mobil feroviar).” |
| | 6.23. „sistemul de protecție a trenurilor de clasă A” – sistemul european de control și comandă al trenului (ETCS) ; | Compatibil | |
| | 6.24. sistemul radio de clasă A – sistem de radio mobil feroviar (în continuare „RMR”); | Compatibil | |
| 22. „sistem ERTMS bazat pe comunicații radio” înseamnă 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, în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/1695; | 6.25. „sistem ERTMS bazat pe comunicații radio” – aplicația de nivel 2 a Sistemului european de control și comandă al trenului (în continuare „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; | Compatibil | Nu este necesară preluarea vreunei alte norme din Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/1695; |
| 23. „sisteme de clasă B” înseamnă „sisteme de clasă B” astfel cum sunt definite la punctul 3 din anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1695; | 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 | Compatibil | Conform pct. 3.1. din anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1695: „3. SISTEME DE CLASĂ B 3.1. Condiții pentru sistemele de clasă B Sistemele de clasă B pentru rețeaua feroviară transeuropeană reprezintă un ansamblu limitat de sisteme |

| | | | |
|---|---|-------------------|---|
| | <p>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;</p> | | <p>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. Sistemele de clasă B 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.”</p> |
| <p>24. „port maritim” înseamnă un „port maritim” astfel cum este definit la articolul 2 punctul 16 din Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului =</p> | <p>6.27. „port maritim” – un 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.”;</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Noțiunea a fost preluată din articolul 2 punctul 16 din Regulamentul (UE) 2017/352: „16. „port maritim” înseamnă un 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;” În general, trebuie de modificat art. 77 din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova Legea nr. 599/1999. Întrucât, la această etapă, modificarea cadrului normativ primar nu este posibilă, în temeiul art. 54 alin. (5)</p> |

| | | | |
|--|---|-------------|---|
| | | | din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative – „(5) Dacă o noțiune sau un termen poate avea înțelesuri diferite, în proiect se stabilește semnificația acestuia în context pentru a asigura înțelegerea corectă a noțiunii sau a termenului respectiv și pentru a evita interpretările neuniforme.” – partea dispozitivă a punctului 5 a fost reformulată spre deosebire de redacția utilizată în regulamentul transpus, având următorul cuprins: „5. În sensul prezentului regulament , următoarele noțiuni se definesc astfel:...”. Prin urmare, în contextul prezentului regulament, se va utiliza noțiunea corespunzătoare dreptului Uniunii. Ulterior alegerii noului Legislativ, se va demara modificarea noțiunii și în textul codului. |
| 25. „transport maritim pe distanțe scurte” înseamnă circulația 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 țarm la mările învecinate cu apele teritoriale ale unuia sau mai multor state membre; | 6.28. „transport maritim pe distanțe scurte” – circulația 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 țarm la mările învecinate cu apele teritoriale ale unuia sau mai multor state membre; | Compatibil. | - |
| 26. „informații electronice referitoare la transportul de mărfuri” sau „eFTI” înseamnă „informații electronice referitoare la transportul de mărfuri” astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 4 din Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului; | 6.29. „informații electronice referitoare la transportul de mărfuri” sau „eFTI” – un 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; | Compatibil | Articolul 3 punctul 4 din Regulamentul (UE) 2020/1056: 4. „informații electronice referitoare la transportul de mărfuri” sau „eFTI” înseamnă un set de elemente de date 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; |
| 27. „Cerul unic european” sau „SES” înseamnă sistemele instituite în temeiul Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004 (38), (CE) nr. 551/2004 și (UE) 2018/1139 ale Parlamentului European și ale Consiliului 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; | 6.30. „Cerul unic european” sau „SES” – sistemele 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; | Compatibil | Regulamentele indicate nu au fost transpuse, iar preluarea normelor din acestea este un proces care poate determina o transpunere defectuoasă. Pe de altă parte, pentru a cuprinde esența acestei noțiuni, trimerile la regulamentele UE au fost înlocuite cu cele relevate în alin. (8) din preambulul Regulamentelor (CE) nr. 549/2004 – „(8) Din aceste motive și în vederea extinderii cerului unic european astfel încât să includă un număr mai mare de state europene, Comunitatea ar trebui să stabilească, având în vedere evoluțiile la nivelul Eurocontrol, obiective comune și un program de acțiune pentru mobilizarea eforturilor Comunității, ale statelor membre și diferiților factori economici, în vederea creării unui spațiu aerian operațional mai integrat: cerul unic european. ” Astfel, textul „ în vederea creării unui spațiu aerian operațional mai integrat: cerul unic european ” a fost preluat în noțiunea propusă în proiect - „... instituite de Uniunea Europeană în vederea creării unui spațiu aerian operațional mai integrat”. |
| 28. „vertiport” înseamnă o zonă utilizată pentru decolarea și aterizarea aeronavelor cu decolare și aterizare verticală (VTOL); | 6.31. „vertiport” – o zonă utilizată pentru decolarea și aterizarea aeronavelor cu decolare și aterizare verticală (în continuare „VTOL”); | Compatibil | - |

| | | | |
|--|--|------------|---|
| 29. „poziție de staționare cu contact” înseamnă o poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei aeroportuare echipată cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri; | 6.32. „poziție de staționare cu contact” – o poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei aeroportuare echipată cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri; | Compatibil | - |
| 30. „poziție de staționare la distanță” înseamnă o poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei aeroportuare care nu este echipată cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri; | 6.33. „poziție de staționare la distanță” – o poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei aeroportuare care nu este echipată cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri; | Compatibil | - |
| 31. „proiect SESAR” înseamnă proiectul de modernizare a managementului traficului aerian în Europa, care urmărește să furnizeze Uniunii o infrastructură foarte 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; | 6.34. „proiect SESAR” – proiectul 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; | Compatibil | - |
| 32. „cosmodrom” înseamnă o instalație pentru testarea și lansarea vehiculelor spațiale; | 6.35. „cosmodrom” – o instalație pentru testarea și lansarea vehiculelor spațiale; | Compatibil | - |
| 33. „proiect feroviar european” înseamnă un proiect al întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei, instituite prin Regulamentul (UE) 2021/2085 al Consiliului , sau al predecesoarei acesteia, întreprinderea comună Shift2Rail; | 6.36. „proiect feroviar european” – un proiect al întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei, sau al predecesoarei acesteia, întreprinderea comună Shift2Rail; | Compatibil | Textul „instituite prin Regulamentul (UE) 2021/2085 al Consiliului,” este irelevant în acest context. |
| 34. „Plan general european de management al traficului aerian” (Planul general european pentru ATM) înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului, astfel cum a fost modificat ulterior; | 6.37. „Plan general european de management al traficului aerian” (Planul general european pentru ATM) – Planul general european de management al traficului aerian al proiectului de cercetare privind ATM în contextul cerului unic european (în continuare „SESAR”); | Compatibil | Decizia nr. 2009/320/CE: „Articol unic. Se aprobă prin prezenta decizie Planul general european de management al traficului aerian al proiectului de cercetare privind ATM în contextul cerului unic european (SESAR).” |
| 35. „structura de guvernare a transportului feroviar de marfă” înseamnă organismele de | 6.38. „structura de guvernare a transportului feroviar de marfă” – organismele de guvernare instituite pentru fiecare coridor de transport de | Compatibil | Noțiunea a fost formulată reieșind din conținutul art. 8 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010, |

| | | | |
|--|--|-------------------|---|
| <p>governanță menționate la articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010;</p> | <p>marfă, în scopul guvernării coridoarelor de transport de marfă, și anume: comitetul executiv, alcătuit din reprezentanți ai autorităților corespunzătoare conform competenței, desemnate de Guvern; consiliul de administrație, alcătuit din reprezentanții administratorilor de infrastructură; administratorii de infrastructură;</p> | | <p>fiind adaptată la situația Republicii Moldova: Articolul 8. Guvernarea coridoarelor de transport de marfă (1) Pentru fiecare coridor de transport de marfă, statele membre în cauză stabilesc <u>un comitet executiv</u> responsabil cu definirea obiectivelor generale ... (2) Pentru fiecare coridor de transport de marfă, <u>administratorii de infrastructură</u> vizați și, după caz, organismele de alocare menționate la articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE stabilesc un <u>consiliu de administrație</u> responsabil ...”.</p> |
| <p>36. „întreținere” înseamnă lucrările 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;</p> | <p>6.39. „întreținere” – lucrările 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;</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |
| <p>37. „analiză cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic” înseamnă o 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 Directivei 2011/92/UE;</p> | <p>6.40. „analiză cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic” – o 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;</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Noțiunea adaptată la legislația națională armonizată, în special la Legea nr. 86/2014, clauza de armonizare: „Prezenta lege transpune Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (text codificat) (Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 26 din 28 ianuarie 2012), așa cum a fost modificată prin Directiva 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 aprilie 2014, precum și prevederile art.6 alin.(3) și</p> |

| | | | |
|---|---|------------|--|
| | | | (4) din Directiva 92/43/CEE a Consiliului din 21 mai 1992 privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică (Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 206 din 22 iulie 1992), așa cum a fost modificată prin Directiva 2013/17/UE din 13 mai 2013.” |
| 38. „combustibili alternativi” înseamnă „combustibili alternativi” astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (UE) 2023/1804; | 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 acestora 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); | Compatibil | Noțiunea preluată de la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (UE) 2023/1804: „4. „combustibili alternativi” înseamnă 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 acestora și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, inclusiv: (a) „combustibili alternativi pentru vehicule, trenuri, nave sau aeronave cu zero emisii”: - energie electrică; - hidrogen; - amoniac; (b) „combustibili din surse regenerabile”: - combustibilii din biomasă, inclusiv biogazul, și biocombustibilii, în sensul definiției de la articolul 2 punctele 27, 28 și 33 din Directiva (UE) 2018/2001; - combustibilii sintetici și parafinici, inclusiv amoniacul, produși din surse regenerabile de energie; |

| | | | |
|--|--|------------|--|
| | 6.41.3.3. Combustibili sintetici și parafinici produși din surse neregenerabile de energie; | | (c) „combustibili alternativi din surse neregenerabile și combustibili fosili de tranziție”: - gaz natural în stare gazoasă (gaz natural comprimat – GNC) și în stare lichidă (gaz natural lichefiat –GNL); - gaz petrolier lichefiat (GPL); - combustibili sintetici și parafinici produși din surse neregenerabile de energie;”. |
| 39. „spațiu de parcare sigur și securizat” înseamnă un spațiu de parcare accesibil conducătorilor auto care efectuează operațiuni de transport de marfă sau de persoane, care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 8a alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului și care a fost certificat în conformitate cu standardele și procedurile Uniunii, prevăzute la articolului 8a alineatul (2) din regulamentul respectiv; | 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 pagina web oficială a Agenției Naționale de Transport Auto, fiind actualizată periodic | Compatibil | Noțiunea adaptată la statutul actual al Republicii Moldova, cu transpunere a principalelor prevederi ale articolul 8a alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului <u>în vigoare în prezent.</u> Actualele prevederi ale legislației cu privire la transporturi nu cuprind prevederile actualizate ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006la care face trimitere noțiunea „spațiu de parcare sigur și securizat”. Nici noțiunea în sine nu este reglementată în actele normative primare, fapt pentru care este cuprinsă în prezentul proiect. <i>„Articolul 8a</i> (1) Comisia se asigură că informațiile privind spațiile de parcare sigure și securizate sunt ușor accesibile conducătorilor auto care efectuează operațiuni de transport rutier de mărfuri și de persoane. Comisia publică o listă a tuturor spațiilor de parcare care au fost |

| | | | |
|---|---|------------|---|
| | | | <p>certificate, pentru a le asigura conducătorilor auto următoarele condiții adecvate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - detectare și prevenire a accesului neautorizat; - iluminat și vizibilitate; - puncte de contact și proceduri pentru situații de urgență; - instalații sanitare adecvate atât pentru bărbați, cât și pentru femei; - posibilități de achiziționare a alimentelor și băuturilor; - conexiuni care permit comunicarea; - sursă de alimentare (electrică). <p>Lista acestor spații de parcare se pune la dispoziție pe un site web oficial unic, actualizat periodic.</p> <p>(2) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 23a pentru a stabili standarde care să ofere detalii suplimentare referitoare la nivelul serviciilor și nivelul de securitate în ceea ce privește condițiile enumerate la alineatul (1) și referitoare la procedurile de certificare a spațiilor de parcare.”</p> |
| 40. „sistem de cântărire în mers” înseamnă un 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 Directiva 96/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului; | 6.43. „sistem de cântărire în mers” – un 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; | Compatibil | <p>Chiar dacă această noțiune se regăsește în Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, redacția ei este învechită, nefiind ajustată noțiunii europene revizuite.</p> <p>Prin urmare, s-a aplicat aceeași logică și aceleași norme ca și în cazul noțiunii „port maritim” (a se vedea mai sus, în tabel, pct. 5.25 din proiect)</p> |
| 41. „decizie de autorizare a unui proiect” înseamnă o decizie sau un ansamblu de decizii, | 6.44. „decizie de autorizare a unui proiect” – o decizie sau un ansamblu de decizii, inclusiv cu | Compatibil | Având în vedere regimul juridic al „deciziei de autorizare a unui |

| | | | |
|--|---|-------------------|--|
| <p>inclusiv cu caracter administrativ, luate simultan sau succesiv de una sau mai multe autorități ale unui stat membru, 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.</p> | <p>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;</p> | | <p>proiect”, este necesar de a o deosebi de orice act permisiv, prima fiind o decizie conceptuală, care se ia inclusiv în baza procedurilor/actelor administrative permise care trebuie îndeplinite/obținute.</p> |
| | <p>6.45. „stație de reîncărcare” – o instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de reîncărcare;</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Nu este o normă din Regulamentul UE nr. 1679/2024. Este însă, o normă compatibilă cu legislația UE, iar includerea ei este necesară pentru asigurarea interpretării uniforme a acesteia și asigurării previzibilității în aplicarea ei. În special se are în vedere articolul 2 punctul 52 din Regulamentul (UE) 2023/1804: „stație de reîncărcare” înseamnă o instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de reîncărcare;”</p> |
| | <p>6.46. „stație de realimentare” – o singură instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de realimentare;</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Este însă, o normă compatibilă cu legislația UE, iar includerea ei este necesară pentru asigurarea interpretării uniforme a acesteia și asigurării previzibilității în aplicarea ei. În special se are în vedere articolul 2 punctul 59 din Regulamentul (UE) 2023/1804:</p> |

| | | | |
|--|---|------------|--|
| | | | „stație de realimentare” înseamnă 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; | Compatibil | Nu este o normă din Regulamentul UE nr. 1679/2024. Este însă, o normă compatibilă cu legislația UE, iar includerea ei este necesară pentru asigurarea interpretării uniforme a acesteia și asigurării previzibilității în aplicarea ei. Articolul 2 lit. n) din Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013: „informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră” înseamnă 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 și/sau privați, prin intermediul oricărui canale de transmisie;” |
| | 6.48. „legislație națională armonizată” – actele 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; | - | Includerea acestei noțiuni, deși nu derivă direct din Regulamentul (UE) 1679/2024, este justificată prin necesitatea asigurării coerenței cadrului național de reglementare și a pregătirii elaborării actelor normative subsecvente. Totodată, introducerea acesteia contribuie la asigurarea unei înțelegeri uniforme a dispozițiilor regulamentului și a normelor interne în care noțiunea urmează să fie utilizată, evitând interpretările divergente și facilitând aplicarea unitară a legislației. |

| | | | |
|--|---|-------------|--|
| | 6.49. „administratorul infrastructurii rutiere de interes național, aflate în proprietatea publică a statului” – societatea pe acțiuni „Administrația Națională a Drumurilor”; | - | Includerea acestei noțiuni, deși nu derivă direct din Regulamentul (UE) 1679/2024, este justificată prin necesitatea asigurării coerenței cadrului național de reglementare și a pregătirii elaborării actelor normative subsecvente. Totodată, introducerea acesteia contribuie la asigurarea unei înțelegeri uniforme a dispozițiilor regulamentului și a normelor interne în care noțiunea urmează să fie utilizată, evitând interpretările divergente și facilitând aplicarea unitară a legislației. |
| Articolul 4. Obiective ale rețelei transeuropene de transport | | | |
| (1) Obiectivul general al dezvoltării rețelei transeuropene de transport este de a institui, la nivelul Uniunii, o rețea unică de transport multimodal de înaltă calitate. | 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. | Compatibil | Noțiunea adaptată la statutul actual al Republicii Moldova. |
| (2) Rețeaua transeuropeană de transport consolidează coeziunea socială, economică și teritorială a Uniunii și contribuie la crearea unui spațiu european unic al transporturilor care să fie durabil, sigur, eficient și rezilient, să sporească beneficiile utilizatorilor săi și să sprijine creșterea favorabilă incluziunii. Rețeaua transeuropeană de transport demonstrează valoarea adăugată europeană prin contribuția la realizarea obiectivelor prezentate în următoarele patru categorii: | 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. | Compatibil. | - |
| | 9. Segmentul național al TEN-T demonstrează valoarea adăugată europeană prin contribuția la realizarea obiectivelor prezentate în următoarele patru categorii: | | |

| | | | |
|--|--|-------------|---|
| (a) durabilitate, prin: | 9.1. Durabilitate, prin: | Compatibil. | - |
| (i) promovarea mobilității cu emisii zero și cu emisii scăzute în conformitate cu obiectivele relevante ale Uniunii de reducere a emisiilor de CO2; | 9.1.1. Promovarea mobilității cu emisii zero și cu emisii scăzute în conformitate cu obiectivele relevante, prevăzute de legislația națională armonizată cu privire la reducerea 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; | 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; | | |
| (iii) creșterea protecției mediului; | 9.1.3. Creșterea protecției mediului; | | |
| (iv) reducerea externalităților negative, inclusiv a celor legate de mediu, climă, sănătate, congestione a traficului și accidente, de exemplu prin programe de stimulare ecologică; sau | 9.1.4. Reducerea externalităților negative, inclusiv a celor legate de mediu, climă, sănătate, congestione a traficului și accidente, de exemplu prin programe de stimulare ecologică; sau | Compatibil | - |
| (v) creșterea securității energetice; | 9.1.5. Creșterea securității energetice; | Compatibil | - |
| (b) coeziune, prin: | 9.2. Coeziune, prin: | Compatibil | - |
| (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; | 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; | Compatibil | Norma adaptată la statutul actual al Republicii Moldova |
| (ii) reducerea decalajelor în ceea ce privește calitatea infrastructurii și promovarea | 9.2.2. Reducerea decalajelor în ceea ce privește calitatea infrastructurii și promovarea | Compatibil | Norma adaptată la statutul actual al Republicii Moldova |

| | | | |
|---|---|------------|---|
| interoperabilității între sistemele digitale ale tuturor modurilor de transport, cu o capacitate de rețea adecvată, între regiuni și între statele membre; | 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; | | |
| (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 | 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 | Compatibil | - |
| (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; | 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; | Compatibil | Norma adaptată la statutul actual al Republicii Moldova |
| (c)eficiență, prin: | 9.3. Eficiență, prin: | Compatibil | Norma adaptată la statutul actual al Republicii Moldova |
| (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; | 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; | | |
| (ii) eliminarea blocajelor în materie de interoperabilitate, inclusiv a lacunelor ce țin de digitalizare; | 9.3.2. Eliminarea blocajelor în materie de interoperabilitate, inclusiv a lacunelor ce țin de digitalizare; | Compatibil | - |
| (iii) interoperabilitatea rețelelor naționale, regionale și locale de transport; | 9.3.3. Interoperabilitatea rețelelor naționale, regionale și locale de transport, precum și a acestora cu rețelele transeuropene; | Compatibil | Norma adaptată la statutul actual al Republicii Moldova |
| (iv) integrarea optimă și interconectarea tuturor modurilor de transport, inclusiv în nodurile urbane; | 9.3.4. Integrarea optimă și interconectarea tuturor modurilor de transport, inclusiv în nodurile urbane; | Compatibil | - |

| | | | |
|---|--|------------|---|
| (v) promovarea unui transport eficient din punct de vedere economic și de bună calitate, care să contribuie la stimularea creșterii economice și a competitivității; | 9.3.5. Promovarea unui transport eficient din punct de vedere economic și de bună calitate, care să contribuie la stimularea creșterii economice și a competitivității; | Compatibil | - |
| (vi) utilizarea mai eficientă a infrastructurilor noi și a celor existente aflate în funcțiune, de exemplu în sectorul feroviar; | 9.3.6. Utilizarea mai eficientă a infrastructurilor noi și a celor existente aflate în funcțiune, spre exemplu, în sectorul feroviar; | Compatibil | - |
| (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 | 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 | Compatibil | - |
| (viii) o mai bună coordonare între statele membre în ceea ce privește lucrările de infrastructură din proiectele transfrontaliere; | 9.3.8. O mai bună coordonare între Republica Moldova și țările învecinate, în ceea ce privește lucrările de infrastructură din proiectele transfrontaliere; | Compatibil | Norma adaptată la statutul actual al Republicii Moldova |
| (d) creșterea beneficiilor pentru toți utilizatorii săi, prin: | 9.4. Creșterea beneficiilor pentru toți utilizatorii săi, prin: | Compatibil | - |
| (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; | 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 handicap sau cu mobilitate redusă și ale persoanelor care locuiesc în regiuni periferice, rurale, precum și în zone slab populate; | Compatibil | - |
| (ii) asigurarea unor standarde de siguranță, de securitate și de calitate înaltă, inclusiv a calității serviciilor pentru toți utilizatori, atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru transportul de marfă; | 9.4.2. Asigurarea unor standarde de siguranță, de securitate și de calitate înaltă, inclusiv a calității serviciilor pentru toți utilizatori, atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru transportul de marfă; | Compatibil | - |
| (iii) sprijinirea calității, eficienței și durabilității unor servicii de transport care trebuie să fie accesibile și la prețuri convenabile; | 9.4.3. Sprijinirea calității, eficienței și durabilității unor servicii de transport, care | Compatibil | - |

| | | | |
|---|--|-------------|---|
| | 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; | 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 handicap sau cu mobilitate redusă; | Compatibil | - |
| (v) asigurarea rezilienței infrastructurii, în special pe tronsoanele transfrontaliere; | 9.4.5. Asigurarea rezilienței infrastructurii, în special pe tronsoanele transfrontaliere; | Compatibil | - |
| (vi) oferirea unor soluții alternative de transport, inclusiv utilizând alte moduri de transport, în cazul perturbărilor la nivelul rețelei; | 9.4.6. Oferirea unor soluții alternative de transport, inclusiv utilizând alte moduri de transport, în cazul perturbărilor la nivelul rețelei; | Compatibil | - |
| (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; | 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; | Compatibil | - |
| (viii) sprijinirea mobilității fluide în Uniune ; sau | 9.4.8. Sprijinirea mobilității fluide în Republica Moldova, precum și între Republica Moldova și Uniunea Europeană; sau | Compatibil | Norma adaptată la statutul actual al Republicii Moldova |
| (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. | 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. | Compatibil | - |
| Articolul 5. Rețea rezilientă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și protecția mediului | | | |
| (1) Rețeaua transeuropeană de transport este planificată, dezvoltată și exploatată într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor și în conformitate cu cerințele de mediu | 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 | Compatibil. | - |

| | | | |
|---|---|------------|--|
| aplicabile la nivelul Uniunii și la nivel național, prin: | mediu aplicabile la nivel național și la nivelul Uniunii Europene, prin: | | |
| (a) 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; | 10.1. 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; | Compatibil | - |
| (b) optimizarea integrării și interconectării infrastructurii; | 10.2. Optimizarea integrării și interconectării infrastructurii; | Compatibil | - |
| (c) instalarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare cu combustibili alternativi, contribuind astfel la implementarea tehnologiilor de decarbonizare; | 10.3. Instalarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare cu combustibili alternativi, contribuind astfel la implementarea tehnologiilor de decarbonizare; | Compatibil | - |
| (d) 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; | 10.4. 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; | Compatibil | - |
| (e) 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; | 10.5. 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; | Compatibil | - |
| (f) luarea în considerare și optimizarea eventualelor sinergii 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 sinergii cu | 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 | Compatibil | Norma adaptată la legislația Republicii Moldova. |

| | | | |
|--|--|-------------------|----------|
| <p>infrastructura cu dublă utilizare identificate în „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara acesteia” adoptate de Consiliu la 26 iunie 2023 și la 23 octombrie 2023 și în orice alt document ulterior de revizuire a cerințelor respective aprobat după aceea, precum și cu infrastructura pentru biciclete, incluzând pistele pentru biciclete pe distanțe lungi;</p> | <p>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 UE 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 pistele pentru biciclete pe distanțe lungi;</p> | | |
| <p>(g) 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; și</p> | <p>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; și</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |
| <p>(h) 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 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.</p> | <p>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.</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |

| | | | |
|---|--|-------------------|--|
| <p>(2) În contextul planificării și dezvoltării rețelei transeuropene de transport, statele membre pot adapta alinierea detaliată a rutelor în ceea ce privește tronsoanele, luând în considerare circumstanțele specifice din diferitele părți ale Uniunii, 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 depășește ceea ce este permis prin decizia relevantă de autorizare a proiectului în conformitate cu cerința prevăzută la articolul 58 alineatul (1) litera (g).</p> | <p>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.</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma adaptată la situația Republicii Moldova și la articolul 58 alineatul (1) litera (g) din regulamentul transpus prin prezentul proiect.</p> |
| <p>(3) Evaluarea de mediu a planurilor și proiectelor se efectuează în conformitate cu Directiva 92/43/CEE a Consiliului, cu Directivele 2000/60/CE, 2001/42/CE, 2002/49/CE, 2009/147/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și cu Directiva 2011/92/UE. În cazul acestor proiecte de interes comun pentru care procesul de achiziții publice cu privire la o evaluare de mediu nu a fost încă inițiat până la 18 iulie 2024, ar trebui evaluată și conformitatea lor cu principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ”.</p> | <p>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”.</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma adaptată la statutul și situația Republicii Moldova</p> |
| <p>Articolul 6. Dezvoltare treptată a rețelei transeuropene de transport</p> | | | |
| <p>(1) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (5) și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, rețeaua transeuropeană de transport este dezvoltată treptat în trei etape:</p> | <p>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:</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |
| <p>(a) finalizarea unei rețele centrale până la 31 decembrie 2030;</p> | <p>13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;</p> | <p>Compatibil</p> | |
| <p>(b) finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și</p> | <p>12.2. Finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |

| | | | |
|--|--|------------|--|
| (c) finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050. | 12.3. Finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050. | Compatibil | - |
| Dezvoltarea rețelei transeuropene de transport se realizează, în special, prin implementarea unei structuri pentru rețeaua respectivă pe baza unei abordări metodologice coerente și transparente, alcătuită dintr-o rețea centrală, 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. | 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 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. | Compatibil | - |
| (2) Rețeaua globală cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport , precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri. | 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. | Compatibil | Norma adaptată la pct. 2 din prezentul proiect. |
| (3) Rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă cuprind acele părți ale rețelei transeuropene de transport care trebuie dezvoltate în mod prioritar și finalizate în conformitate cu termenele prevăzute la alineatul (1) pentru a se realiza obiectivele de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport. | 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. | Compatibil | Norma adaptată la prevederile prezentului proiect, dar și pentru facilitarea înțelegerii normei de către subiecții care urmează să o aplice. |
| Articolul 7. Coridoare europene de transport | | | |
| 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 | 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 | Compatibil | Norma adaptată la prevederile prezentului proiect. Termenul „rețea centrală” în contextul transportului feroviar și |

| | | | |
|--|---|------------|--|
| de persoane în Europa , precum și pentru dezvoltarea unei infrastructuri interoperabile de înaltă calitate și a performanței operaționale. | 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. | | auto conform regulamentului transpus, este valabilă doar pentru statele membre ale Uniunii Europene. |
| Articolul 8. Proiecte de interes comun | | | |
| (1) Proiectele de interes comun contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene 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. | 18. Proiectele de interes comun contribuie la dezvoltarea rețelei naționale și transfrontaliere de transport prin crearea de noi infrastructuri de transport existente sau prin măsuri de promovare a utilizării eficiente a rețelei din punctul de vedere al resurselor. | Compatibil | Norma adaptată la pct. 2 din prezentul proiect. |
| (2) Un proiect de interes comun: (a) are o valoare adăugată europeană demonstrată, contribuind la îndeplinirea obiectivelor din cel puțin două dintre cele patru categorii prevăzute la articolul 4 alineatul (2); și (b) 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. | 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. | Compatibil | Norma adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (3) Un proiect de interes comun înglobează întregul său ciclu, care include studiile de fezabilitate, procedurile de autorizare, construirea, punerea în aplicare, întreținerea și evaluarea. | 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. | Compatibil | |
| (4) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că proiectele de interes comun se derulează în conformitate cu dreptul relevant al Uniunii și cu dreptul intern aplicabil, în special cu dreptul Uniunii în materie de mediu, protecție a climei, siguranță, securitate, concurență, ajutoare de stat, achiziții publice, sănătate publică și | 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 | Compatibil | Norma adaptată la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|--|---|------------|---|
| accesibilitate, precum și cu actele juridice ale Uniunii și cu legislația națională în domeniul nediscriminării. | 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. | | |
| (5) Implementarea proiectelor de interes comun depinde de gradul de maturitate a acestora, de respectarea dreptului Uniunii și a procedurilor legale naționale și de disponibilitatea resurselor financiare, fără a aduce atingere angajamentului financiar al unui stat membru sau al Uniunii. | 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. | Compatibil | Norma adaptată și pentru situația Republicii Moldova. |
| (6) Comisia le poate recomanda statelor membre să instituie entități unice pentru coordonarea, construirea sau gestionarea proiectelor transfrontaliere de interes comun în domeniul infrastructurii, în special pentru proiectele complexe și de mari dimensiuni. Coordonatorul european relevant are statutul de observator în cadrul consiliului de supraveghere sau al unui organism director similar al unei astfel de entități unice. | 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. | Compatibil | Norma adaptată pentru situația Republicii Moldova. |
| (7) Statele membre depun toate eforturile posibile astfel încât proiectele de interes comun să fie implementate cu eficacitate și în timp util. | 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. | Compatibil | Norma adaptată și pentru situația Republicii Moldova. |
| (8) Atunci când aplică analiza cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic, statele membre urmează o abordare recunoscută și armonizată pentru a permite o evaluare transparentă și comparativă a respectivelor proiecte. | 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 | Compatibil | Norma adaptată pentru situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|---|--|------------|--|
| | evaluare transparentă și comparativă a respectivelor proiecte. | | |
| Articolul 9. Cooperare cu țările terțe | | | |
| (1) Uniunea poate coopera cu țările terțe cu scopul de a conecta rețeaua transeuropeană de transport 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. 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: | Compatibil | Norma adaptată pentru situația Republicii Moldova. |
| (a) promovarea extinderii la țările terțe a politicii privind rețeaua transeuropeană de transport, împreună cu alte politici conexe ale Uniunii, mai ales din domeniul mediului și al protecției climei; | 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; | Compatibil | |
| (b) asigurarea conexiunii între rețeaua transeuropeană de transport și rețelele de transport ale țărilor terțe la punctele de trecere a frontierei, inclusiv pe teritoriul unei țări terțe 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; | 26.2. 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; | Compatibil | Norma adaptată pentru situația Republicii Moldova. |
| (c) asigurarea pe teritoriul țărilor terțe a conexiunii între rețeaua transeuropeană de transport și rețelele de transport ale respectivelor țări terțe, mai ales cu scopul de a facilita, după caz, transportul feroviar cu țările terțe; | 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; | Compatibil | Norma adaptată la pct. 2 din prezentul regulament și la situația Republicii Moldova. |
| (d) completarea infrastructurii de transport din țări terțe care face legătura între părți ale rețelei transeuropene de transport din Uniune; | 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; | Compatibil | Norma adaptată pentru situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|--|--|------------|--|
| (e) promovarea interoperabilității rețelei transeuropene de transport și a rețelelor țărilor terțe; | 26.5. Promovarea interoperabilității rețelei naționale cu rețeaua transeuropeană de transport și cu rețelele țărilor terțe; | Compatibil | Norma adaptată la pct. 2 din prezentul regulament. |
| (f) facilitarea transportului maritim și promovarea rutelor de transport maritim pe distanțe scurte cu țările terțe, cu condiția ca acestea să nu contribuie la relocarea emisiilor de dioxid de carbon; | 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; | Compatibil | Norma adaptată pentru situația Republicii Moldova. |
| (g) facilitarea transportului pe căi navigabile interioare cu țările terțe; | 26.7. Facilitarea transportului pe căi navigabile interioare ale Republicii Moldova în cadrul interconectării cu rețelele de transport ale țărilor învecinate; | Compatibil | - |
| (h) facilitarea transportului aerian cu țările terțe, cu scopul de a promova competitivitatea și creșterea economică eficientă și durabilă, inclusiv extinderea cerului unic european și o mai bună cooperare în materie de management al traficului aerian; | 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; | Compatibil | Norma adaptată pentru situația Republicii Moldova. |
| (i) conectarea și punerea în aplicare a sistemelor TIC în domeniul transporturilor în aceste țări terțe; și | 26.9. Conectarea și punerea în aplicare a sistemelor TIC în domeniul transporturilor pe plan național; | Compatibil | - |
| (j) promovarea decarbonizării transporturilor, în special prin instalarea unei infrastructuri pentru combustibili alternativi în țările terțe, în vederea instituirii unei rețele continue conectate cu rețeaua transeuropeană de transport. | 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. | Compatibil | - |
| (2) Anexa IV prezintă hărți indicative ale rețelei transeuropene de transport extinse la anumite țări învecinate, indicând, după caz, o rețea centrală și o rețea globală, în conformitate cu criteriile prevăzute în prezentul regulament. | 27. Anexa IV 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. | Compatibil | Norma adaptată la pct. 2 din prezentul proiect. |

| | | | |
|--|--|----------------------------|--|
| (3) Nimic din prezentul articol nu implică un drept la vreun fel de contribuție financiară a Uniunii la proiecte desfășurate în țări terțe în temeiul altor acte juridice ale Uniunii. | Nu se transpune în prezentul proiect | - | Norma inaplicabilă pentru statutul actual al Republicii Moldova. |
| CAPITOLUL II. DISPOZIȚII GENERALE | | | |
| Articolul 10. Dispoziții generale privind rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală | | | |
| (1) Rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală: (a) sunt cele indicate pe hărțile din anexa I și în listele din anexa II; (b) sunt specificate într-o mai mare măsură prin descrierea componentelor infrastructurii; (c) îndeplinesc cerințele privind infrastructurile de transport stabilite în prezentul capitol și în capitolele III și IV; și (d) constituie baza pentru identificarea proiectelor de interes comun. | 28. Rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală: 28.1. Sunt cele indicate pe hărțile din anexa I și în listele din anexa II; 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. | Compatibil | Norma adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (2) 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. | 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. | Compatibil | - |
| Trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) 2021/1153 se interpretează ca incluzând „rețeaua centrală extinsă” în sensul prezentului regulament. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) 2023/1804 se interpretează ca trimiteri la „rețeaua centrală” în sensul prezentului regulament. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Trimiterile la „rețeaua globală” din Regulamentul (UE) 2023/1804 ar trebui interpretate ca trimiteri la „rețeaua centrală extinsă” și la „rețeaua globală” în sensul prezentului regulament. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|---|---|-------------|---|
| (3)Nodurile rețelei sunt prevăzute în anexa II și includ nodurile urbane și nodurile de transport (aeroporturi, porturi maritime și interioare, terminale feroviar-rutiere și terminale de-a lungul căilor navigabile interioare). | 30. Nodurile segmentului național al TEN-T sunt prevăzute în anexa II și includ nodurile urbane și nodurile de transport (aeroporturi, porturi maritime și interioare, terminale feroviar-rutiere și terminale de-a lungul căilor navigabile interioare). | Compatibil | Norma adaptată la pct. 2 din prezentul proiect. |
| (4)Statele membre adoptă măsurile adecvate pentru rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală care trebuie dezvoltate în vederea respectării prezentului regulament până la datele prevăzute la articolul 6 alineatul (1), cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament. | 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. | Compatibil | Norma adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| Articolul 11. Dispoziții generale privind coridoarele europene de transport | | | |
| (1) Cele nouă coridoare europene de transport indicate pe hărțile din anexa III sunt următoarele: (a) Atlantic; (b) Marea Baltică-Marea Neagră-Marea Egee; (c)Marea Baltică-Marea Adriatică; (d) Mediteranean; (e) Marea Nordului-Rin-Mediteranean; (f) Marea Nordului-Baltic; (g) Rin-Dunăre; (h) Scandinav-Mediteranean; (i) Balcanii de Vest-estul Mării Mediterane. | 34. Cele două coridoare europene de transport indicate pe hărțile din anexa III, 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; | Compatibil | Normă adaptată la situația Republicii Moldova |
| (2)Statele membre adoptă măsurile adecvate pentru coridoarele europene de transport care trebuie dezvoltate în vederea respectării prezentului regulament, până la 31 decembrie 2030 pentru infrastructura acestora care face parte din rețeaua centrală și până la 31 decembrie 2040 pentru infrastructura acestora care face parte din rețeaua centrală extinsă, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament. | 35. Republica Moldova adoptă măsurile adecvate pentru coridoarele europene de transport, care trebuie dezvoltate în vederea respectării prezentului regulament, până la 31 decembrie 2030 pentru infrastructura acestora, în funcție de tipul de transport, care face parte din rețeaua centrală, și până la 31 decembrie 2040 pentru infrastructura acestora care face parte din rețeaua centrală extinsă. | Compatibil. | Norma a fost adaptată la situația republicii Moldova și la faptul că, sistemul național TEN-T conține o rețea națională centrală doar în contextul transportului naval. |

| | | | |
|--|--|--------------------|---|
| <p>(3) Sub rezerva aprobării statului membru în cauză în conformitate cu articolul 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 62 din prezentul regulament pentru a modifica, în limitele prevăzute la articolul 7 din prezentul regulament, alinierea coridoarelor europene de transport din anexa III la prezentul regulament, pentru a ține seama de evoluția principalelor fluxuri comerciale și a traficului sau de modificări substanțiale la nivelul rețelei. În ceea ce privește modificările aliniierilor coridoarelor care afectează părțile situate pe teritoriile țărilor învecinate, astfel de acte delegate se bazează pe acorduri la nivel înalt privind rețelele infrastructurilor de transport încheiate între Uniune și țările învecinate în cauză.</p> | <p>36. Modificările aliniierilor 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.</p> | <p>Compatibil.</p> | <p>Normă adaptată la statutul actual al Republicii Moldova.</p> |
| <p>Articolul 12. Priorități generale privind rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală</p> | | | |
| <p>(1) În contextul dezvoltării rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale, se acordă prioritate generală măsurilor necesare pentru:</p> | <p>32. În contextul dezvoltării rețelei centrale extinse și a rețelei globale, se acordă prioritate generală măsurilor necesare pentru:</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |
| <p>(a) 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;</p> | <p>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;</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |
| <p>(b) asigurarea unui nivel sporit de accesibilitate și conectivitate pentru toate regiunile Uniunii, ținând seama totodată de coeziunea teritorială și socială, inclusiv de situația specifică a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate,</p> | <p>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;</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma adaptată pentru Republica Moldova.</p> |

| | | | |
|--|--|------------|---|
| insulare, periferice și muntoase, precum și a zonelor slab populate; | | | |
| (c) asigurarea integrării optime a modurilor de transport și a interoperabilității dintre acestea, inclusiv a modurilor active de mobilitate în zonele urbane; | 32.3. Asigurarea integrării optime a modurilor de transport și a interoperabilității dintre acestea, inclusiv a modurilor active de mobilitate în zonele urbane; | Compatibil | - |
| (d) crearea legăturilor lipsă și înlăturarea blocajelor, în special în cazul tronsoanelor transfrontaliere; | 32.4. Crearea legăturilor lipsă și înlăturarea blocajelor, în special în cazul tronsoanelor transfrontaliere; | Compatibil | - |
| (e) 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; | 32.5. 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; | Compatibil | - |
| (f) promovarea utilizării eficiente, fluide și durabile a infrastructurii și, după caz, creșterea capacității; | 32.6. Promovarea utilizării eficiente, fluide și durabile a infrastructurii și, după caz, creșterea capacității; | Compatibil | - |
| (g) 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; | 32.7. 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; | Compatibil | - |
| (h) îmbunătățirea calității serviciilor și a condițiilor sociale pentru lucrătorii din transporturi, a accesibilității pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă și pentru alte persoane aflate în situații de vulnerabilitate, prevenind și atenuând sărăcia în materie de transporturi; | 32.8. Îmbunătățirea calității serviciilor și a condițiilor sociale pentru lucrătorii din transporturi, a accesibilității pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă și pentru alte persoane aflate în situații de vulnerabilitate, prevenind și atenuând sărăcia în materie de transporturi; | Compatibil | - |
| (i) îmbunătățirea digitalizării, permiterea punerii în aplicare digitale în conformitate cu dreptul | 32.9. Îmbunătățirea digitalizării, permiterea punerii în aplicare digitală în conformitate cu | Compatibil | Norma adaptată la statutul actual al Republicii Moldova |

| | | | |
|--|---|------------|---|
| Uniunii și dezvoltarea automatizării, în special prin punerea în aplicare și implementarea unor sisteme TIC în domeniul transporturilor; sau | 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 | | |
| (j) atunci când este necesar și ținând seama de cerințele constituționale ale anumitor state membre, 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. | 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. | Compatibil | - |
| (2) Pentru completarea măsurilor prevăzute la alineatul (1), se acordă o atenție deosebită măsurilor necesare pentru: | 33. Pentru completarea măsurilor prevăzute la punctul 32, se acordă o atenție deosebită măsurilor necesare pentru: | Compatibil | - |
| (a) contribuirea la atenuarea expunerii zonelor urbane și, după caz, a zonelor sensibile dens populate la efectele negative ale tranzitului feroviar și rutier; | 33.1. Contribuirea la atenuarea expunerii zonelor urbane și, după caz, a zonelor sensibile dens populate la efectele negative ale tranzitului feroviar și rutier; | Compatibil | - |
| (b) optimizarea utilizării infrastructurii, în special prin gestionarea eficientă a capacității, prin managementul traficului și prin creșterea performanței operaționale; | 33.2. Optimizarea utilizării infrastructurii, în special prin gestionarea eficientă a capacității, prin managementul traficului și prin creșterea performanței operaționale; | Compatibil | - |
| (c) 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; | 33.3. 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; | Compatibil | - |
| (d) asigurarea, pentru toți participanții de pe piață, a unui acces nediscriminatoriu la infrastructura rețelei transeuropene de transport; sau | 33.4. Asigurarea, pentru toți participanții de pe piață, a unui acces nediscriminatoriu la infrastructura segmentului național al TEN-T de transport; sau | Compatibil | - |
| (e) asigurarea trecerii eficiente a frontierei pentru transportul de marfă, ținând seama de timpul de așteptare. | 33.5. Asigurarea trecerii eficiente a frontierei pentru transportul de marfă, ținând seama de timpul de așteptare. | Compatibil | - |

| Articolul 13. Priorități generale privind coridoarele europene de transport | | | |
|---|---|------------|---|
| În contextul dezvoltării coridoarelor europene de transport, se acordă prioritate generală măsurilor necesare pentru: | 37. În contextul dezvoltării coridoarelor europene de transport indicate la punctul 34, se acordă prioritate generală măsurilor necesare pentru: | Compatibil | Norma adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (a) dezvoltarea unei rețele de transport feroviar de marfă de înaltă performanță, fluide și pe deplin interoperabile la nivelul Uniunii; | 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; | Compatibil | Norma adaptată la statutul actual al Republicii Moldova |
| (b) dezvoltarea unei rețele interoperabile de transport feroviar de călători de înaltă performanță, inclusiv de mare viteză, care să conecteze nodurile urbane din toată Uniunea; | 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; | Compatibil | Norma adaptată la statutul actual al Republicii Moldova |
| (c) 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; | 37.3. 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; | Compatibil | - |
| (d) 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; | 37.4. 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; | Compatibil | - |
| (e) dezvoltarea unor soluții în materie de transport multimodal și interoperabil; | 37.5. Dezvoltarea unor soluții în materie de transport multimodal și interoperabil; | Compatibil | - |
| (f) promovarea integrării intermodale a întregului lanț logistic, care să se interconecteze eficient în nodurile de transport și în nodurile urbane; | 37.6. Promovarea integrării intermodale a întregului lanț logistic, care să se interconecteze eficient în nodurile de transport și în nodurile urbane; | Compatibil | - |

| | | | |
|--|--|------------|---|
| (g) 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; | 37.7. 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; | Compatibil | - |
| (h) 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 | 37.8. 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 | Compatibil | - |
| (i) îmbunătățirea conexiunilor dintre rețeaua transeuropeană de transport și rețelele de infrastructură ale țărilor terțe, după caz. | 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. | Compatibil | Norma adaptată la statutul actual al Republicii Moldova |
| CAPITOLUL III. DISPOZIȚII COMUNE | | | |
| SECȚIUNEA 1. Infrastructura de transport feroviar | | | |
| Articolul 14. Componente ale infrastructurii | | | |
| (1) Infrastructura de transport feroviar cuprinde, în special: | 38. Infrastructura de transport feroviar cuprinde, în special: | Compatibil | - |
| (a) liniile de cale ferată, inclusiv: | 38.1. Liniile de cale ferată, inclusiv: | Compatibil | - |
| (i) șinele; | 38.1.1. Șinele; | Compatibil | - |
| (ii) macazurile; | 38.1.2. Macazurile; | Compatibil | - |
| (iii) trecerile la nivel; | 38.1.3. Trecerile la nivel; | Compatibil | - |
| (iv) liniile abătute; | 38.1.4. Liniile abătute; | Compatibil | - |
| (v) tunelurile; | 38.1.5. Tunelurile; | Compatibil | - |
| (vi) podurile; și | 38.1.6. Podurile; și | Compatibil | - |
| (vii) infrastructura pentru atenuarea impactului asupra mediului; | 38.1.7. Infrastructura pentru atenuarea impactului asupra mediului; | Compatibil | - |
| (b) gările situate de-a lungul liniilor de cale ferată indicate în anexa I pentru transferul călătorilor în cadrul modului de transport feroviar, precum și | 38.2. Gările situate de-a lungul liniilor de cale ferată indicate în anexa I pentru transferul călătorilor în cadrul modului de transport | Compatibil | - |

| | | | |
|---|--|------------|---|
| între modul de transport feroviar și alte moduri de transport; | feroviar, precum și între modul de transport feroviar și alte moduri de transport; | | |
| (c) infrastructurile de servicii feroviare situate de-a lungul liniilor de cale ferată indicate în hărțile din anexa I, altele decât gările de călători, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 11 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului, în special stațiile de triaj, stațiile de formare a trenurilor, infrastructurile de manevrare, liniile de garare, infrastructurile de întreținere, alte infrastructuri tehnice, cum ar fi instalațiile de curățare și de spălare, infrastructurile de intervenție și de realimentare cu combustibil, precum și instalațiile de schimbare automată a ecartamentului pentru transportul feroviar; | 38.3. Infrastructurile de servicii feroviare situate de-a lungul liniilor de cale ferată indicate în hărțile din anexa I, 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; | Compatibil | Norma adaptată la legislația armonizată a Republicii Moldova. |
| (d) 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, astfel cum sunt menționate la punctul 2 litera (c) din anexa II la Directiva 2012/34/UE; | 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; | Compatibil | Textul „punctul 2 litera (c) din anexa II la Directiva 2012/34/UE;” este irelevant. |
| (e) elementele de control-comandă și semnalizare de cale; | 38.5. Elementele de control-comandă și semnalizare de cale; | Compatibil | - |
| (f) infrastructura energetică de cale; | 38.6. Infrastructura energetică de cale; | Compatibil | - |
| (g) infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi; | 38.7. Infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi; | Compatibil | - |
| (h) echipamentele asociate; și | 38.8. Echipamentele asociate; și | Compatibil | - |
| (i) sistemele TIC în domeniul transporturilor. | 38.9. Sistemele TIC în domeniul transporturilor. | Compatibil | - |
| (2)Printre echipamentele tehnice asociate liniilor de cale ferată se pot număra sistemele de electrificare, echipamentele pentru urcarea și coborârea călătorilor și pentru încărcarea și | 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 | Compatibil | - |

| | | | |
|--|---|------------|--|
| descărcarea mărfurilor în gări și terminale, precum și tehnologii inovatoare în faza de implementare. | descărcarea mărfurilor în gări și terminale, precum și tehnologii inovatoare în faza de implementare. | | |
| Articolul 15. Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală | | | |
| (1) Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei globale respectă: | 40. Infrastructura feroviară a rețelei globale trebuie să respecte următoarele cerințe: | Compatibil | |
| (a) Directiva (UE) 2016/797 și actele sale de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia cu scopul de a asigura interoperabilitatea rețelei globale; și | 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 | Compatibil | Norma a fost adaptată la legislația națională. |
| (b) cerințele specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI) adoptate în temeiul articolelor 4 și 5 din Directiva (UE) 2016/797, fără a aduce atingere derogărilor prevăzute la articolul 7 alineatul (1) din directiva respectivă. | 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la legislația națională și la prevederile articolului 7 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/797. |
| (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, infrastructura feroviară a rețelei globale, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d): | 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (a) 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; | 41.1. 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; | Compatibil | - |
| (b) permite, fără o autorizație specială, o sarcină pe osie de cel puțin 22,5 tone; și | 41.2. Permite, fără o autorizație specială, o sarcină pe osie de cel puțin 22,5 tone; și | Compatibil | - |
| (c) permite, fără o autorizație specială, exploatarea trenurilor de marfă cu o lungime a | 41.3. Permite, fără o autorizație specială, exploatarea trenurilor de marfă cu o lungime a | Compatibil | - |

| | | | |
|--|---|----------------------------|---|
| 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. | 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. | | |
| (3) Cerințele prevăzute la alineatul (2) literele (b) și (c) se aplică numai liniilor din cadrul rețelei globale care: | 42. Cerințele prevăzute la punctul 41, subpunctele 41.2 și 41.3 se aplică numai liniilor din cadrul rețelei globale care: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (a) conectează un terminal multimodal de marfă sau un port maritim sau interior cu cel mai apropiat punct de trecere al acestuia în rețeaua centrală de transport de marfă sau în rețeaua centrală extinsă de transport de marfă; | 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; | Compatibil | - |
| (b) constituie o linie de redirecționare a unei linii care face parte din rețeaua centrală de transport de marfă sau din rețeaua centrală extinsă de transport de marfă; sau | 42.2. Constituie o linie de redirecționare a unei linii care face parte din rețeaua centrală extinsă de transport de marfă; sau | Compatibil | - |
| (c) exploatează peste zece trenuri de marfă pe zi, în medie, în ambele direcții, pe baza datelor pentru anul precedent înainte de notificare. | 42.3. Exploatează peste zece trenuri de marfă pe zi, în medie, în ambele direcții, pe baza datelor pentru anul precedent. | Compatibil | - |
| Până la 19 iulie 2027, statele membre notifică Comisiei liniile în cauză. În cazul tronsoanelor transfrontaliere, o astfel de notificare se emite cu acordul celorlalte state membre vizate. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (4) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, infrastructura feroviară a rețelei globale pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) și care este conectată la liniile de cale ferată utilizate pentru transportul de marfă astfel cum se menționează la articolul 15 alineatul (3) îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul (2) literele (a), (b) și (c) de la prezentul articol, cu excepția cazului în care, în ceea ce privește cerințele prevăzute la alineatul (2) litera | 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 | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |

| | | | |
|--|--|------------|---|
| (c) de la prezentul articol, Comisia a acordat o derogare de la aplicarea articolului 38 alineatul (3) în temeiul articolului 38 alineatul (4). | menționează la punctul 42, îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 41. | | |
| (5) Statele membre se asigură că, în cazul construirii unei noi linii pe infrastructura feroviară a rețelei globale, se respectă cerința prevăzută la alineatul (2) litera (a), până la 31 decembrie 2040. Proiectele pentru s-a inițiat evaluarea impactului asupra mediului înainte de 18 iulie 2024 sunt scutite de această obligație. | 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (6) Cerințele prevăzute la alineatele (2)-(4) nu se aplică rețelelor izolate. | 45. Cerințele prevăzute la punctele 41 - 43 nu se aplică rețelelor izolate. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (7) Fără a aduce atingere alineatului (6), la cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări de la cerințele minime menționate la prezentul articol din motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, al rezultatului negativ al analizei cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau al impactului negativ semnificativ asupra mediului sau a biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Cererea de derogare este coordonată cu statul membru învecinat sau cu statele membre învecinate în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere. | Normele nu se transpun. | - | Norme inaplicabile statutului Republicii Moldova. |
| Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată, precum și impactul semnificativ al acesteia asupra interoperabilității și continuității rețelei feroviare, după caz. | Normele nu se transpun. | - | Norme inaplicabile statutului Republicii Moldova. |

| | | | |
|--|--|------------|---|
| Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizele statelor membre învecinate în cauză. | | | |
| Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor suplimentare respective. | Normele nu se transpun. | - | Norme inaplicabile statutului Republicii Moldova. |
| Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată. | Normele nu se transpun. | - | Norme inaplicabile statutului Republicii Moldova. |
| Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol. | Normele nu se transpun. | - | Norme inaplicabile statutului Republicii Moldova. |
| Articolul 16. Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă | | | |
| (1) Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse respectă dispozițiile articolului 15 alineatul (1). | 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova și la prevederile prezentului proiect. |
| (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse, cu excepția conexiunilor | 47. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |

| | | | |
|--|--|------------|---|
| menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) pentru liniile care fac parte din rețeaua de transport de marfă: | 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: | | |
| (a) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (b); | 47.1. Îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 41 subpunctele 41.1 și 41.2; | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (b) 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. 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: | | |
| (i) 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; | 47.2.1. 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; | Compatibil | - |
| (ii) 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 | 47.2.2. 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 | Compatibil | - |
| (c) 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. | 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. | Compatibil | - |

| | | | |
|---|---|-------------------|--|
| <p>(3) Statele membre se asigură că, în cazul construirii unei noi linii pe infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse, se respectă cerința prevăzută la articolul 15 alineatul (2) litera (a), până la 31 decembrie 2030. Proiectele pentru care s-a inițiat evaluarea impactului asupra mediului înainte de 18 iulie 2024 sunt scutite de această obligație.</p> | <p>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.</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Termenul fixat în regulamentul transpus este unul ireal pentru Republica Moldova. S-a propus un termen extins, dar va trebui de notificat Comisia și de argumentat extinderea termenului.</p> |
| <p>(4) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) pentru liniile care fac parte din rețeaua de transport de persoane:</p> | <p>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:</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect.</p> |
| <p>(a) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) litera (a) în ceea ce privește liniile aferente transportului de persoane din cadrul rețelei centrale extinse; și</p> | <p>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</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect.</p> |
| <p>(b) 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 160 km/h pentru trenurile de călători de pe liniile de transport de călători ale rețelei centrale extinse.</p> | <p>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.</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect.</p> |
| <p>(5) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (b) și la alineatul (2) litera (b) de la prezentul articol, cu excepția cazului în care, în</p> | <p>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</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect.</p> |

| | | | |
|---|---|-----------------------------------|--|
| <p>cea ce privește cerințele prevăzute la alineatul (2) litera (b) de la prezentul articol, s-a acordat o derogare de la aplicarea articolului 38 alineatul (3) în temeiul articolului 38 alineatul (4).</p> | <p>subpunctul 38.4 îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 41 subpunctele 41.1 și 41.2 și punctul 47 subpunctul 47.2.</p> | | |
| <p>(6) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, infrastructura feroviară a rețelei centrale, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d):</p> <p>(a) pentru liniile care fac parte din rețeaua de transport de marfă: îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul (2) literele (a), (b) și (c) de la prezentul articol; și</p> <p>(b) pentru liniile care fac parte din rețeaua de transport de persoane: îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) litera (a).</p> | <p>Prevederi netranspuse</p> | <p>Prevederi UE neaplicabile.</p> | - |
| <p>(7) Statele membre 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 articolul 14 alineatul (1) litera (d), îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul (4) litera (b) de la prezentul articol.</p> | <p>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.</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect.</p> |
| <p>(8) Statele membre 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 articolul 14 alineatul (1) litera (d), 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.</p> | <p>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 4m înălțime, încărcate la o înălțime de cel puțin</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect.</p> |

| | | | |
|---|---|----------------------------|---|
| | 27cm deasupra părții superioare a șinei pe coridoarele europene de transport de pe teritoriile lor. | | |
| Această cerință este considerată îndeplinită dacă sunt respectate cel puțin următoarele condiții pe fiecare coridor european de transport de pe teritoriul statului membru: | 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (a) 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; | 53.1. 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (b) 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 | 53.2. 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 | Compatibil | - |
| (c) 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. | 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. | Compatibil | - |
| În cazul tronsoanelor transfrontaliere, determinarea liniilor în cauză se face de comun acord cu statele membre învecinate relevante. | 54. În cazul tronsoanelor transfrontaliere, determinarea liniilor prevăzute la punctul 53 se face de comun acord cu statele învecinate relevante. | Compatibil | - |
| Cel târziu până la 19 iulie 2027, statele membre notifică Comisiei liniile în cauză. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (9) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, infrastructura feroviară a rețelei centrale pe conexiunile menționate la articolul 14 | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|---|----------------------------|---|
| alineatul (1) litera (d) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (b) și la alineatul (2) litera (b) de la prezentul articol, cu excepția cazului în care, în ceea ce privește cerințele prevăzute la alineatul (2) litera (b) de la prezentul articol, Comisia a acordat o derogare de la aplicarea articolului 38 alineatul (3) în temeiul articolului 38 alineatul (4). | | | |
| (10) Cerințele prevăzute la alineatele (2)-(9) nu se aplică rețelelor izolate. | 55. Cerințele prevăzute la punctele 47 – 54 nu se aplică rețelelor izolate. | | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (11) Fără a aduce atingere alineatului (10), la cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări de la cerințele minime menționate la prezentul articol din motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, al rezultatului negativ al analizei cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau al impactului negativ semnificativ asupra mediului sau a biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Cererea de derogare este coordonată cu statul membru învecinat sau cu statele membre învecinate în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată, precum și impactul semnificativ al acesteia asupra interoperabilității și continuității rețelei feroviare, după caz. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizele statelor membre învecinate în cauză. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|-----------------------|----------------------------|---|
| | | | |
| Atunci când evaluează cererile de derogare de la cerința referitoare la transportul semiremorcilor prevăzută la alineatul (8), Comisia ia în considerare în special rezultatele analizei cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic, precum și potențiala perturbare a serviciilor cauzată de lucrările necesare pentru îndeplinirea cerinței respective. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Atunci când evaluează cererile de derogare de la cerințele prevăzute la prezentul articol pentru rețeaua centrală extinsă, Comisia ia în considerare în special orice investiție majoră efectuată de statul membru în cauză pe o linie paralelă în imediata apropiere a celor care urmează să fie nou construite. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor suplimentare respective. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|---|---|----------------------------|---|
| Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Articolul 17. Ecartamentul nominal standard european al liniilor de cale ferată | | | |
| (1) Statele membre se asigură că orice nouă linie de cale ferată a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), prevede ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. Această cerință este considerată îndeplinită atunci când trenurile cu ecartament de 1 435 mm pot circula pe infrastructură până la 31 decembrie 2030 pentru rețeaua centrală și până la 31 decembrie 2040 pentru rețeaua centrală extinsă. În sensul prezentului articol, „nouă linie de cale ferată” înseamnă orice linie pentru care lucrările de construcție nu au început până la 18 iulie 2024. | 56. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar se asigură că, orice nouă linie 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 este considerată 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, „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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (2) Prin derogare de la alineatul (1) de la prezentul articol, statele membre pe teritoriul cărora, la 18 iulie 2024, nicio nouă linie de cale ferată nu este planificată să fie conectată la frontiera terestră a unui alt stat membru în conformitate cu anexa I elaborează un plan de identificare a noii linii de cale ferată care urmează să fie construită în conformitate cu ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. Planul ține seama de impactul asupra operabilității cu statul membru sau statele membre învecinate, luând în considerare, cu precădere, posibila migrare a liniilor existente de cale ferată la ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm, în conformitate cu alineatul 3 de la prezentul articol. Planul include o analiză cost-beneficiu din punct | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|------------------------------|-----------------------------------|----------|
| <p>de vedere socioeconomic care justifică decizia statului membru, acolo unde este cazul, de a nu construi infrastructură feroviară nouă în conformitate cu ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm, precum și o evaluare a impactului asupra interoperabilității. Acest plan se transmite Comisiei până la 19 iulie 2026.</p> | | | |
| <p>(3) Statele membre care au o rețea feroviară existentă sau o parte a acesteia cu un ecartament diferit de ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm efectuează, până la 19 iulie 2026, o evaluare care identifică liniile de cale ferată existente situate pe coridoarele de transport europene în vederea posibilei migrări a acestora la ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. Evaluarea este coordonată cu statul membru sau statele membre învecinate în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Evaluarea include o analiză cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic cu privire la viabilitatea posibilei migrări la ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm și o evaluare a impactului asupra interoperabilității.</p> <p>Pe baza evaluării prevăzute la primul paragraf, statele membre elaborează, după caz, un plan de migrare la ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm, în termen de cel mult un an de la finalizarea evaluării, în care identifică liniile de cale ferată existente situate pe coridoarele europene de transport care urmează să fie migrate la ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm și oferă indicații privind calendarul migrării.</p> <p>Primul și al doilea paragraf se aplică <i>mutatis mutandis</i> în cazul liniilor de cale ferată pentru</p> | <p>Prevederi netranspuse</p> | <p>Prevederi UE neaplicabile.</p> | <p>-</p> |

| | | | |
|---|-----------------------|----------------------------|---|
| care lucrările de construcție începuseră la 18 iulie 2024. | | | |
| (4) Prioritățile în materie de planificare a infrastructurii și a investițiilor care rezultă din planurile menționate la alineatele (2) și (3) de la prezentul articol se includ în primul plan de acțiune al coordonatorului european pentru un coridor european de transport din care fac parte liniile feroviare de transport de marfă cu ecartament diferit de ecartamentul nominal standard european, în conformitate cu articolul 54. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (5) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă o derogare temporară de la cerințele menționate la alineatul (1) pentru noile linii de cale ferată din rețeaua centrală și din rețeaua centrală extinsă sau pentru o parte a acestora, ca urmare a rezultatelor negative ale analizei cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic. Orice astfel de cerere de derogare se bazează pe o justificare corespunzătoare. Cererile de derogare sunt coordonate cu statul membru învecinat sau cu statele membre învecinate în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată, precum și impactul semnificativ al acesteia asupra interoperabilității și continuității rețelei feroviare, după caz. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizele statelor membre învecinate în cauză. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|---|----------------------------|---|
| Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor suplimentare respective. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. Decizia indică perioada pentru care se acordă derogarea. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Articolul 18. Sistemul european de management al traficului feroviar | | | |
| (1) Statele membre se asigură că: | 58. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar se asigură că: | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (a) 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 articolul 14 alineatul (1) litera (d), asigurând totodată o implementare sincronizată și armonizată a ERTMS pe cale și la bordul trenurilor; și | 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 | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (b) ERTMS se implementează pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) | 58.2. ERTMS se implementează pe conexiunile menționate la punctul 38 subpunctul 38.4 din | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova |

| | | | |
|---|--|----------------------------|--|
| din rețeaua centrală extinsă până la 31 decembrie 2040 și 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. | 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. | | |
| (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030: (a) infrastructura feroviară a rețelei centrale, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul (1); și (b) ERTMS se implementează pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) din rețeaua centrală 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. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (3) Statele membre asigură dezafectarea sistemelor de clasă B până la 31 decembrie 2040 în rețeaua centrală, 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. | 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova |
| (4) Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale este echipată cu | 60. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova |

| | | | |
|--|---|----------------------------|--|
| sistemul ERTMS bazat pe comunicații radio până la 31 decembrie 2050. | 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. | | |
| (5) Statele membre se asigură că sistemul ERTMS bazat pe comunicații radio este implementat în infrastructura feroviară a rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale începând cu 31 decembrie 2030, în cazul construirii unei noi linii, sau începând cu 31 decembrie 2040, în cazul modernizării sistemului de semnalizare. | 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova |
| (6) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, sistemul ERTMS bazat pe comunicații radio este implementat pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) din rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală în cazul în care statul membru în cauză 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. | 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova |
| (7) Cerințele prevăzute la alineatele (1)-(6) nu se aplică rețelelor izolate. | 63. Cerințele prevăzute la punctele 58 – 62 nu se aplică rețelelor izolate. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile proiectului. |
| (8) Fără a aduce atingere alineatului (7), la cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări în ceea ce privește cerințele menționate la alineatele (1)-(6). | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|-----------------------|----------------------------|---|
| <p>Orice cerere de derogare se bazează pe un rezultat negativ al unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic și pe o evaluare a impactului asupra interoperabilității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Cererea de derogare este coordonată cu statul membru învecinat sau cu statele membre învecinate în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere. Derogările solicitate respectă cerințele Directivei (UE) 2016/797.</p> | | | |
| <p>Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf, precum și impactul semnificativ al acesteia asupra interoperabilității. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizele statelor membre învecinate în cauză.</p> | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| <p>Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor suplimentare respective.</p> | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| <p>Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste</p> | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|---|----------------------------|---|
| informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată. | | | |
| Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Articolul 19. Priorități operaționale | | | |
| (1) Structura de guvernanță a transportului feroviar de marfă depune toate eforturile posibile pentru a se asigura că, până la 31 decembrie 2030 , 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. 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: | Compatibil | Termenul fixat în regulamentul transpus este unul ireal pentru Republica Moldova. Prin urmare, Republica Moldova nu își poate asuma acest termen. Acest aspect urmează să fie discutat suplimentar cu Comisia Europeană. |
| (a) pentru fiecare tronson transfrontalier intern, 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 în conformitate cu punctul 1.2 din anexa VI la Regulamentul (UE) 2016/399 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 | 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 | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|--|---|------------|---|
| cadrul unor infrastructuri situate în apropierea punctului de trecere a frontierei, dar care nu sunt legate în mod intrinsec de acesta; și | apropierea punctului de trecere a frontierei, dar care nu sunt legate în mod intrinsec de acesta; și | | |
| (b) 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 externă a Uniunii, dacă destinația lor se află în afara Uniunii, la ora programată sau cu o întârziere mai mică de 30 de minute din motive care pot fi imputate administratorului sau administratorilor de infrastructură ai Uniunii; întârzierile survenite în țările terțe care sunt traversate de trenuri de marfă și imputabile acestora nu sunt luate în considerare. | 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (2) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că, până la 31 decembrie 2030 pentru liniile pentru transportul de marfă din rețeaua centrală, 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 articolul 15 alineatul (3), se aplică următoarele condiții: | 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile proiectului și la situația Republicii Moldova. |
| (a) pe tronsoanele cu linie dublă, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m (incluzând locomotiva sau locomotivele) li se pot alocă cel puțin două trase pe oră și pe direcție; și | 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 alocă cel puțin două trase pe oră și pe direcție; și | Compatibil | - |
| (b) pe tronsoanele cu o singură linie, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m (incluzând locomotiva sau locomotivele) li se poate alocă cel puțin o trasă din două în două ore și pe direcție. | 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 alocă cel puțin o trasă din două în două ore și pe direcție. | Compatibil | - |

| | | | |
|---|--|------------|---|
| Articolul 20. Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare | | | |
| În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura feroviară și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolele 12 și 13, se acordă atenție următoarelor aspecte: | 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile proiectului și la situația Republicii Moldova. |
| (a) migrarea la ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm, dacă este cazul; | 66.1. Migrarea la ecartamentul nominal standard european de 1435 mm, dacă este cazul; | Compatibil | - |
| (b) atenuarea impactului zgomotului și al vibrațiilor cauzate de transportul feroviar, în special prin intermediul unor măsuri vizând materialul rulant și infrastructura, inclusiv bariere fonice; | 66.2. Atenuarea impactului zgomotului și al vibrațiilor cauzate de transportul feroviar, în special prin intermediul unor măsuri vizând materialul rulant și infrastructura, inclusiv bariere fonice; | Compatibil | - |
| (c) îmbunătățirea siguranței trecerilor la nivel; | 66.3. Îmbunătățirea siguranței trecerilor la nivel; | Compatibil | - |
| (d) după caz, conectarea infrastructurii de transport feroviar cu infrastructura porturilor căilor navigabile interioare; | 66.4. După caz, conectarea infrastructurii de transport feroviar cu infrastructura porturilor căilor navigabile interioare; | Compatibil | - |
| (e) 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 1 500 m și o sarcină pe osie de 25,0 t la construirea și modernizarea liniilor de cale ferată destinate traficului de marfă; | 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; | Compatibil | - |
| (f) 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, | 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 | Compatibil | - |

| | | | |
|---|---|------------|---|
| 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 geopозиționare ale ERTMS; | 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 geopозиționare ale ERTMS; | | |
| (g) 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; | 66.7. 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; | Compatibil | - |
| (h) 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; | 66.8. 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; | Compatibil | - |
| (i) pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, 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 | 66.9. 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 | Compatibil | - |
| (j) trecerea la calea ferată dublă pe tronsoanele de strangulare a traficului care se confruntă cu bariere de capacitate. | 66.10. Trecerea la calea ferată dublă pe tronsoanele de strangulare a traficului, care se confruntă cu bariere de capacitate. | Compatibil | - |
| SECȚIUNEA 2. Infrastructura de transport pe căi navigabile interioare | | | |
| Articolul 21. Componente ale infrastructurii | | | |
| (1) Infrastructura pe căi navigabile interioare cuprinde, în special: | 67. Infrastructura pe căi navigabile interioare cuprinde, în special: | Compatibil | - |
| (a) râuri; | 67.1. Râuri; | Compatibil | - |
| (b) canale; | 67.2. Canale; | Compatibil | - |
| (c) lacuri și lagune; | 67.3. Lacuri și lagune; | Compatibil | - |

| | | | |
|---|---|------------|---|
| (d)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; | 67.4. 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; | Compatibil | - |
| (e) 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; | 67.5. 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; | Compatibil | - |
| (f) locuri de ancorare și de repaus; | 67.6. Locuri de ancorare și de repaus; | Compatibil | - |
| (g) 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; | 67.7. 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; | Compatibil | - |
| (h) echipamentele asociate menționate la alineatul (2); | 67.8. Echipamentele asociate menționate la punctul 68; | Compatibil | - |
| (i) sisteme TIC în domeniul transporturilor, inclusiv RIS; | 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; | Compatibil | - |
| (j) conexiunile porturilor interioare cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport; | 67.10. Conexiunile porturilor interioare cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport; | Compatibil | - |
| (k) infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi; și | 67.11. Infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi; și | Compatibil | - |
| (l) infrastructura necesară pentru operațiunile „fără deșeuri” și pentru măsurile privind economia circulară. | 67.12. Infrastructura necesară pentru operațiunile „fără deșeuri” și pentru măsurile privind economia circulară. | Compatibil | - |

| | | | |
|---|---|-------------------|--|
| <p>(2) Echipamentele asociate ale căilor navigabile interioare pot include echipamentele pentru descărcarea și încărcarea mărfurilor și depozitarea bunurilor în porturile interioare. Echipamentele asociate pot include, 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 pot include, 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.</p> | <p>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.</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |
| <p>(3) Pentru a face parte din rețeaua globală, un port interior îndeplinește următoarele condiții:</p> | <p>69. Pentru a face parte din rețeaua globală, un port interior trebuie să îndeplinească următoarele condiții:</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |
| <p>(a) transbordează anual un volum de mărfuri de peste 500 000 de tone, iar volumul total al mărfurilor transbordate se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat; și</p> | <p>69.1. Transbordează anual un volum de mărfuri de peste 500 000 de tone, iar volumul total al mărfurilor transbordate se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate Biroul Național de Statistică și de Eurostat; și</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova.</p> |
| <p>(b) este situat pe rețeaua de căi navigabile interioare din cadrul rețelei transeuropene de transport.</p> | <p>69.2. Este situat pe rețeaua de căi navigabile interioare din cadrul rețelei transeuropene de transport.</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |
| <p>Articolul 22. Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală</p> | | | |
| <p>(1) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, porturile interioare din rețeaua globală:</p> | <p>70. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului pe căi navigabile</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova.</p> |

| | | | |
|--|--|------------|---|
| | interioare se asigură că, până la 31 decembrie 2050, porturile interioare din rețeaua globală: | | |
| (a) sunt conectate la infrastructura rutieră sau feroviară; | 70.1. Sunt conectate la infrastructura rutieră sau feroviară; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (b) oferă cel puțin un terminal multimodal de marfă deschis tuturor operatorilor și utilizatorilor, fără discriminare, și care aplică tarife transparente și nediscriminatorii; și | 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 | Compatibil | - |
| (c) 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. | 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. | Compatibil | - |
| (2) Statele membre se asigură că infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în porturile interioare în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804. | 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| Articolul 23. Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală | | | |
| (1) Statele membre se asigură că porturile interioare din rețeaua centrală sunt conforme cu articolul 22 alineatul (2) și îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 22 alineatul (1) literele (a) și (b) până la 31 decembrie 2030 și cerințele prevăzute la articolul 22 alineatul (1) litera (c) până la 31 decembrie 2040. | 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 să îndeplinească 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |

| | | | |
|--|---|---------------------------|---|
| <p>(2) Statele membre se asigură că rețeaua de căi navigabile interioare, inclusiv conexiunile menționate la articolul 21 alineatul (1) litera (e), 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 alineatul (3) de la prezentul articol (condiții de navigare corespunzătoare).</p> | <p>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.</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect.</p> |
| <p>Statele membre preîntâmpină deteriorarea condițiilor de navigare corespunzătoare, precum și deteriorarea stadiului curent al acelor părți ale rețelei care depășesc deja cerințele minime respective până la 18 iulie 2024.</p> | <p>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).</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect.</p> |
| <p>(3) Până la 31 decembrie 2030, statele membre se asigură, în special, că:</p> | <p>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:</p> | <p>Parțial compatibil</p> | <p>Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova.</p> <p>Termenul fixat în regulamentul transpus este unul ireal pentru Republica Moldova. S-a propus un termen extins, dar va trebui de notificat Comisia și de argumentat extinderea termenului.</p> |
| <p>(a) râurile, canalele, lacurile, lagunele, porturile interioare și căile de acces ale acestora asigură o adâncime a canalului navigabil de cel puțin 2,5 m</p> | <p>75.1. Râurile, canalele, lacurile, lagunele, porturile interioare și căile de acces ale acestora asigură o adâncime a canalului navigabil de cel</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |

| | | | |
|--|---|--------------------|---|
| 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; | 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; | | |
| (b) Statele membre publică pe un site web accesibil publicului numărul de zile pe an, astfel cum se menționează la litera (a), 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; | 75.2. Autoritatea administrativă competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare publică, pe pagina sa web oficială, 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (c) operatorii de ecluze se asigură că acestea sunt exploatate și întreținute astfel încât timpul de așteptare să fie redus la minimum; și | 75.3. Operatorii de ecluze se asigură că acestea sunt exploatate și întreținute astfel încât timpul de așteptare să fie redus la minimum; și | Compatibil | - |
| (d) râurile, canalele, lacurile și lagunele sunt echipate cu RIS pentru toate serviciile în conformitate cu Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului (50), astfel încât să se garanteze informarea în timp real a utilizatorilor la nivel transfrontalier. | 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. | Parțial compatibil | Hotărârea Guvernului nr. 377/2025 cu privire la aprobarea Regulamentului privind serviciile de informații fluviale (RIS) pe căile navigabile interioare și la modificarea Hotărârii Guvernului nr.413/2021 pentru aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime – Transpune parțial Directiva 2005/44/CE |
| În sensul literei (a) a prezentului alineat, 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. Sub rezerva aprobării de către statele membre în cauză în conformitate cu articolul 172 alineatul (2) din TFUE, Comisia adoptă acte de | 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 | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|---|---|-----------------------------------|----------|
| <p>punere în aplicare, care urmează să fie elaborate în strânsă cooperare cu respectivele state membre, cu consultarea coordonatorilor europeni în cauză și, dacă este cazul, cu consultarea comisiilor de navigație fluvială instituite prin acorduri internaționale, specificând nivelurile de referință ale apei menționate la litera (a) de la prezentul paragraf pentru fiecare coridor, cale navigabilă sau secțiune de cale navigabilă. Actele de punere în aplicare sunt în concordanță cu cerințele stabilite în convențiile internaționale și în acordurile încheiate între statele membre, inclusiv în reglementările adoptate de comisiile de navigație fluvială instituite de astfel de convenții și acorduri. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 61 alineatul (3) din prezentul regulament.</p> | <p>punere în aplicare ale Comisiei Europene privind nivelurile de referință ale apei, în măsura în care acestea sunt aplicabile Republicii Moldova.</p> | | |
| <p>(4) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări de la cerințele menționate la alineatele (2) și (3) pentru fiecare cale navigabilă și, după caz, pentru fiecare secțiune de cale navigabilă, din motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, al rezultatului negativ al analizei cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau al impactului negativ semnificativ asupra mediului, biodiversității sau patrimoniului cultural. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Cererea de derogare se coordonează cu statul membru învecinat sau statele membre învecinate, după caz. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru</p> | <p>Prevederi netranspuse</p> | <p>Prevederi UE neaplicabile.</p> | <p>-</p> |

| | | | |
|--|--|----------------------------|---|
| poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere. | | | |
| Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizele statelor membre învecinate în cauză. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor suplimentare respective. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Deteriorarea cerințelor minime cauzată de acțiunea umană directă sau de lipsa de diligență în ceea ce privește întreținerea rețelei de căi navigabile interioare nu este considerată un caz care justifică acordarea unei derogări. | 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 este considerată un caz care justifică acordarea unei derogări. | Compatibil | - |

| | | | |
|---|---|------------|---|
| (5) În caz de forță majoră, statele membre readuc condițiile de navigabilitate la starea anterioară de îndată ce situația o permite. | 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (6) Comisia poate adopta orientări menite să asigure o abordare coerentă în materie de aplicare a condițiilor de navigare corespunzătoare în Uniune. Aceste orientări se pot referi îndeosebi la: | 79. La propunerea ministerului, Guvern 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (a) parametri specifici pentru râurile cu curgere liberă; | 79.1. Parametri specifici pentru râurile cu curgere liberă; | Compatibil | - |
| (b) parametri complementari pentru lățimea navigabilă a canalului; | 79.2. Parametri complementari pentru lățimea navigabilă a canalului; | Compatibil | - |
| (c) instalarea unei infrastructuri energetice alternative pentru a asigura accesul la combustibili alternativi la nivelul întregului coridor; | 79.3. Instalarea unei infrastructuri energetice alternative pentru a asigura accesul la combustibili alternativi la nivelul întregului coridor; | Compatibil | - |
| (d) utilizarea aplicațiilor digitale ale rețelei și a proceselor de automatizare; | 79.4. Utilizarea aplicațiilor digitale ale rețelei și a proceselor de automatizare; | Compatibil | - |
| (e) reziliența infrastructurii la schimbările climatice, la pericolele naturale și la dezastrele provocate de om sau la perturbările intenționate; sau | 79.5. Reziliența infrastructurii la schimbările climatice, la pericolele naturale și la dezastrele provocate de om sau la perturbările intenționate; sau | Compatibil | - |
| (f) 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. | 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. | Compatibil | - |
| Articolul 24. Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii căilor navigabile interioare | | | |
| În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructurile căilor navigabile | 80. În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructurile căilor navigabile | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |

| | | | |
|---|--|------------|---|
| interioare și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolele 12 și 13, se acordă atenție următoarelor aspecte: | interioare și în plus față de prioritățile generale stabilite la punctele 32, 33 și 37, se acordă atenție următoarelor aspecte: | | |
| (a) 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; | 80.1. 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; | Compatibil | - |
| (b) adoptarea unor măsuri de prevenire a inundațiilor și a secetei și de atenuare a consecințelor acestora; | 80.2. Adoptarea unor măsuri de prevenire a inundațiilor și a secetei și de atenuare a consecințelor acestora; | Compatibil | - |
| (c) 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; | 80.3. 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; | Compatibil | - |
| (d) 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; | 80.4. 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; | Compatibil | - |
| (e) 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 dreptului Uniunii sau al acordurilor internaționale relevante; | 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (f) dezvoltarea și utilizarea navelor de navigație interioară cu pescaj mic, adecvate pentru niveluri scăzute ale apei; | 80.6. Dezvoltarea și utilizarea navelor de navigație interioară cu pescaj mic, adecvate pentru niveluri scăzute ale apei; | Compatibil | - |
| (g) în contextul construirii sau modernizării infrastructurii pe căi navigabile interioare, | 80.7. În contextul construirii sau modernizării infrastructurii pe căi navigabile interioare, | Compatibil | - |

| | | | |
|--|--|------------|---|
| asigurarea continuității și accesibilității pistelor pentru pietoni și pentru biciclete, cu scopul de a promova modurile active de transport; | asigurarea continuității și accesibilității pistelor pentru pietoni și pentru biciclete, cu scopul de a promova modurile active de transport; | | |
| (h) promovarea acțiunilor de preîntâmpinare a deteriorării cerințelor privind căile navigabile, inclusiv a mijloacelor de monitorizare a condițiilor în care se află șenalul navigabil; și | 80.8. Promovarea acțiunilor de preîntâmpinare a deteriorării cerințelor privind căile navigabile, inclusiv a mijloacelor de monitorizare a condițiilor în care se află șenalul navigabil; și | Compatibil | - |
| (i) 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. | 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. | Compatibil | - |
| SECȚIUNEA 3. Infrastructura de transport maritim și spațiul maritim european | | | |
| Articolul 25. Componente ale infrastructurii | | | |
| (1) Spațiul maritim european conectează și integrează componentele maritime descrise la alineatul (2) cu rețeaua terestră prin crearea sau modernizarea rutelor de transport maritim pe distanțe scurte și prin dezvoltarea porturilor maritime de pe teritoriul statelor membre, 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. | 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| (2) Spațiul maritim european constă în: | 82. Spațiul maritim european constă în: | Compatibil | - |
| (a) infrastructura de transport maritim în zona portuară a rețelei centrale și a rețelei globale, inclusiv conectivitatea cu hinterlandul; | 82.1. Infrastructura de transport maritim în zona portuară a rețelei centrale și a rețelei globale, inclusiv conectivitatea cu hinterlandul; | Compatibil | - |
| (b) acțiuni cu beneficii extinse care nu sunt legate de anumite porturi și de care spațiul maritim european și industria maritimă beneficiază în | 82.2. Acțiuni cu beneficii extinse care nu sunt legate de anumite porturi și de care spațiul maritim european și industria maritimă | Compatibil | - |

| | | | |
|---|--|------------|---|
| 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 | 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 | | |
| (c) 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 Uniunii, 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. | 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (3)Infrastructura de transport maritim menționată la alineatul (2) litera (a) cuprinde, în special: | 84. Infrastructura de transport maritim menționată la punctul 82 subpunctul 82.1 cuprinde, în special: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (a) porturi maritime, inclusiv infrastructura necesară pentru operațiuni de transport în interiorul zonei portuare; | 84.1. Porturi maritime, inclusiv infrastructura necesară pentru operațiuni de transport în interiorul zonei portuare; | Compatibil | - |
| (b) infrastructura portuară de bază, cum ar fi bazine interioare, pereți de chei, dane, platforme, debarcadere, docuri, diguri, rambleuri și terenuri recuperate din mare; | 84.2. Infrastructura portuară de bază, cum ar fi bazine interioare, pereți de chei, dane, platforme, debarcadere, docuri, diguri, rambleuri și terenuri recuperate din mare; | Compatibil | - |
| (c) canale maritime; | 84.3. Canale maritime; | Compatibil | - |
| (d) dispozitive de asistență la navigație; | 84.4. Dispozitive de asistență la navigație; | Compatibil | - |
| (e) căi de acces în port, șenale navigabile și ecluze; | 84.5. Căi de acces în port, șenale navigabile și ecluze; | Compatibil | - |
| (f) diguri sparge-val; | 84.6. Diguri sparge-val; | Compatibil | - |

| | | | |
|---|--|------------|---|
| (g) conexiunile porturilor cu rețeaua transeuropeană de transport; | 84.7. Conexiunile porturilor cu rețeaua transeuropeană de transport; | Compatibil | - |
| (h) sisteme TIC în domeniul transporturilor, inclusiv EMSWe și VTMISS; | 84.8. Sisteme TIC în domeniul transporturilor, inclusiv EMSWe și VTMISS; | Compatibil | - |
| (i) infrastructura legată de combustibili alternativi; | 84.9. Infrastructura legată de combustibili alternativi; | Compatibil | - |
| (j) 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 | 84.10. 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 | Compatibil | - |
| (k) infrastructură care facilitează activitățile portuare legate de energia din surse regenerabile, inclusiv parcurile eoliene offshore. | 84.11. Infrastructură care facilitează activitățile portuare legate de energia din surse regenerabile, inclusiv parcurile eoliene offshore. | Compatibil | - |
| (4) Pentru a face parte din rețeaua globală, un port maritim îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții: | 85. Pentru a face parte din rețeaua globală, un port maritim îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții: | Compatibil | - |
| (a) volumul său anual total al traficului de pasageri depășește 0,1 % din volumul total anual al traficului de pasageri din toate porturile maritime ale Uniunii, valoarea de referință pentru acest volum total fiind cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat; | 85.1. 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|--|---|----------------------------|---|
| (b) 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 Uniunii, valoarea de referință pentru acest volum total fiind cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat; | 85.2. 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (c) 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 UE 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 Eurostat; | 85.3. 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (d) este situat pe o insulă și reprezintă singurul punct de acces la o regiune NUTS 3 din rețeaua globală în înțelesul articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 1059/2003; sau | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (e) 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. | 85.4. 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. | Compatibil | - |
| Articolul 26. Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală | | | |
| (1) Statele membre se asigură că: | 86. Infrastructura de transport maritim națională pentru rețeaua globală trebuie să respecte următoarele cerințe: | Compatibil | - |
| (a) infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în porturile maritime din cadrul | 86.1. Infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în porturile maritime din cadrul rețelei globale; | Compatibil | - |

| | | | |
|---|--|------------|---|
| rețelei globale în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804; | | | |
| (b) porturile maritime 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 Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului; | 86.2. 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; | Compatibil | Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului nu a fost transpusă în legislația națională. Totuși, întrucât transpunerea acesteia este o obligație a Republicii Moldova în contextul pregătirii pentru aderarea la Uniunea Europeană, legislația națională, în mod obligatoriu urmează să fie armonizată, inclusiv cu directiva numită. Astfel, formula propusă, pe de o parte răspunde statutului actual al Republicii Moldova, pe de altă parte impune armonizarea legislației naționale la cerințele Uniunii Europene în domeniul vizat. |
| (c) sistemele VTMS și SafeSeaNet sunt implementate în conformitate cu Directiva 2002/59/CE; și | 86.3. Sistemele VTMS 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 | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. Directiva 2002/59/CE nu a fost încă transpusă. Aceasta, însă, corespunde Convenției FAL, la care Republica Moldova a aderat. Astfel, prin prevederea adaptată se impune respectarea aceluiași cerințe ca și pentru statele membre ale Uniunii Europene. |
| (d) ghișeele unice naționale în domeniul maritim sunt implementate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/1239. | 86.4. 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 de Guvern. | Compatibil | - |
| (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050: | 87. Autoritatea administrativă competentă în domeniul transportului pe căi navigabile | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|--|--|----------------------------|---|
| | interioare, se asigură că, până la 31 decembrie 2050: | | |
| (a) porturile maritime 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 disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat; | 87.1. 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 disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Biroul Național de Statistică și de Eurostat; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (b) orice port maritim 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; | 87.2. 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; | Compatibil | - |
| (c) 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 articolul 23; și | 87.3. 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 | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (d) porturile maritime din cadrul rețelei globale conectate la căile navigabile interioare sunt echipate cu o capacitate de manipulare a mărfurilor pentru navele de navigație interioară. | 87.4. 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| Obligația de a asigura conexiunea menționată la litera (a) de la primul paragraf nu se aplică în cazul în care constrângeri geografice specifice ori constrângeri fizice semnificative împiedică o astfel de conexiune. | 88. Obligația de a asigura conexiunea menționată la punctul 87 subpunctul 87.1 nu se aplică în cazul în care constrângeri geografice specifice ori constrângeri fizice semnificative împiedică o astfel de conexiune. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (3) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|-----------------------|----------------------------|---|
| derogări de la cerințele minime menționate la alineatul (2) din motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, al rezultatului negativ al analizei cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau al impactului negativ semnificativ asupra mediului sau biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere. | | | |
| Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor suplimentare respective. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|---|---|----------------------------|--|
| Articolul 27. Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală | | | |
| (1) Statele membre se asigură că infrastructura de transport maritim a rețelei centrale respectă dispozițiile articolului 26 alineatul (1). | 89. Autoritatea administrativă competentă în domeniul transportului pe căi navigabile interioare se asigură că infrastructura de transport maritim a rețelei centrale respectă dispozițiile punctului 86. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (2) Statele membre se asigură că infrastructura de transport maritim a rețelei centrale îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 26 alineatul (2) până la 31 decembrie 2030. | 90. 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. | Parțial compatibil. | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. Termenul fixat în regulamentul transpus este unul ireal pentru Republica Moldova. S-a propus un termen extins, dar va trebui de notificat Comisia și de argumentat extinderea termenului. |
| (3) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări de la cerințele minime menționate la alineatul (2) pe baza unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, a rezultatului negativ al analizei cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau a impactului negativ semnificativ asupra mediului sau biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|--|----------------------------|---|
| furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor suplimentare respective. | | | |
| Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Articolul 28. Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii maritime și pentru spațiul maritim european | | | |
| În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura maritimă și de spațiul maritim european, în plus față de prioritățile stabilite la articolele 12 și 13, se acordă atenție următoarelor aspecte: | 91. 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (a) îmbunătățirea accesului maritim, cum ar fi diguri sparge-val, canale maritime, șenale navigabile, ecluze, dragare și asistență la navigație; | 91.1. Îmbunătățirea accesului maritim, cum ar fi diguri sparge-val, canale maritime, șenale navigabile, ecluze, dragare și asistență la navigație; | Compatibil | - |
| (b) 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; | 91.2. 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; | Compatibil | - |

| | | | |
|---|--|------------|---|
| (c) îmbunătățirea infrastructurii care interconectează diferitele moduri de transport, a echipamentelor și a sistemelor menționate la articolul 37 literele (a), (b) și (d); 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; | 91.3. Îmbunătățirea infrastructurii care interconectează diferitele moduri de transport, a echipamentelor și a sistemelor menționate la punctul 120 subpunctele 120.1, 120.2 și 120.4; 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (d) îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, în special în vederea creșterii nivelului de siguranță, securitate, eficiență și durabilitate; | 91.4. Îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, în special în vederea creșterii nivelului de siguranță, securitate, eficiență și durabilitate; | Compatibil | - |
| (e) introducerea și promovarea de noi tehnologii și inovații, precum și de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon; | 91.5. Introducerea și promovarea de noi tehnologii și inovații, precum și de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon; | Compatibil | - |
| (f) îmbunătățirea rezilienței lanțurilor logistice și a comerțului maritim internațional, inclusiv în ceea ce privește adaptarea la schimbările climatice; | 91.6. Îmbunătățirea rezilienței lanțurilor logistice și a comerțului maritim internațional, inclusiv în ceea ce privește adaptarea la schimbările climatice; | Compatibil | - |
| (g) adoptarea măsurilor de reducere a zgomotului și de asigurare a eficienței energetice; | 91.7. Adoptarea măsurilor de reducere a zgomotului și de asigurare a eficienței energetice; | Compatibil | - |
| (h) 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 dreptului Uniunii sau al acordurilor internaționale relevante, cum ar fi utilizarea programelor de stimulare ecologică; | 91.8. 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|---|--|------------|---|
| (i) 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; | 91.9. 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; | Compatibil | - |
| (j) promovarea transportului cu feribotul cu emisii zero și cu emisii scăzute ca mod durabil de transport de pasageri; | 91.10. Promovarea transportului cu feribotul cu emisii zero și cu emisii scăzute ca mod durabil de transport de pasageri; | Compatibil | - |
| (k) 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 congestionarea traficului; și | 91.11. 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 congestionarea traficului; și | Compatibil | - |
| (l) îmbunătățirea accesului la regiunile ultraperiferice și la alte regiuni îndepărtate, insulare și periferice. | 91.12. Îmbunătățirea accesului la regiunile ultraperiferice și la alte regiuni îndepărtate, insulare și periferice. | Compatibil | - |
| SECȚIUNEA 4. Infrastructura de transport rutier | | | |
| Articolul 29. Componente ale infrastructurii | | | |
| (1) Infrastructura de transport rutier cuprinde, în special: | 92. Infrastructura de transport rutier cuprinde, în special: | Compatibil | - |
| (a) căile rutiere, inclusiv: | 92.1. Căile rutiere (drumurile), inclusiv: | Compatibil | - |
| (i) poduri; | 92.1.1. Poduri (lucrări de artă); | Compatibil | - |
| (ii) tuneluri; | 92.1.2. Tuneluri; | Compatibil | - |
| (iii) joncțiuni; | 92.1.3. Joncțiuni; | Compatibil | - |
| (iv) intersecții; | 92.1.4. Intersecții; | Compatibil | - |
| (v) bretele rutiere; | 92.1.5. Bretele rutiere; | Compatibil | - |
| (vi) benzi de urgență; și | 92.1.6. Benzi de urgență; și | Compatibil | - |

| | | | |
|--|---|------------|---|
| (vii) infrastructură pentru atenuarea impactului asupra mediului, inclusiv soluții pentru conservarea faunei sau atenuarea zgomotului; | 92.1.7. Infrastructură pentru atenuarea impactului asupra mediului, inclusiv soluții pentru conservarea faunei sau atenuarea zgomotului; | Compatibil | - |
| (b) echipamentele asociate, inclusiv sisteme de cântărire în mers; | 92.2. Echipamentele asociate, inclusiv sisteme de cântărire în mers; | Compatibil | - |
| (c) infrastructura digitală și sistemele TIC pentru transport; | 92.3. Infrastructura digitală și sistemele TIC pentru transport; | Compatibil | - |
| (d) rutele de acces la terminalele multimodale de marfă; | 92.4. Rutele de acces la terminalele multimodale de marfă; | Compatibil | - |
| (e) conexiunile terminalelor de marfă și ale platformelor logistice cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport; | 92.5. Conexiunile terminalelor de marfă și ale platformelor logistice cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport; | Compatibil | - |
| (f) terminalele de autobuz; | 92.6. Autogări și stații de autobuz; | Compatibil | - |
| (g) infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi; și | 92.7. Infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi; și | | - |
| (h) zonele de parcare și spațiile de servicii, inclusiv zone de parcare sigure și securizate pentru vehiculele comerciale. | 92.8. Zonele de parcare și spațiile de servicii, inclusiv zone de parcare sigure și securizate pentru vehiculele comerciale. | Compatibil | - |
| (2) Căile rutiere menționate la alineatul (1) litera (a) de la prezentul articol și indicate pe hărțile din anexa I 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. Căile rutiere menționate la punctul 92 subpunctul 92.1 și indicate pe hărțile din anexa I 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (3) Printre echipamentele asociate căilor rutiere menționate la alineatul (1) litera (b) se pot număra 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 | 94. Printre echipamentele asociate căilor rutiere menționate la punctul 92 subpunctul 92.2 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 | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |

| | | | |
|--|--|------------|---|
| parcarea în condiții de siguranță și securitate a vehiculelor comerciale. | pentru parcarea în condiții de siguranță și securitate a vehiculelor comerciale. | | |
| Articolul 30. Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală | | | |
| (1) Statele membre se asigură că: | 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 rutieră, precum și cu alte entități competente în domeniu se asigură că: | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (a) siguranța infrastructurii de transport rutier este asigurată, monitorizată și, dacă este necesar, îmbunătățită în conformitate cu Directiva 2008/96/CE; | 95.1. 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (b) căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate și întreținute la standarde înalte de calitate și siguranță; | 95.2. Căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate și întreținute la standarde înalte de calitate și siguranță; | Compatibil | - |
| (c) 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; | 95.3. 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; | Compatibil | - |
| (d) tunelurile rutiere cu lungimea de peste 500 m respectă dispozițiile Directivei 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului; | 95.4. Tunelurile rutiere cu lungimea de peste 500m respectă cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană; | Compatibil | Norma a fost adaptată la obiectul de reglementare al Directivei 2004/54/CE. |
| (e) dacă este cazul, interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră este asigurată în conformitate cu Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului (53), cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/204 al Comisiei (54) și cu Regulamentul delegat (UE) 2020/203 al Comisiei; | 95.5. 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 | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|--|---|------------|---|
| | informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii Europene și țările învecinate; | | |
| (f) după caz, taxele de trecere sau de utilizare sunt percepute în conformitate cu Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului; | 95.6. 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (g) orice sistem de transport inteligent în cadrul infrastructurii de transport rutier respectă dispozițiile Directivei 2010/40/UE și este implementat în conformitate cu actele delegate adoptate în temeiul acesteia; și | 95.7. 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 | | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (h) infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804; | 95.8. Infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în conformitate cu legislația națională care îi reglementează. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, căile rutiere ale rețelei globale menționate la articolul 29 alineatul (1) litera (a) îndeplinesc următoarele cerințe: | 96. 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 92 subpunctul 92.1 îndeplinesc următoarele cerințe: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| (a) calea rutieră este proiectată, construită sau modernizată în mod special pentru traficul rutier; | 96.1. Calea rutieră este proiectată, construită sau modernizată în mod special pentru traficul rutier; | Compatibil | - |
| (b) 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 | 96.2. 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 | Compatibil | |

| | | | |
|---|--|----------------------------|---|
| (c) sistemele de cântărire în mers sunt instalate la fiecare 300 km, în medie, pe rețeaua unui stat membru. | 96.3. Sistemele de cântărire în mers sunt instalate la fiecare 300 km, în medie, pe rețeaua teritoriului Republicii Moldova. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| În sensul literei (c) de la primul paragraf, atunci când instalează aceste sisteme de cântărire în mers, statele membre se pot concentra asupra 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 Directiva 96/53/CE. | 97. În sensul prevederii de la punctul 96 subpunctul 96.3, 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| (3) Statele membre 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, astfel cum sunt definite în Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013 al Comisiei: | 98. 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. Trimiterea la Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013 al Comisiei este irelevantă, întrucât termenul „informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră” este definit la punctul 5 subpunctul 5.45 din proiectul regulamentului, iar trimiterea la el nu este necesară. |
| (a) pentru infrastructura existentă a rețelei globale, până la 31 decembrie 2030; și | 98.1. Pentru infrastructura existentă a rețelei globale, până la 31 decembrie 2030; și | Compatibil | - |
| (b) 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. | 98.2. 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. | Compatibil | - |
| (4) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări de la cerințele prevăzute la alineatul (2) în ceea ce privește drumurile pe care densitatea | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|---|-----------------------|----------------------------|---|
| <p>traficului nu depășește 10 000 de vehicule pe zi în ambele direcții, sau din motivul unor constrângeri geografice specifice ori al unor constrângeri fizice semnificative, al rezultatului negativ al unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau al impactului negativ semnificativ asupra mediului sau biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător, având în vedere, de asemenea, că infrastructurile în cauză fac obiectul unor evaluări ale impactului asupra siguranței rutiere, al auditurilor și al inspecțiilor și, dacă este necesar, al unor măsuri de remediere în conformitate cu Directiva 2008/96/CE. Cererea de derogare este coordonată cu statul membru învecinat sau statele membre învecinate, după caz. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.</p> | | | |
| <p>Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizele statelor membre învecinate în cauză.</p> | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| <p>Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor suplimentare respective.</p> | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| <p>Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la</p> | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|--|----------------------------|---|
| primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată. | | | |
| Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Articolul 31. Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă | | | |
| (1) Statele membre se asigură că infrastructura rutieră a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse respectă dispozițiile articolului 30 alineatul (1). | 99. 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 95. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030 pentru infrastructura rutieră care face parte din rețeaua centrală și până la 31 decembrie 2040 pentru infrastructura rutieră care face parte din rețeaua centrală extinsă, căile rutiere menționate la articolul 29 alineatul (1) litera (a) respectă următoarele cerințe: | 100. 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 92 subpunctul 92.1 respectă următoarele cerințe: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| (a) căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate în mod special pentru traficul rutier; | 100.1. Căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate în mod special pentru traficul rutier; | Compatibil | - |

| | | | |
|---|--|------------|---|
| (b) 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 | 100.2. 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 | Compatibil | - |
| (c) 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. | 100.3. 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. | Compatibil | - |
| (3) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura rutieră a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse respectă următoarele cerințe: | 101. 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (a) 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 | 101.1. 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 | Compatibil | - |
| (b) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 30 alineatul (2) litera (c). | 101.2. Îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 96 subpunctul 96.3. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (4) Statele membre 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 maxim 150 de km între două astfel de zone, care să asigure un spațiu de parcare | 102. 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 | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|---|---|----------------------------|---|
| suficient pentru vehiculele comerciale și să respecte cerințele prevăzute la articolul 8a alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Statele membre se pot concentra asupra tronsoanelor rutiere cu un trafic de mărfuri de mare intensitate. | 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 maxim 150 de 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 6.40. La implementarea acestei cerințe, se permite concentrarea asupra tronsoanelor rutiere cu un trafic de mărfuri de mare intensitate. | | |
| (5) Statele membre se asigură că infrastructura rutieră îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 30 alineatul (3): | 103. 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 98: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| (a) pentru infrastructura existentă a rețelei centrale, până la 31 decembrie 2025, iar pentru infrastructura existentă a rețelei centrale extinse, până la 31 decembrie 2030; și | 103.1. Pentru infrastructura existentă a rețelei centrale extinse, până la 31 decembrie 2030; și | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (b) pentru noua infrastructură a rețelei centrale, până la 31 decembrie 2030, iar 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. | 103.2. 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (6) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări de la cerințele prevăzute la alineatele (2), 3 și (4) în ceea ce privește drumurile pe care densitatea traficului nu depășește 10 000 de vehicule pe zi în ambele direcții sau din motivul unor constrângeri geografice specifice ori al unor constrângeri fizice semnificative, al rezultatului | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|---|-----------------------|----------------------------|---|
| <p>negativ al unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau al impactului negativ semnificativ asupra mediului sau biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător, având în vedere, de asemenea, că infrastructurile în cauză fac obiectul unor evaluări ale impactului asupra siguranței rutiere, al auditurilor și al inspecțiilor și, dacă este necesar, al unor măsuri de remediere în conformitate cu Directiva 2008/96/CE. Cererea de derogare este coordonată cu statul membru învecinat sau statele membre învecinate în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.</p> | | | |
| <p>Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizele statelor membre învecinate în cauză.</p> | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| <p>Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor suplimentare respective.</p> | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| <p>Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în</p> | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|---|--|----------------------------|---|
| conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată. | | | |
| Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Articolul 32. Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere | | | |
| În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura rutieră și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolele 12 și 13, se acordă atenție următoarelor aspecte: | 104. 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (a) 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; | 104.1. 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; | Compatibil | - |
| (b) 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; | 104.2. 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; | Compatibil | - |
| (c) îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, introducerea de tehnologii inovatoare pentru a îmbunătăți controlul conformității cu cadrul juridic al Uniunii în domeniul transportului rutier, incluzând instrumente inteligente și automatizate de asigurare a respectării legislației și infrastructura de comunicații; | 104.3. 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (d) în contextul construirii sau modernizării infrastructurii rutiere, asigurarea continuității și | 104.4. În contextul construirii sau modernizării infrastructurii rutiere, asigurarea continuității și | Compatibil | - |

| | | | |
|---|---|------------|---|
| 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 | 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 | | |
| (e) 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 articolul 8a alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006. | 104.5. 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 6.40. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| SECȚIUNEA 5. Infrastructura de transport aerian | | | |
| Articolul 33. Componente ale infrastructurii | | | |
| (1) Infrastructura de transport aerian cuprinde, în special: | 150. Infrastructura de transport aerian cuprinde, în special: | Compatibil | - |
| (a) spațiul aerian, rutele și căile aeriene; | 105.1. Spațiul aerian, rutele și căile aeriene; | Compatibil | - |
| (b) aeroporturile, inclusiv infrastructura și echipamentele necesare pentru operațiunile la sol și de transport în interiorul zonei aeroportuare, precum și vertiporturile; | 105.2. Aeroporturile, inclusiv infrastructura și echipamentele necesare pentru operațiunile la sol și de transport în interiorul zonei aeroportuare, precum și vertiporturile; | Compatibil | - |
| (c) conexiunile aeroporturilor cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport; | 105.3. Conexiunile aeroporturilor cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport; | Compatibil | - |
| (d) sistemele ATM/ANS și echipamentele asociate, inclusiv echipamentele spațiale; | 105.4. Sistemele ATM/ANS și echipamentele asociate, inclusiv echipamentele spațiale; | Compatibil | - |
| (e) infrastructura legată de combustibilii alternativi și alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționate; | 105.5. Infrastructura legată de combustibilii alternativi și alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționate; | Compatibil | - |
| (f) 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 | 105.6. 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, | Compatibil | - |

| | | | |
|--|--|------------|---|
| serviciile de handling la sol, operațiunile cu aeronave și transportul de pasageri la sol; | operațiunile cu aeronave și transportul de pasageri la sol; | | |
| (g) infrastructura utilizată pentru colectarea separată a deșeurilor, prevenirea generării de deșeuri și activitățile din domeniul economiei circulare; și | 105.7. Infrastructura utilizată pentru colectarea separată a deșeurilor, prevenirea generării de deșeuri și activitățile din domeniul economiei circulare; și | Compatibil | - |
| (h) cosmodromurile. | 105.8. Cosmodromurile. | Compatibil | - |
| (2) Pentru a face parte din rețeaua globală, un aeroport îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții: | 106. Pentru a face parte din rețeaua globală, un aeroport îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții: | Compatibil | - |
| (a) 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; | 106.1. 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; | Compatibil | - |
| (b) 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, 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. | 106.2. 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. | Compatibil | - |
| Volumul anual total al pasagerilor și volumul anual total al mărfurilor se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat. | 107. Volumul anual total al pasagerilor și volumul anual total al mărfurilor se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Biroul Național de Statistică și de Eurostat. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| Articolul 34. Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală și rețeaua globală | | | |
| (1) Statele membre se asigură că: | 108 Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|---|---|------------|---|
| | autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului aerian se asigură că: | | |
| (a) aeroporturile rețelei transeuropene 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; | 108.1. 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (b) aeroporturile rețelei transeuropene 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 transeuropeană de transport feroviar sau, în cazul în care aeroportul este situat într-un nod urban al rețelei feroviare transeuropene sau în vecinătatea unui astfel de nod, conectarea acestui aeroport la respectivul nod urban prin cale ferată, metrou, transport feroviar ușor, tramvai, teleferic 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; | 108.2. 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (c) orice aeroport din rețeaua transeuropeană de transport oferă cel puțin un terminal deschis tuturor operatorilor și utilizatorilor, fără discriminare, și care aplică tarife transparente și nediscriminatorii; | 108.3. 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|--|---|------------|--|
| (d)standardele de bază comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, astfel cum au fost adoptate de Uniune în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, se aplică infrastructurii de transport aerian; | 108.4. 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; | | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. Legea nr. 192/2019, care transpune Regulamentul UE 300/2008. |
| (e) infrastructura pentru managementul traficului aerian permite implementarea Cerului unic european, în conformitate cu Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (UE) 2018/1139, 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; | 108.5. Infrastructura pentru managementul traficului aerian permite implementarea Cerului unic european, în corespundere 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (f) infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în aeroporturi în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804; și | 108.6. Infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în aeroporturi în conformitate cu legislația națională armonizată cu privire la instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi; și | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. Regulamentul (UE) 2023/1804 nu a fost încă transpus. Totuși, în prezent, se lucrează la un proiect de hotărâre de Guvern de transpunere a regulamentului numit. Astfel, pentru a asigura implementarea cerințelor comunitare, norma propune trimiterea la legislația armonizată care va reglementa regulile de instalare a infrastructurii pentru combustibilii alternativi. |
| (g) 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 | 108.7. 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 | Compatibil | - |

| | | | |
|--|---|----------------------------|---|
| aeroporturilor din rețeaua centrală, și până la 31 decembrie 2040, în cazul aeroporturilor din rețeaua globală. | decembrie 2030, în cazul aeroporturilor din rețeaua centrală, și până la 31 decembrie 2040, în cazul aeroporturilor din rețeaua globală. | | |
| Volumul anual total al pasagerilor menționat la literele (a), (b) și (g) de la primul paragraf se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă la 18 iulie 2024, pe baza statisticilor publicate de Eurostat. | 109. Volumul anual total al pasagerilor menționat la punctul 108 subpunctele 108.1, 108.2 și 108.7 se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă la data intrării în vigoare a prezentului regulament, pe baza statisticilor publicate de Biroul Național de Statistică și de Eurostat. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| (2) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări în ceea ce privește cerințele prevăzute la alineatul (1) literele (a), (b) și (g), pe motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, al absenței unui sistem feroviar pe teritoriu, al unui rezultat negativ al unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau al impactului negativ semnificativ asupra mediului sau biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Statele membre pot solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor suplimentare respective. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|---|----------------------------|---|
| Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Articolul 35. Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii de transport aerian | | | |
| În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura de transport aerian și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolele 12 și 13, se acordă atenție următoarelor aspecte: | 110. 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (a) creșterea eficienței energetice și operaționale la nivelul aeroporturilor; | 110.1. Creșterea eficienței energetice și operaționale la nivelul aeroporturilor; | Compatibil | - |
| (b) 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; | 110.2. 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; | Compatibil | - |
| (c) îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, în special în vederea creșterii nivelului de siguranță și securitate; | 110.3. Îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, în special în vederea creșterii nivelului de siguranță și securitate; | Compatibil | - |
| (d) îmbunătățirea interconexiunilor multimodale între aeroporturi și infrastructurile altor moduri de | 10.4. Îmbunătățirea interconexiunilor multimodale între aeroporturi și infrastructurile | Compatibil | - |

| | | | |
|--|---|------------|---|
| transport, precum și între aeroporturi și nodurile urbane, după caz; | altor moduri de transport, precum și între aeroporturi și nodurile urbane, după caz; | | |
| (e) 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 Regulamentul (UE) 2023/1804, precum și combustibili care respectă Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului; | 110.5. 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. Regulamentul (UE) 2023/1804 și Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului nu au fost încă transpuse. În prezent, se lucrează la proiecte de hotărâre de Guvern de transpunere a regulamentului numit. Astfel, pentru a asigura implementarea cerințelor comunitare, norma propune trimiterea la legislația armonizată care va reglementa regulile de instalare a infrastructurii pentru combustibilii alternativi și la cea cu privire la condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil. |
| (f) 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 II, prin cale ferată, metrou, transport feroviar ușor, tramvai, teleferic sau, în mod excepțional, prin alte soluții de transport public cu emisii zero; și | 110.6. 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 II, prin cale ferată, metrou, transport feroviar ușor, tramvai, teleferic sau, în mod excepțional, prin alte soluții de transport public cu emisii zero; și | Compatibil | - |
| (g) 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. | 110.7. 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. | Compatibil | - |

| | | | |
|---|---|------------|--|
| SECȚIUNEA 6. Infrastructura pentru terminale multimodale de marfă | | | |
| Articolul 36. Identificarea terminalelor multimodale de marfă | | | |
| (1) Terminalele multimodale de marfă din cadrul rețelei transeuropene de transport sunt terminale care sunt deschise tuturor operatorilor și utilizatorilor în mod nediscriminatoriu și care sunt: | 111. 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile pct. 2 din prezentul proiect. |
| (a) situate în porturile maritime ale rețelei transeuropene de transport sau în vecinătatea acestora, astfel cum sunt enumerate în anexa II; | 111.1. Situate în porturile maritime ale rețelei transeuropene de transport sau în vecinătatea acestora, astfel cum sunt enumerate în anexa II; | Compatibil | - |
| (b) situate în porturile interioare ale rețelei transeuropene de transport sau în vecinătatea acestora, astfel cum sunt enumerate în anexa II; | 111.2. Situate în porturile interioare ale rețelei transeuropene de transport sau în vecinătatea acestora, astfel cum sunt enumerate în anexa II; | Compatibil | - |
| (c) situate în aeroporturile din rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II; sau | 111.3. Situate în aeroporturile din rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II; | Compatibil | - |
| (d) clasificate ca terminale feroviar-rutiere sau terminale de-a lungul căilor navigabile interioare ale rețelei transeuropene de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II. | 111.4. Clasificate ca terminale feroviar-rutiere sau terminale de-a lungul căilor navigabile interioare ale rețelei transeuropene de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II. | Compatibil | - |
| (2) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că există o capacitate suficientă de terminale multimodale de marfă care deservește rețeaua transeuropeană de transport, ținând cont de fluxurile de trafic actuale și viitoare, în special de fluxurile care deservește nodurile urbane, centrele industriale, porturile și nodurile logistice. | 112. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordinea 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 deservește segmentul național al TEN-T, ținând cont de fluxurile de trafic actuale și viitoare, în special de fluxurile care deservește nodurile urbane, centrele industriale, porturile și nodurile | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|---|--|------------|---|
| | logistice. Guvernul asigură, în limita resurselor disponibile, mijloacele financiare necesare realizării acestor obiective. | | |
| (3) Până la 19 iulie 2027, statele membre efectuează o analiză de piață și perspectivă privind terminalele multimodale de marfă aflate pe teritoriul lor. Această analiză vizează cel puțin: | 113. 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (a) examinarea fluxurilor actuale și viitoare de trafic al mărfurilor, pentru fiecare mod de transport; | 113.1. Examinarea fluxurilor actuale și viitoare de trafic al mărfurilor, pentru fiecare mod de transport; | Compatibil | - |
| (b) 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 | 113.2. 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 | Compatibil | - |
| (c) 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 litera (b), având în vedere terminalele situate în zonele de frontieră ale statelor membre învecinate | 113.3. 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 163.2, ținând cont și de terminalele situate în zonele de frontieră ale Republicii Moldova, precum și de cele existente pe teritoriul statelor învecinate. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| Statele membre consultă expeditorii, transportatorii, operatorii de servicii logistice, precum și alte părți interesate relevante care își desfășoară activitatea pe teritoriul lor. În cadrul analizei efectuate, statele membre iau în considerare rezultatele consultării. | 114. Pentru realizarea analizei prevăzute la punctul 113, 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|---|--|------------|---|
| Statele membre notifică Comisiei, fără întârziere, rezultatele analizei respective. | 115. Guvernul notifică Comisiei, fără întârziere, rezultatele analizei prevăzute la punctul 113. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| (4) În cazul în care analiza menționată la alineatul (3) identifică necesitatea unor noi terminale multimodale de marfă sau a unei capacități suplimentare de transbordare în terminalele existente, statele membre elaborează un plan de acțiune pentru dezvoltarea unei rețele de terminale multimodale de marfă, incluzând locurile unde au fost identificate astfel de nevoi. | 116. În cazul în care analiza menționată la punctul 113 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| Planul de acțiune este notificat Comisiei în termen de 12 luni de la finalizarea analizei menționate la alineatul (3). | 117. Planul de acțiune prevăzut la punctul 116 este notificat Comisiei în termen de 12 luni de la finalizarea analizei menționate la punctul 113. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| Pe baza acestui plan de acțiune, statele membre notifică Comisiei o listă a terminalelor feroviar-rutiere și a terminalelor situate de-a lungul căilor navigabile interioare pe care propun să le adauge la anexele I și II. | 118. Pe baza planului de acțiune prevăzut la punctul 116, Guvernul notifică Comisiei o listă a terminalelor feroviar-rutiere și a terminalelor situate de-a lungul căilor navigabile interioare pe care propune să le adauge la anexele I și II. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| (5) Pentru a face parte din rețeaua transeuropeană de transport și a fi înscris în anexa II, un terminal feroviar-rutier sau un terminal situat de-a lungul căilor navigabile interioare îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții: | 119. Pentru a face parte din rețeaua transeuropeană de transport și a fi înscris în anexa II, un terminal feroviar-rutier sau un terminal situat de-a lungul căilor navigabile interioare îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții: | Compatibil | - |
| (a) 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; | 119.1. 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; | Compatibil | - |

| | | | |
|--|--|------------|---|
| (b) este principalul terminal feroviar-rutier desemnat de statul membru pentru o regiune NUTS 2, în cazul în care nu există niciun terminal feroviar-rutier care să îndeplinească cerințele prevăzute la litera (a) în regiunea NUTS 2 respectivă; | 119.2. Este principalul terminal feroviar-rutier desemnat de 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 Guvernul, în cazul în care nu există niciun terminal feroviar-rutier care să îndeplinească cerințele prevăzute la subpunctul 119.1 în regiunea NUTS 2 respectivă; | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la legislația Republicii Moldova. |
| (c) este propus de statul membru pentru adăugarea în anexele I și II în conformitate cu alineatul (4) de la prezentul articol. | 119.3. Este propus de Guvern pentru adăugarea în anexele I și II în conformitate cu punctul 118. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| Articolul 37. Componente ale infrastructurii | | | |
| Terminalele multimodale de marfă cuprind, în special: | 120. Terminalele multimodale de marfă cuprind, în special: | Compatibil | - |
| (a) infrastructura care interconectează diferitele moduri de transport în interiorul zonei unui terminal și în apropierea acesteia; | 120.1. Infrastructura care interconectează diferitele moduri de transport în interiorul zonei unui terminal și în apropierea acesteia; | Compatibil | - |
| (b) echipamente precum macarale, transportoare sau alte dispozitive de transbordare pentru deplasarea mărfurilor între diverse moduri de transport, precum și pentru poziționarea și depozitarea mărfurilor; | 120.2. Echipamente precum macarale, transportoare sau alte dispozitive de transbordare pentru deplasarea mărfurilor între diverse moduri de transport, precum și pentru poziționarea și depozitarea mărfurilor; | Compatibil | - |
| (c) 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; | 120.3. 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; | Compatibil | - |
| (d) 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 | 120.4. 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 | Compatibil | - |
| (e) infrastructura pentru combustibili alternativi. | 120.5. Infrastructura pentru combustibili alternativi. | Compatibil | - |

| Articolul 38. Cerințe privind infrastructura de transport | | | |
|---|---|--------------------|---|
| (1) Statele membre 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 II și în toate terminalele feroviar-rutiere și terminalele situate de-a lungul căilor navigabile interioare indicate pe hărțile din anexa I și enumerate în anexa II, îndeplinesc următoarele cerințe: | 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 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 II și în toate terminalele feroviar-rutiere și terminalele situate de-a lungul căilor navigabile interioare indicate pe hărțile din anexa I și enumerate în anexa II, îndeplinesc următoarele cerințe: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| (a) acestea sunt conectate la cel puțin două moduri de transport disponibile în zonă; | 121.1. Acestea sunt conectate la cel puțin două moduri de transport disponibile în zonă; | Compatibil | - |
| (b) până la 31 decembrie 2030, acestea sunt echipate în interiorul terminalului sau într-o rază de maximum 3 km de la terminal cu cel puțin o stație de reîncărcare, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 52 din Regulamentul (UE) 2023/1804, destinată deservirii vehiculelor grele de marfă și, după caz, cu o stație de realimentare, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 59 din regulamentul respectiv, utilizată pentru hidrogen și destinată deservirii vehiculelor grele de marfă; și | 121.2. 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 | Parțial compatibil | Termenul fixat în regulamentul transpus este unul ireal pentru Republica Moldova. S-a propus un termen extins, dar va trebui de notificat Comisia și de argumentat extinderea termenului. Trimiterile la normele corespunzătoare de la articolul 2 punctele 52 și 59 din Regulamentul (UE) 2023/1804 nu sunt necesare. Or, noțiunile „stație de reîncărcare” și „stație de realimentare” sunt incluse în pct. 5 subpunctele 5.43 și 5.44, iar conform regulilor de tehnică legislativă, trimiterile la noțiuni nu se practică. |

| | | | |
|---|---|--------------------|--|
| (c) acestea sunt echipate cu instrumente digitale pentru a facilita, până la 31 decembrie 2030: | 121.3. Acestea sunt echipate cu instrumente digitale pentru a facilita, până la 31 decembrie 2040: | Parțial compatibil | Termenul fixat în regulamentul transpus este unul ireal pentru Republica Moldova. S-a propus un termen extins, dar va trebui de notificat Comisia și de argumentat extinderea termenului. |
| (i) realizarea de operațiuni eficiente la nivelul terminalelor care pot include sisteme de recunoaștere a numerelor de înmatriculare (<i>photogates</i>), 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 | 121.3.1. Realizarea de operațiuni eficiente la nivelul terminalelor, care pot include sisteme de recunoaștere a numerelor de înmatriculare (<i>photogates</i>), 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 | Compatibil | - |
| (ii) 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. | 121.3.2. 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. | Compatibil | - |
| (2) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura, în mod echitabil și fără discriminare, că, până la 31 decembrie 2030, terminalele multimodale de marfă menționate la alineatul (1) 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, până la 31 decembrie 2040, terminalele multimodale de marfă menționate la punctul 121, 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. | Parțial compatibil | Termenul fixat în regulamentul transpus este unul ireal pentru Republica Moldova. S-a propus un termen extins, dar va trebui de notificat Comisia și de argumentat extinderea termenului. Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| (3) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura, în mod echitabil și fără discriminare, că terminalele multimodale de | 123. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine, competente în | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|--|--|-----------------------------------|----------|
| <p>marfă menționate la alineatul (1), care sunt conectate la rețeaua feroviară centrală sau la rețeaua feroviară centrală extinsă, pot 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.</p> <p>Prezentul alineat nu se aplică terminalelor multimodale de marfă care sunt conectate numai la rețele feroviare izolate.</p> | <p>domeniul transporturilor depun toate eforturile posibile pentru a se asigura, în mod echitabil și fără discriminare, că terminalele multimodale de marfă menționate la punctul 121, care sunt conectate la rețeaua feroviară centrală sau la rețeaua feroviară centrală extinsă, au capacitatea de a opera trenuri cu o lungime de 740m 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 740m până la 31 decembrie 2040. Prezentul punct alineat nu se aplică terminalelor multimodale de marfă care sunt conectate numai la rețele feroviare izolate.</p> | | |
| <p>(4)La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări de la cerințele menționate la prezentul articol, pe motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, în special atunci când terminalul este situat într-o zonă restricționată din punctul de vedere al spațiului, pe motivul unui rezultat negativ al unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau al impactului negativ semnificativ asupra mediului sau biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.</p> | <p>Prevederi netranspuse</p> | <p>Prevederi UE neaplicabile.</p> | <p>-</p> |
| <p>Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf.</p> | <p>Prevederi netranspuse</p> | <p>Prevederi UE neaplicabile.</p> | <p>-</p> |
| <p>Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult</p> | <p>Prevederi netranspuse</p> | <p>Prevederi UE neaplicabile.</p> | <p>-</p> |

| | | | |
|--|--|----------------------------|---|
| 30 de zile calendaristice de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor suplimentare respective. | | | |
| Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii formulate în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Articolul 39. Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii multimodale de transport | | | |
| În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura multimodală de transport și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolele 12 și 13, se acordă atenție următoarelor aspecte: | 124. 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (a) facilitarea interconexiunilor între diferitele moduri de transport; | 124.1. Facilitarea interconexiunilor între diferitele moduri de transport; | Compatibil | - |
| (b) eliminarea principalelor bariere tehnice și administrative din calea transportului multimodal, inclusiv prin punerea în aplicare a eFTI; | 124.2. Eliminarea principalelor bariere tehnice și administrative din calea transportului multimodal, inclusiv prin punerea în aplicare a eFTI; | Compatibil | - |
| (c) dezvoltarea unei bune circulații a informațiilor care să permită furnizarea de servicii de transport | 124.3. Dezvoltarea unei bune circulații a informațiilor care să permită furnizarea de | Compatibil | - |

| | | | |
|--|---|------------|---|
| în cadrul întregului sistem transeuropean de transport; | servicii de transport în cadrul întregului sistem transeuropean de transport; | | |
| (d) facilitarea interoperabilității pentru schimbul de date, accesul la date și reutilizarea datelor în cadrul modurilor de transport și între acestea; | 124.4. Facilitarea interoperabilității pentru schimbul de date, accesul la date și reutilizarea datelor în cadrul modurilor de transport și între acestea; | Compatibil | - |
| (e) promovarea, după caz, a posibilității ca liniile abătute și terminalele de marfă multimodale din rețeaua transeuropeană de transport să permită gestionarea trenurilor cu o lungime de 740 m fără a fi necesare manipulări; | 124.5. Promovarea, după caz, a posibilității ca liniile abătute și terminalele de marfă multimodale din segmentului național al TEN-T, să permită gestionarea trenurilor cu o lungime de 740m fără a fi necesare manipulări; | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile punctului 2 din prezentul proiect. |
| (f) extinderea și electrificarea liniilor abătute de plecare și de sosire, ajustarea sistemelor de semnalizare și îmbunătățirea configurației șinelor; | 124.6. Extinderea și electrificarea liniilor abătute de plecare și de sosire, ajustarea sistemelor de semnalizare și îmbunătățirea configurației șinelor; | Compatibil | - |
| (g) promovarea, după caz, a migrării liniilor abătute către ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm; și | 124.7. Promovarea, după caz, a migrării liniilor abătute către ecartamentul nominal standard european de 1435mm; și | Compatibil | - |
| (h) promovarea infrastructurii multimodale de transport care facilitează un transfer modal eficace către moduri de transport durabile. | 124.8. Promovarea infrastructurii multimodale de transport care facilitează un transfer modal eficace către moduri de transport durabile. | Compatibil | - |
| SECȚIUNEA 7. Noduri urbane | | | |
| Articolul 40. Componente ale nodurilor urbane | | | |
| (1) Un nod urban cuprinde, în special: | 125. Componentele nodului urban sunt, în special: | Compatibil | - |
| (a) infrastructura de transport în nodul urban care face parte din rețeaua transeuropeană de transport, inclusiv rutele ocolitoare; și | 125.1. Infrastructura de transport în nodul urban care face parte din segmentul național al TEN-T, inclusiv rutele ocolitoare; și | Compatibil | - |
| (b) punctele de acces la rețeaua transeuropeană de transport, 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. | 125.2. 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. | Compatibil | - |

| | | | |
|--|---|--------------|---|
| (2) Orașele aflate în centrul fiecărui nod urban al rețelei transeuropene de transport sunt enumerate în anexa II. Pentru a face parte din rețeaua transeuropeană de transport și a fi înscris în anexa II, 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. Orașele aflate în centrul fiecărui nod urban al segmentului național al TEN-T sunt enumerate în anexa II. Pentru a face parte din rețeaua națională de transport și a fi înscris în anexa II, 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. | Compatibil | - |
| Articolul 41. Cerințe privind nodurile urbane | | | |
| (1) În contextul dezvoltării rețelei transeuropene de transport în nodurile urbane, pentru a asigura funcționarea eficientă și fără blocaje a întregii rețele, statele membre asigură: | 127. 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 subordinea competente în domeniul transporturilor asigură implementarea următoarelor cerințe: | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (a) disponibilitatea infrastructurii de reîncărcare și realimentare cu combustibili alternativi, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804; | 127.1. Disponibilitatea infrastructurii de reîncărcare și realimentare cu combustibili alternativi, în conformitate cu legislația națională armonizată cu privire la combustibilii alternativi; | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. Regulamentul (UE) 2023/1804 nu a fost încă transpus. Totuși, în prezent, se lucrează la un proiect de hotărâre de Guvern de transpunere a regulamentului numit. Astfel, pentru a asigura implementarea cerințelor comunitare, norma propune trimiterea la legislația armonizată care va reglementa regulile de instalare a infrastructurii pentru combustibilii alternativi. |
| (b) până la 31 decembrie 2027: | 127.2. Până la 31 decembrie 2030: | Incompatibil | Termenul fixat în regulamentul transpus este unul ireal pentru Republica Moldova. S-a propus un termen extins, dar va trebui de notificat Comisia și de argumentat extinderea termenului. |

| | | | |
|---|---|-------------------|---|
| <p>(i) 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</p> | <p>127.2.1. autoritățile publice locale competente, în comun cu organul central de specialitate în domeniul transporturilor, autoritățile administrative din subordinea 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</p> | <p>Compatibil</p> | <p>-</p> |
| <p>(ii) colectarea și transmiterea către Comisie a datelor privind mobilitatea urbană pentru fiecare nod urban în domeniile durabilității, siguranței și accesibilității, în conformitate cu indicatorii și metodologia menționate la alineatul (2);</p> | <p>127.2.2. organul central de specialitate în domeniul transporturilor colectează și transmite Guvernului pentru transmitere către Comisie a datelor privind mobilitatea urbană pentru fiecare nod urban în domeniile durabilității, siguranței și accesibilității, în conformitate cu indicatorii și metodologia menționate la punctul 129;</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect.</p> |
| <p>(c) 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, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 52 din Regulamentul (UE) 2023/1804, destinată deservirii autobuzelor și autocarelor; Statele membre examinează, de asemenea, dezvoltarea în astfel de noduri a unei stații de realimentare, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 59 din regulamentul respectiv, utilizată</p> | <p>127.3. 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 subordinea competente în domeniul transporturilor administratorul infrastructurii rutiere de interes național, aflate în proprietatea publică a statului, precum și alți administratorii de infrastructură a</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Trimiterile la normele corespunzătoare de la articolul 2 punctele 52 și 59 din Regulamentul (UE) 2023/1804 nu sunt necesare. Or, noțiunile „stație de reîncărcare” și „stație de realimentare” sunt incluse în pct. 5 subpunctele 5.43 și 5.44, iar conform regulilor de tehnică legislativă, trimiterile la noțiuni nu se practică.</p> |

| | | | |
|---|--|----------------------------|---|
| <p>pentru hidrogen și destinată deservirii autobuzelor și autocarelor; și</p> | <p>drumurilor examinează, de asemenea, dezvoltarea în astfel de noduri a unei stații de realimentare, utilizată pentru hidrogen și destinată deservirii autobuzelor și autocarelor; și</p> | | |
| <p>(d) 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.</p> | <p>127.4. 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.</p> | Compatibil | - |
| <p>Un terminal multimodal de marfă poate deservi mai multe noduri urbane și poate fi situat chiar în nodul urban sau în vecinătatea acestuia. Statele membre informează Comisia cu privire la aceste evoluții.</p> | <p>128. Un terminal multimodal de marfă poate deservi mai multe noduri urbane și poate fi situat chiar în nodul urban sau în vecinătatea acestuia. Guvernul informează Comisia cu privire la aceste evoluții.</p> | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| <p>(2) Atunci când adoptă și monitorizează PMUD-urile, autoritățile locale, în cooperare cu autoritățile naționale acolo unde este relevant, depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că PMUD-urile sunt în concordanță cu orientările din anexa V, luând în considerare, de asemenea, fluxurile transeuropene de transport pe distanțe lungi.</p> | <p>129. Atunci când adoptă și monitorizează PMUD-urile, autoritățile 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.</p> | Compatibil | <p>Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova.</p> <p>Termenul fixat în regulamentul transpus este unul ireal pentru Republica Moldova. S-a propus un termen extins, dar va trebui de notificat Comisia și de argumentat extinderea termenului.</p> |
| <p>Până la 19 iulie 2025 cel târziu, Comisia adoptă un act de punere în aplicare:</p> <p>(a) care definește, într-un număr limitat, indicatorii care trebuie utilizați pentru colectarea datelor prevăzută la alineatul (1) litera (b) de la prezentul articol;</p> | <p>Prevederi netranspuse</p> | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|---|--|----------------------------|---|
| <p>(b) care stabilește o metodologie pentru colectarea și transmiterea datelor în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol; și</p> <p>(c) care specifică termenele individuale pentru transmiterea acestor date.</p> <p>Termenele respective se stabilesc între trei și cinci ani.</p> <p>Actul de punere în aplicare este pregătit în strânsă cooperare cu statele membre și cu autoritățile regionale și locale ale acestora și, în acest sens, se ține seama de disponibilitatea și accesibilitatea datelor la nivel local, precum și de planurile de mobilitate urbană existente.</p> <p>Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 61 alineatul (3).</p> | | | |
| <p>(3) Comisia instituie, de asemenea, până la 19 iulie 2025 cel târziu, o interfață web care să le permită autorităților relevante să transmită PMUD și indicatorii menționați la alineatul (1) litera (b) și să le permită statelor membre să se asigure că PMUD și indicatorii au fost transmiși.</p> | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| <p>(4) Până la 19 iulie 2025, statele membre, fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (5), desemnează un punct național de contact pentru PMUD și instituie un program național privind PMUD cu scopul de a sprijini nodurile urbane să adopte și să pună în aplicare PMUD menționate la alineatul (1) litera (b) punctul (i) de la prezentul articol.</p> | 130. Fără a aduce atingere prevederilor punctului 21, în termen de un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, Guvernul, la propunerea ministrului infrastructurii și dezvoltării regionale, 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 127 subpunctul 127.2.1. | Parțial compatibil. | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| <p>Articolul 42. Priorități suplimentare pentru nodurile urbane</p> | | | |

| | | | |
|--|---|------------|---|
| În promovarea proiectelor de interes comun legate de nodurile urbane și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolele 12 și 13, se acordă atenție următoarelor aspecte: | 131. 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (a) conexiunile pe primul și ultimul kilometru la punctele de acces la rețeaua transeuropeană de transport menționate la articolul 40 alineatul (1) litera (b) și între acestea, în scopul de a îmbunătăți performanța rețelei transeuropene de transport, cum ar fi liniile de metrou și de tramvai; | 131.1. Conexiunile pe primul și ultimul kilometru la punctele de acces la segmentul național al TEN-T, menționate la punctul 125 subpunctul 125.2 și între acestea, în scopul de a îmbunătăți performanța rețelei transeuropene de transport, cum ar fi liniile de metrou și de tramvai; | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (b) interconectarea fluidă dintre infrastructura rețelei transeuropene de transport și infrastructura de transport durabil regional și local, care poate include: | 131.2. Interconectarea fluidă dintre infrastructura rețelei transeuropene de transport și infrastructura de transport durabil regional și local, care poate include: | Compatibil | - |
| (i) 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 | 131.2.1. 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 | Compatibil | - |
| (ii) 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; | 131.2.2. 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; | Compatibil | - |
| (c) 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; | 131.3. 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 | Compatibil | - |

| | | | |
|---|---|------------|---|
| | construieste sau se modernizeaza infrastructura de transport; | | |
| (d) interconectarea durabila, fluida si sigura a infrastructurilor de transport de marfa feroviare, rutiere si, dupa caz, pe cai navigabile interioare, aeriene si maritime, precum si conexiuni adecvate cu platformele si instalatiile logistice; | 131.4. Interconectarea durabila, fluida si sigura a infrastructurilor de transport de marfa feroviare, rutiere si, dupa caz, pe cai navigabile interioare, aeriene si maritime, precum si conexiuni adecvate cu platformele si instalatiile logistice; | Compatibil | - |
| (e) atenuarea expunerii zonelor urbane la efectele negative ale tranzitului feroviar si rutier; | 131.5. Atenuarea expunerii zonelor urbane la efectele negative ale tranzitului feroviar si rutier; | Compatibil | - |
| (f) promovarea unui transport si a unei mobilitati eficiente, cu un nivel de zgomot scazut si cu emisii zero, inclusiv crearea unor flote urbane mai verzi pentru pasageri si marfa; | 131.6. Promovarea unui transport si a unei mobilitati eficiente, cu un nivel de zgomot scazut si cu emisii zero, inclusiv crearea unor flote urbane mai verzi pentru pasageri si marfa; | Compatibil | - |
| (g) dupa caz, cresterea ponderii modale a transportului public si a modurilor active de transport prin masuri care sa orienteze in principal mobilitatea pasagerilor catre aceste moduri, inclusiv o infrastructura sigura si securizata pentru modurile active; | 131.7. Dupa caz, cresterea ponderii modale a transportului public si a modurilor active de transport prin masuri care sa orienteze in principal mobilitatea pasagerilor catre aceste moduri, inclusiv o infrastructura sigura si securizata pentru modurile active; | Compatibil | - |
| (h) promovarea unei activitati de livrare a marfurilor in zonele urbane care sa fie eficienta, cu un nivel de zgomot scazut si cu emisii reduse de dioxid de carbon; | 131.8. Promovarea unei activitati de livrare a marfurilor in zonele urbane, care sa fie eficienta, cu un nivel de zgomot scazut si cu emisii reduse de dioxid de carbon; | Compatibil | - |
| (i) dupa caz, sporirea accesibilitatii si a conectivitatii intre zonele urbane si rurale si a accesului la un transport inteligent, durabil si la preturi accesibile; si | 131.9. Dupa caz, sporirea accesibilitatii si a conectivitatii intre zonele urbane si rurale si a accesului la un transport inteligent, durabil si la preturi accesibile; si | Compatibil | - |
| (j) adoptarea de masuri concrete care sa stimuleze implementarea mai extinsa de instrumente TIC si de sisteme de transport inteligent cu acces deschis tuturor operatorilor, pentru a permite itinerare optimizate pentru vehicule in vederea imbunatatirii gestionarii fluxurilor de trafic, a reducerii congestiei si poluarii aerului si a | 131.10. Adoptarea de masuri concrete care sa stimuleze implementarea mai extinsa de instrumente TIC si de sisteme de transport inteligent cu acces deschis tuturor operatorilor, pentru a permite itinerare optimizate pentru vehicule in vederea imbunatatirii gestionarii fluxurilor de trafic, a reducerii congestiei si | Compatibil | - |

| | | | |
|--|---|------------|---|
| îmbunătățirii siguranței rutiere, precum și informații în timp real privind disponibilitatea infrastructurii pentru combustibili alternativi. | 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 | | | |
| Articolul 43. Sisteme TIC în domeniul transporturilor | | | |
| (1) 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. 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. | Compatibil | - |
| (2) Următoarele sisteme TIC în domeniul transporturilor sunt implementate în conformitate cu dispozițiile specifice stabilite de dreptul Uniunii și în limitele acestora, la nivelul întregii Uniuni, pentru a asigura prezența unui set de capacități de bază interoperabile în toate statele membre: | 133. 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (a) 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; | 133.1. 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; | Compatibil | - |
| (b) pentru căile navigabile interioare: RIS; | 133.2. Pentru căile navigabile interioare – RIS; | Compatibil | - |

| | | | |
|---|--|------------|---|
| (c) pentru transportul rutier: STI; | 133.3. Pentru transportul rutier – STI; | Compatibil | - |
| (d) pentru transportul maritim: pentru serviciile VTMIS de gestionare a traficului maritim și pentru schimbul de informații, EMSWe; | 133.4. Pentru transportul maritim – pentru serviciile VTMIS de gestionare a traficului maritim, și pentru schimbul de informații – EMSWe; | Compatibil | - |
| (e) pentru transportul aerian: sistemele ATM/ANS, în special cele care rezultă din proiectul SESAR; și | 133.5. Pentru transportul aerian – sistemele ATM/ANS, în special cele care rezultă din proiectul SESAR; și | Compatibil | - |
| (f) pentru transportul multimodal: eFTI. | 133.6. Pentru transportul multimodal – eFTI. | Compatibil | - |
| (3) Statele membre pot promova, de asemenea, alte sisteme TIC pentru transporturi, după caz, într-un mod coordonat și armonizat în cadrul rețelei transeuropene de transport. Printre acestea se pot număra îmbunătățiri ale digitalizării pentru căile ferate, promovarea spațiului datelor privind mobilitatea la nivelul Uniunii și cadre care facilitează schimbul de date între întreprinderi, în cazul în care acest lucru este stabilit de Uniune, 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. | 134. 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| Articolul 44. Servicii de transport de marfă durabile | | | |

| | | | |
|--|--|------------|---|
| Statele membre promovează 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: | 135. 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (a) îmbunătățirea utilizării durabile a infrastructurii de transport, inclusiv prin gestionarea sa eficientă; | 135.1. Îmbunătățirea utilizării durabile a infrastructurii de transport, inclusiv prin gestionarea sa eficientă; | Compatibil | - |
| (b) 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 ale acestor servicii; | 135.2. 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 ale acestor servicii; | Compatibil | - |
| (c) 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; | 135.3. 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; | Compatibil | - |
| (d) 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, | 135.4. Stimularea eficienței în materie de resurse și a operațiunilor cu emisii scăzute și cu emisii zero, în special în domenii precum tehnologiile, operațiunile, tracțiunea | Compatibil | - |

| | | | |
|---|---|------------|---|
| condusul/propulsia, planificarea sistemelor și a operațiunilor; sau | vehiculelor, condusul/propulsia, planificarea sistemelor și a operațiunilor; sau | | |
| (e) îmbunătățirea legăturilor cu cele mai vulnerabile și izolate părți ale Uniunii, 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. | 135.5. Îmbunătățirea legăturilor cu cele mai vulnerabile și izolate părți ale teritoriului național, cât și cel al 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| Articolul 45. Noile tehnologii și inovarea | | | |
| Pentru ca rețeaua transeuropeană de transport să țină pasul cu evoluțiile și măsurile de implementare inovatoare de ordin tehnologic, statele membre și Comisia promovează, în mod coordonat, proiecte de interes comun care vizează în special: | 136. 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile punctului 2 din prezentul proiect și la situația Republicii Moldova. |
| (a) sprijinirea și promovarea decarbonizării transporturilor, prin tranziția către vehicule, trenuri, nave și aeronave alimentate cu combustibili alternativi cu emisii zero și cu emisii scăzute și către alte tehnologii în materie de transport și de rețea inovatoare și durabile; | 136.1. Sprijinirea și promovarea decarbonizării transporturilor, prin tranziția către vehicule, trenuri, nave și aeronave alimentate cu combustibili alternativi cu emisii zero și cu emisii scăzute și către alte tehnologii în materie de transport și de rețea inovatoare și durabile; | Compatibil | - |
| (b) promovarea tehnologiilor emergente durabile pentru a îmbunătăți și a facilita transportul și mobilitatea pasagerilor și a mărfurilor; | 136.2. Promovarea tehnologiilor emergente durabile pentru a îmbunătăți și a facilita transportul și mobilitatea pasagerilor și a mărfurilor; | Compatibil | - |
| (c) 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; | 136.3. 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; | Compatibil | - |

| | | | |
|---|--|------------|---|
| (d) 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; | 136.4. 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; | Compatibil | - |
| (e) îmbunătățirea siguranței și durabilității circulației persoanelor și a transportului de mărfuri; | 136.5. Îmbunătățirea siguranței și durabilității circulației persoanelor și a transportului de mărfuri; | Compatibil | - |
| (f) îmbunătățirea funcționării, gestionării, accesibilității, interoperabilității, multimodalității și eficienței rețelei, inclusiv prin dezvoltarea serviciilor digitale de mobilitate multimodală cum ar fi dezvoltarea unor soluții de tipul „mobilitatea ca serviciu”; | 136.6. Îmbunătățirea funcționării, gestionării, accesibilității, interoperabilității, multimodalității și eficienței rețelei, inclusiv prin dezvoltarea serviciilor digitale de mobilitate multimodală cum ar fi dezvoltarea unor soluții de tipul „mobilitatea ca serviciu”; | Compatibil | - |
| (g) 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; | 136.7. 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; | Compatibil | - |
| (h) promovarea măsurilor de reducere a externalităților negative, precum congestionarea, daunele asupra sănătății și poluarea de orice fel, inclusiv zgomotul și emisiile; | 136.8. Promovarea măsurilor de reducere a externalităților negative, precum congestionarea, daunele asupra sănătății și poluarea de orice fel, inclusiv zgomotul și emisiile; | Compatibil | - |
| (i) introducerea tehnologiei în materie de securitate; | 136.9. Introducerea tehnologiei în materie de securitate; | Compatibil | - |
| (j) 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 | 136.10. 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 | Compatibil | - |

| | | | |
|---|---|------------|---|
| contextul dezastrelor naturale și al celor provocate de om; și | protejeze rețeaua în contextul dezastrelor naturale și al celor provocate de om; și | | |
| (k) 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. | 136.11. 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. | Compatibil | - |
| În sensul primului paragraf litera (b), infrastructura de transport corespunzătoare poate: | 137. În sensul punctului 136 subpunctul 136.2, infrastructura de transport corespunzătoare poate: | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect. |
| (i) include accesul la rețea, conducte și alte instalații necesare pentru alimentarea cu energie; | 137.1. Include accesul la rețea, conducte și alte instalații necesare pentru alimentarea cu energie; | Compatibil | - |
| (ii) ține seama de interfața infrastructură-vehicul, inclusiv de reîncărcarea inteligentă și bidirecțională; | 137.2. Ține seama de interfața infrastructură-vehicul, inclusiv de reîncărcarea inteligentă și bidirecțională; | Compatibil | - |
| (iii) include sistemele TIC în domeniul transporturilor; | 137.3. Include sistemele TIC în domeniul transporturilor; | Compatibil | - |
| (iv) 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 | 137.4. 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 | Compatibil | - |
| (v) contribui la implementarea altor tehnologii care accelerează decarbonizarea economiei. | 137.5. Contribui la implementarea altor tehnologii care accelerează decarbonizarea economiei. | Compatibil | - |
| Articolul 46. Reziliența infrastructurii | | | |
| (1) La planificarea și punerea în aplicare a proiectelor de interes comun, statele membre 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 al Uniunii. | 138. 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 | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|---|--|------------|--|
| Se acordă atenție în special următoarelor elemente: | 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: | | |
| (a) interdependențele, legăturile și efectele în cascadă cu alte rețele, cum ar fi rețelele de telecomunicații și de energie electrică; | 138.1. Interdependențele, legăturile și efectele în cascadă cu alte rețele, cum ar fi rețelele de telecomunicații și de energie electrică; | Compatibil | - |
| (b) siguranța, securitatea și performanța în prezența unor pericole multiple; | 138.2. Siguranța, securitatea și performanța în prezența unor pericole multiple; | Compatibil | - |
| (c) calitatea infrastructurii structurale pe parcursul întregului său ciclu de viață, acordând o atenție deosebită condițiilor de mediu și viitoarelor condiții climatice preconizate; | 138.3. Calitatea infrastructurii structurale pe parcursul întregului său ciclu de viață, acordând o atenție deosebită condițiilor de mediu și viitoarelor condiții climatice preconizate; | Compatibil | - |
| (d) nevoile în materie de protecție civilă de a reacționa la perturbări, inclusiv la cele pentru transportul de mărfuri periculoase; și | 138.4. Nevoile în materie de protecție civilă de a reacționa la perturbări, inclusiv la cele pentru transportul de mărfuri periculoase; și | Compatibil | - |
| (e) securitatea cibernetică și reziliența infrastructurii, acordând o atenție deosebită infrastructurii transfrontaliere. | 138.5. Securitatea cibernetică și reziliența infrastructurii, acordând o atenție deosebită infrastructurii transfrontaliere. | Compatibil | - |
| (2) Proiectele de interes comun pentru care se impune a fi efectuată o evaluare a impactului asupra mediului în conformitate cu Directiva 2011/92/UE 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. Fără a aduce atingere altor acte juridice ale Uniunii, această cerință nu se aplică în cazul proiectelor pentru care procesul de achiziții publice cu privire la evaluarea impactului | 139. 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la legislația Republicii Moldova. Legea nr. 86/2014 a transpus Directiva 2011/92/UE. Fraza „Fără a aduce atingere altor acte juridice ale Uniunii, această cerință nu se aplică în cazul proiectelor pentru care procesul de achiziții publice cu privire la evaluarea impactului asupra mediului a fost inițiat înainte de 18 iulie 2024.” Este neaplicabilă pentru republica Moldova, fapt pentru care nu se transpune. |

| | | | |
|---|---|----------------------------|---|
| asupra mediului a fost inițiat înainte de 18 iulie 2024. | | | |
| (3) Până la 19 iulie 2026, Comisia, în strânsă cooperare cu statele membre în cauză, efectuează o evaluare a rezilienței și a vulnerabilității rețelei centrale la consecințele schimbărilor climatice, pe baza căreia poate elabora și pune la dispoziția publicului cele mai bune practici privind posibile măsuri de adaptare pentru a asigura reziliența rețelei. | Prevederi netranspuse. | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Articolul 47. Riscuri la adresa securității sau a ordinii publice | | | |
| (1) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că infrastructura rețelei transeuropene de transport 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 dintr-o țară terță la un proiect de interes comun. | 140. 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (2) Pentru a stabili dacă participarea sau contribuția unei întreprinderi dintr-o țară terță la un proiect de interes comun este de natură să afecteze infrastructura din motive de securitate sau de ordine publică, statele membre pot lua în considerare efectele sale potențiale asupra, printre altele: | 141. 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 efectele sale potențiale asupra, printre altele: | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (a) furnizării de factori de producție esențiali pentru construirea, exploatarea și întreținerea infrastructurii; și | 141.1. Furnizării de factori de producție esențiali pentru construirea, exploatarea și întreținerea infrastructurii; și | Compatibil | - |
| (b) accesului la informații sensibile, inclusiv la date cu caracter personal, sau asupra capacității de a controla aceste informații, coroborate cu | 141.2. Accesului la informații sensibile, inclusiv la date cu caracter personal, sau asupra capacității de a controla aceste informații, | Compatibil | - |

| | | | |
|---|--|------------|--|
| construirea, exploatarea și întreținerea infrastructurii. | coroborate cu construirea, exploatarea și întreținerea infrastructurii. | | |
| De asemenea, statele membre pot lua în considerare, în special, factorii enumerați la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/452. | 142. 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: 142.1. 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; 142.2. 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 142.3. Dacă există un risc serios ca investitorul străin să desfășoare activități ilegale sau infracționale. | Compatibil | Norma a fost adaptată corespunzător, transpunând factorii de la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/452: „(2) Pentru a stabili dacă o investiție străină directă este de natură să afecteze securitatea sau ordinea publică, statele membre și Comisia pot lua în considerare, în special: (a) 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; (b) dacă investitorul străin a fost deja implicat în activități care afectează securitatea sau ordinea publică într-un stat membru; sau (c) dacă există un risc serios ca investitorul străin să desfășoare activități ilegale sau infracționale.” |
| (3) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) 2019/452, faptului că fiecare stat membru are responsabilitatea exclusivă pentru securitatea sa națională, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (2) din TUE, și dreptului fiecărui stat membru de a proteja interesele esențiale ale siguranței sale în conformitate cu articolul 346 din TFUE, ori de câte ori un stat membru consideră că participarea sau contribuția unei întreprinderi dintr-o țară terță la un proiect de interes comun este susceptibilă să afecteze infrastructura rețelei transeuropene de transport din motive de securitate sau de ordine publică, | 143. Fără a aduce atingere prevederilor punctului 142 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 | Compatibil | Norma fost adaptată prevederilor prezentului proiect și situației Republicii Moldova. |

| | | | |
|---|--|-------------------|--|
| <p>statul membru respectiv informează Comisia cu privire la adoptarea oricăror măsuri adecvate pentru a atenua acest risc.</p> | <p>din motive de securitate sau de ordine publică, acesta: 143.1. adoptă oricare măsuri adecvate pentru a atenua acest risc; 143.2. în cazul proiectului de interes comun implementat cu un stat membre ale Uniunii Europene, informează despre măsurile adoptate Comisia Europeană; 143.3. în cazul în care proiectul de interes comun este implementat cu un stat terț, informează guvernul statului respectiv.</p> | | |
| <p>(4)Prezentul articol 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.</p> | <p>144. Prevederile punctelor 140 – 143 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.</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma fost adaptată prevederilor prezentului proiect.</p> |
| <p>Articolul 48. Mobilitatea militară</p> | | | |
| <p>(1) Atunci când construiesc sau modernizează infrastructura pe acele părți ale rețelei transeuropene de transport care se suprapun cu rețeaua de transport militar identificată în „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE 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, statele membre iau 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.</p> | <p>145. 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 UE 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.</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova.</p> |

| | | | |
|---|---|----------------------------|--|
| (2) Până la 19 iulie 2025 și ținând seama de cerințele constituționale ale statelor membre, Comisia efectuează un studiu pentru a identifica posibilitățile de deplasări pe scară largă cu preaviz scurt în întreaga Uniune, incluzând mobilitatea militară. În cursul acestui studiu, Comisia consultă statele membre. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Articolul 49. Întreținere și ciclul de viață al proiectului | | | |
| Fără a aduce atingere responsabilității statelor membre în ceea ce privește planificarea, finanțarea și gestionarea întreținerii infrastructurii, și nici principiului bugetar al anualității, după caz, statele membre depun toate eforturile posibile pentru a asigura: | 146. 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: | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (a) faptul că infrastructura rețelei transeuropene de transport 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 transeuropene de transport sunt luate în considerare în faza de planificare a construcției sau a modernizării; | 146.1. 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; | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile punctului 2 al prezentului proiect. |
| (b) planificarea pe termen lung a întreținerii infrastructurii rutiere și, după caz, a infrastructurii căilor navigabile interioare; și | 146.2. Planificarea pe termen lung a întreținerii infrastructurii rutiere și, după caz, a infrastructurii căilor navigabile interioare; și | | - |
| (c) coerența între necesitățile în ceea ce privește întreținerea și reînnoirea în cazul infrastructurii feroviare legate de dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și strategia indicativă de dezvoltare a infrastructurii feroviare | 146.3. 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 | Compatibil | Norma a fost adaptată la legislația Republicii Moldova. Normele de la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE și de la |

| | | | |
|--|--|------------|---|
| menționată la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE, precum și acordul de natură contractuală menționat la articolul 30 din Directiva 2012/34/UE. | contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, prevăzute de articolele 17, 30, 61 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. | | articolul 30 din Directiva 2012/34/UE au fost transpuse în legislația națională, în speță, la articolele 17, 30, 61 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Prin urmare, având în vedere statutul Republicii Moldova, norma trebuie adaptată corespunzător. |
| Articolul 50. Accesibilitate pentru toți utilizatorii | | | |
| Infrastructura transeuropeană de transport permite o mobilitate și o accesibilitate neîntreruptă pentru toți utilizatorii, în special: | 147. Infrastructura națională de transport permite o mobilitate și o accesibilitate neîntreruptă pentru toți utilizatorii, în special: | Compatibil | Norma fost adaptată prevederilor punctului 2 din prezentul proiect. |
| (a) pentru persoanele aflate în situație de sărăcie în materie de transporturi sau de vulnerabilitate, inclusiv persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă și | 147.1. Pentru persoanele aflate în situație de sărăcie în materie de transporturi sau de vulnerabilitate, inclusiv persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă și | Compatibil | - |
| (b) pentru persoanele care locuiesc în regiuni ultraperiferice și în alte regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și muntoase, precum și în zone slab populate. | 147.2. Pentru persoanele care locuiesc în regiuni periferice, rurale, precum și în zone slab populate. | Compatibil | - |
| CAPITOLUL V. PUNEREA ÎN APLICARE A INSTRUMENTELOR CORIDOARELOR EUROPENE DE TRANSPORT ȘI A PRIORITĂȚILOR ORIZONTALE | | | |
| Articolul 51. Instrumentul coridoarelor europene de transport și prioritățile orizontale | | | |
| (1) 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 și, după caz, îmbunătățirea conexiunilor | 148. 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 | Compatibil | - |

| | | | |
|--|--|------------|---|
| cu rețeaua transeuropeană de transport a țărilor învecinate. | caz, îmbunătățirea conexiunilor cu rețeaua transeuropeană de transport a țărilor învecinate. | | |
| (2) Pentru a conduce la un 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: | 149. Pentru a conduce la un 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: | Compatibil | - |
| (a) 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; | 149.1. 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; | Compatibil | - |
| (b) interoperabilitate și continuitatea rețelei; | 149.2. Interoperabilitate și continuitatea rețelei; | Compatibil | - |
| (c) o dezvoltare 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, precum și în vederea asigurării unei integrări eficiente și durabile a infrastructurii căilor navigabile interioare și a celei maritime cu alte moduri de transport; | 149.3. O dezvoltare 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; | Compatibil | - |
| (d) sprijinirea dezvoltării și implementării coordonate și integrate de soluții inovatoare pentru digitalizarea și interoperabilitatea transporturilor; și | 149.4. Sprijinirea dezvoltării și implementării coordonate și integrate de soluții inovatoare pentru digitalizarea și interoperabilitatea transporturilor; și | Compatibil | - |
| (e) promovarea instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi. | 149.5. Promovarea instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi. | Compatibil | - |
| (3) Coridoarele europene de transport permit statelor membre să adopte o abordare coordonată | 150. Coridoarele europene de transport permit adoptarea unei abordări coordonate și | Compatibil | - |

| | | | |
|--|---|------------|--|
| și sincronizată în ceea ce privește investițiile în infrastructură. | sincronizate în ceea ce privește investițiile în infrastructură. | | |
| (4) ERTMS și spațiul maritim european reprezintă cele două priorități orizontale pentru punerea în aplicare a 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 în rețeaua transeuropeană de transport. | 151. 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. | Compatibil | Norma fost adaptată la prevederile punctului 2 din prezentul proiect și la situația Republicii Moldova. |
| Articolul 52. Coordonarea coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale | | | |
| (1) Pentru a facilita punerea în aplicare coordonată a coridoarelor europene de transport, a sistemului ERTMS și a spațiului maritim european, Comisia, cu acordul statelor membre în cauză și după consultarea Parlamentului European și a Consiliului și, după caz, a țărilor învecinate care fac parte din coridoarele europene de transport, desemnează câte un coordonator european pentru fiecare coridor și pentru fiecare prioritate orizontală. | 152. Pentru fiecare coridor european de transport și pentru fiecare prioritate orizontală, Comisia Europeană desemnează un coordonator european, în conformitate cu legislația Uniunii Europene. 153. 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. | Compatibil | Prevederile exprese ale art. 52 din regulamentul UE nr. 1679/2024 nu sunt aplicabile Republicii Moldova, având în vedere statutul actual al Republicii Moldova. Totuși, întrucât Republica Moldova este parte a unor coridoare europene, includerea unor reglementări privind coordonarea coridoarelor europene de transport este necesară. Astfel, proiectul a fost completat cu reglementările generale privind acest obiect de reglementare. |
| (2) Coordonatorul european este ales, în special, pe baza cunoștințelor sale referitoare la aspectele legate de transporturi, de finanțarea sau evaluarea socioeconomică și de mediu a proiectelor majore, precum și pe baza experienței sale în materie de elaborare a politicilor Uniunii. Coordonatorul european este selectat pentru un mandat de maximum patru ani, care poate fi reînnoit. Misiunea coordonatorului european constă în implementarea unui singur coridor sau a unei singure priorități orizontale. | 154. 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 | | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| <p>(3)Decizia prin care Comisia desemnează coordonatorul european precizează modul în care se vor duce la îndeplinire sarcinile menționate la alineatele (5), (6) și (7).</p> | <p>care Republica Moldova face parte, furnizând informațiile necesare și participând la activitățile consultative.</p> | | |
| <p>(4)Coordonatorul european acționează în numele și din partea Comisiei, iar aceasta din urmă pune la dispoziție asistența de secretariat necesară.</p> | | | |
| <p>(5)Coordonatorul european:</p> | | | |
| <p>(a) sprijină punerea în aplicare coordonată a coridorului european de transport sau a priorității orizontale în cauză;</p> | | | |
| <p>(b) stabilește un plan de acțiune împreună cu statele membre în cauză și, după caz, cu consultarea țărilor învecinate care fac parte din coridoarele europene de transport, și monitorizează punerea sa în aplicare în conformitate cu articolul 54;</p> | | | |
| <p>(c) se consultă cu Forumul privind coridorul sau, respectiv, cu forumul consultativ pentru prioritățile orizontale în ceea ce privește planul de acțiune respectiv și punerea sa în aplicare și informează periodic forumul cu privire la punerea în aplicare a planului de acțiune;</p> | | | |
| <p>(d) prezintă rapoarte statelor membre, țărilor învecinate care fac parte din coridoarele europene de transport, Parlamentului European și Comisiei și, după caz, celorlalte entități direct implicate în dezvoltarea coridorului european de transport sau a priorității orizontale cu privire la orice dificultate întâmpinată și, în special în cazul în care dezvoltarea unui coridor sau a unei priorități orizontale este obstrucționată, pentru a ajuta la găsirea soluțiilor adecvate; și</p> | | | |
| <p>(e) prezintă un raport anual de situație Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și statelor membre în cauză privind progresele</p> | | | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| <p>înregistrate în implementarea coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale; acest raport anual de situație se axează asupra progreselor înregistrate în ceea ce privește prioritățile și investițiile esențiale, descrie natura problemelor întâmpinate în contextul punerii lor în aplicare și propune eventuale soluții.</p> | | | |
| <p>(6) Fără a aduce atingere competențelor structurii de guvernare a transportului feroviar de marfă în temeiul Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și competenței statelor membre în ceea ce privește gestionarea și finanțarea infrastructurii, coordonatorii europeni ai coridoarelor europene de transport colaborează îndeaproape cu statele membre în cauză și cu structura de guvernare a transportului feroviar de marfă pentru:</p> | | | |
| <p>(a) a contribui la identificarea priorităților și a nevoilor de investiții în domeniul transportului feroviar de marfă pe liniile de transport feroviar de marfă din cadrul coridoarelor europene de transport, ținând seama de beneficiile oferite rețelei transeuropene de transport și de datele generale de finalizare stabilite în prezentul regulament; și</p> | | | |
| <p>(b) a monitoriza performanța serviciilor de transport feroviar de marfă și pentru a identifica eventualele bariere, cum ar fi cele tehnice, administrative și operaționale, cu un accent deosebit pe dimensiunea transfrontalieră, și pentru a face recomandări în acest sens, după caz.</p> | | | |
| <p>(7) Coordonatorii europeni ai coridoarelor europene de transport:</p> | | | |
| <p>(a) colaborează îndeaproape cu statele membre în cauză pentru a contribui la identificarea priorităților și a nevoilor de investiții pentru liniile de transport feroviar de călători din cadrul coridoarelor europene de transport; și</p> | | | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| | | | |
| <p>(b)monitorizează performanța serviciilor de transport feroviar de călători și identifică eventualele bariere, cum ar fi cele tehnice, administrative și operaționale, cu un accent deosebit pe dimensiunea transfrontalieră, și face recomandări în acest sens, după caz.</p> | | | |
| <p>(8)Coordonatorii europeni ai coridoarelor europene de transport cooperează îndeaproape cu statele membre în cauză pentru a facilita, după caz, contactele și coordonarea între reprezentanții căilor maritime și ai căilor navigabile interioare, în vederea sporirii sinergiilor acestora.</p> | | | |
| <p>(9)Potrivit articolului 14 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2021/1153, Comisia consultă coordonatorul european în procesul de examinare a cererilor de finanțare din partea Uniunii în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) pentru coridoarele europene de transport sau pentru prioritățile orizontale care intră în sfera de competență a coordonatorului european, pentru a asigura coerența și realizarea de progrese în cazul fiecărui coridor sau al fiecărei priorități orizontale în parte, ținând seama în același timp de conectivitatea la rețea. Coordonatorul european verifică dacă proiectele propuse de statele membre sau de țările învecinate, după caz, pentru cofinanțare prin MIE sunt în concordanță cu prioritățile planului de acțiune menționat la alineatul (5) litera (b) de la prezentul articol.</p> | | | |
| <p>(10) În cazul în care coordonatorul european nu poate să își exercite mandatul într-un mod satisfăcător și în conformitate cu cerințele prezentului articol, Comisia poate să pună capăt în orice moment acestui mandat, după consultarea statelor membre în cauză. Comisia informează</p> | | | |

| | | | |
|---|-----------------------|----------------------------|---|
| Parlamentul European și Consiliul cu privire la decizia sa și desemnează un nou coordonator european în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (1). | | | |
| Articolul 53. Guvernanța coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale | | | |
| (1) Pentru fiecare coridor european de transport și pentru fiecare prioritate orizontală, coordonatorul european respectiv este asistat, la îndeplinirea sarcinilor sale privind planul de acțiune și punerea în aplicare a acestuia, de un secretariat și de un forum consultativ, „Forumul privind coridorul” și, respectiv, „Forumul consultativ pentru prioritatea orizontală”. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (2) „Forumul privind coridorul” este instituit și prezidat în mod oficial de coordonatorul european. Statele membre în cauză convin asupra componenței Forumului privind coridorul pentru partea lor din coridorul european de transport și asigură faptul că structura de guvernanță a transportului feroviar de marfă este reprezentată și facilitează reprezentarea altor administratori de infrastructură relevanți, cum ar fi autoritățile porturilor maritime și ale porturilor de pe căile navigabile interioare și structura de guvernanță. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (3) Comisia consultă țările învecinate care fac parte din coridoarele europene de transport cu privire la componența Forumului privind coridorul pentru părțile lor din coridorul european de transport. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (4) Cu acordul statelor membre în cauză, coordonatorul european poate înființa și prezida grupuri de lucru privind coridorul, care se axează pe: | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (a) interoperabilitate și implementarea de noi infrastructuri și tehnologii; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|---|-----------------------|----------------------------|---|
| (b) dezvoltarea și punerea în aplicare coordonată a proiectelor de infrastructură în cazul tronsoanelor transfrontaliere; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (c) serviciile transfrontaliere de transport feroviar de călători; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (d) blocajele operaționale; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (e) nodurile urbane; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (f) cooperarea cu țările terțe; și | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (g) alte subiecte considerate a fi necesare. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Acolo unde este relevant, coordonatorul european lucrează în colaborare și coordonare cu structura de guvernare a transportului feroviar de marfă cu privire la activitățile grupurilor de lucru pentru a evita orice situație de suprapunere a activităților. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (5) Forumul consultativ pentru prioritatea orizontală este instituit și prezidat de coordonatorul european. Statele membre în cauză și, după caz și în acord cu statele membre în cauză, reprezentanții țărilor învecinate în cauză și ai sectoarelor relevante pot participa în cadrul Forumului consultativ pentru prioritatea orizontală. Fiecare stat membru desemnează un reprezentant național responsabil implicat în coordonarea implementării ERTMS în statul membru respectiv care să participe în cadrul Forumului consultativ pentru ERTMS. De asemenea, coordonatorul european poate înființa grupuri de lucru ad-hoc. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (6) Statele membre în cauză cooperează cu coordonatorul european, participă la Forumul privind coridorul și la Forumul consultativ pentru prioritatea orizontală și îi furnizează coordonatorului european informațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute la prezentul articol, inclusiv informații privind dezvoltarea coridoarelor în cadrul planurilor și al | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|-----------------------|----------------------------|---|
| programelor naționale relevante care contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. | | | |
| (7) Coordonatorul european poate consulta autoritățile regionale și locale, administratorii de infrastructură, operatorii de transport, în special cei care sunt membri ai structurii de guvernare a transportului feroviar de marfă, sectorul ofertei, utilizatorii transporturilor și părțile interesate relevante în legătură cu planul de acțiune și punerea în aplicare a acestuia. În mod similar, în ceea ce privește punerea în aplicare a proiectelor de interes comun care intră în domeniul de aplicare al Directivei (UE) 2021/1187, autoritățile desemnate, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 6 din directiva respectivă, pot fi, de asemenea, consultate. În plus, coordonatorul european responsabil de ERTMS colaborează îndeaproape cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate instituită prin Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului (60) și cu întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei, iar coordonatorul european pentru spațiul maritim european colaborează îndeaproape cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Articolul 54. Planul de acțiune al coordonatorului european | | | |
| (1) Fiecare coordonator european al coridoarelor europene de transport și al celor două priorități orizontale elaborează, până la 19 iulie 2026 cel târziu și, ulterior, la fiecare patru ani, un plan de acțiune care oferă o analiză detaliată a stadiului de implementare a coridorului sau a priorității orizontale ce intră în sfera sa de competență și a conformității acestuia cu cerințele prezentului | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|-----------------------|----------------------------|---|
| regulament, precum și prioritățile pentru dezvoltarea sa în viitor. | | | |
| (2) Planul de acțiune este elaborat în strânsă colaborare cu statele membre în cauză și, după caz, cu țările învecinate care fac parte din coridorul european de transport, și pe baza consultărilor cu Forumul privind coridorul și cu structura de guvernanță a transportului feroviar de marfă sau cu Forumul consultativ pentru prioritatea orizontală. Planul de acțiune privind un coridor european de transport este aprobat de statele membre în cauză. Sunt consultate țările învecinate care fac parte dintr-un coridor european. Comisia transmite planul de acțiune, cu titlu informativ, Parlamentului European și Consiliului. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| În contextul elaborării planului de acțiune, coordonatorul european are în vedere planul de punere în aplicare menționat la articolul 9 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (3) Planul de acțiune privind coridorul european de transport furnizează o analiză detaliată a stadiului de implementare a coridorului în cauză, care include în special: | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (a) o descriere a caracteristicilor coridorului, în special ale tronsoanelor transfrontaliere; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (b) o analiză a conformității coridorului cu cerințele privind infrastructura de transport menționate în prezentul regulament și a progreselor înregistrate în acest sens, inclusiv eventualele întârzieri; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (c) identificarea legăturilor lipsă și a blocajelor care împiedică dezvoltarea coridorului, cu o atenție deosebită acordată tronsoanelor transfrontaliere; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|-----------------------|----------------------------|---|
| (d) o analiză a investițiilor necesare, inclusiv privind diversele surse de finanțare și de subvenționare angajate sau preconizate, sau angajate și preconizate, pentru punerea în aplicare a proiectelor ce se impun în vederea dezvoltării și finalizării coridorului, în special a tronsoanelor transfrontaliere; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (e) o descriere a posibilelor soluții pentru a răspunde nevoilor în materie de investiții și a remedia blocajele, în special în ceea ce privește liniile și legăturile de transport de pasageri și de marfă din cadrul coridorului, cu obiectivul de îndeplinire a termenelor prevăzute în prezentul regulament; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (f) un plan, care poate conține obiective de etapă orientative intermediare, pentru eliminarea barierelor fizice, tehnice, digitale, operaționale și administrative dintre modurile de transport și din interiorul acestora și pentru consolidarea transportului multimodal eficient și accesibil, acordând o atenție deosebită transportului feroviar și tronsoanelor transfrontaliere ale acestuia și legăturilor lipsă la nivel național. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| În vederea analizării investițiilor și a elaborării planului, coordonatorul european: | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (i) ține seama de planurile și programele naționale menționate la articolul 60 alineatul (1) din prezentul regulament; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (ii) colaborează cu comitetul executiv și cu consiliul de administrație al coridorului, în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010, pentru aspectele legate de transportul feroviar de marfă; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (iii) ține seama de elementele analizei relevante pentru coridor, de planurile de acțiune elaborate de statele membre în temeiul articolului 36 alineatul (4) din prezentul regulament și de lista | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|-----------------------|----------------------------|---|
| menționată la articolul 18 litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 913/2010 pentru aspectele legate de terminalele multimodale de marfă; | | | |
| (iv) ține seama de rezultatele monitorizării efectuate în conformitate cu articolul 52 alineatul (7) litera (b) pentru aspectul legat de serviciile de transport feroviar de pasageri; și | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (v) ține seama de recomandările Curții de Conturi Europene și de lucrările autorităților desemnate, astfel cum sunt prevăzute în Directiva (UE) 2021/1187; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (g) rezultatele monitorizării performanței traficului feroviar de marfă efectuate de structura de guvernare a transportului feroviar de marfă în conformitate cu articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 913/2010, precum și lista obiectivelor, țintelor și măsurilor referitoare la coridor definite în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 913/2010, ca modalitate de îndeplinire a priorităților operaționale prevăzute la articolul 19 din prezentul regulament; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (h) identificarea, în colaborare cu statele membre în cauză, cu autoritățile locale relevante și cu punctele naționale de contact PMUD, a măsurilor din nodurile urbane care pot contribui la funcționarea eficientă a transportului de marfă și de pasageri pe coridorul respectiv și la realizarea obiectivelor rețelei transeuropene de transport, fiind totodată compatibile cu PMUD-urile relevante; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (i) identificarea, în colaborare cu statele membre în cauză, a priorităților pentru dezvoltarea coridorului; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (j) o analiză a eventualelor efecte ale schimbărilor climatice asupra infrastructurii și, după caz, | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|---|-----------------------|----------------------------|---|
| propuneri de măsuri vizând îmbunătățirea rezilienței la schimbările climatice; și | | | |
| (k) măsurile care trebuie luate pentru a atenua emisiile de gaze cu efect de seră, zgomotul și, după caz, alte externalități negative. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (4) Coordonatorul european oferă sprijin statelor membre și, după caz și dacă este relevant, statelor învecinate în punerea în aplicare a planului de acțiune, în special în ceea ce privește: | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (a) stabilirea priorităților în planificarea națională, contribuind la identificarea problemelor în materie de implementare și a blocajelor, inclusiv a aspectelor de ordin operațional, pentru fiecare coridor sau prioritate orizontală în parte; | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (b) planificarea proiectului și a investițiilor, costurile aferente și calendarul de implementare, estimate pentru implementarea coridoarelor europene de transport sau a priorității orizontale; și | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (c) activitatea desfășurată în cadrul organismului de supraveghere sau al unui organism director similar al unei entități unice, după caz, pentru coordonarea, construirea sau gestionarea proiectelor de infrastructură transfrontalieră, în conformitate cu articolul 8 alineatul (6). | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| Articolul 55. Acte de punere în aplicare | | | |
| (1) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (5) din prezentul regulament, Comisia, sub rezerva aprobării de către statele membre în cauză în conformitate cu articolul 172 al doilea paragraf din TFUE, adoptă acte de punere în aplicare pentru implementarea fiecărui coridor european de transport care acoperă tronsoanele sale transfrontaliere principale, precum și a unui | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|-----------------------|----------------------------|---|
| <p>număr limitat de alte proiecte specifice pe tronsoanele naționale care sunt esențiale pentru funcționarea coridorului în vederea implementării legăturilor lipsă sau a eliminării blocajelor majore. Selecția proiectelor care urmează să fie incluse în actele de punere în aplicare se bazează pe analiza convenită cu statele membre în primul plan de acțiune al coordonatorilor europeni elaborat în conformitate cu articolul 54 din prezentul regulament. Scopul actelor de punere în aplicare este de a asigura o stabilire coerentă a priorităților pentru planificarea infrastructurii și a investițiilor prin stabilirea unor obiective de etapă orientative și a calendarului preconizat pentru punerea în aplicare a proiectelor identificate. Actele de punere în aplicare sunt elaborate în strânsă colaborare cu statele membre în cauză și actualizate o dată la patru ani sau la cererea statelor membre respective.</p> <p>Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 61 alineatul (3).</p> | | | |
| <p>(2) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (5) din prezentul regulament și sub rezerva aprobării de către statele membre în cauză în conformitate cu articolul 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru implementarea tronsoanelor transfrontaliere sau pentru punerea în aplicare a priorităților orizontale. Actele de punere în aplicare sunt elaborate în strânsă colaborare cu statele membre în cauză și actualizate o dată la patru ani sau la cererea statelor membre respective.</p> <p>Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 61 alineatul (3).</p> | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|--|------------------------------|-----------------------------------|----------|
| <p>(3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru modificarea actelor de punere menționate la alineatele (1) și (2) pentru a ține seama de progresele și întârzierile înregistrate sau de programele naționale actualizate. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 61 alineatul (3).</p> | <p>Prevederi netranspuse</p> | <p>Prevederi UE neaplicabile.</p> | <p>-</p> |
| <p>(4) Până la punerea integrală în aplicare a actelor de punere în aplicare menționate la prezentul articol și cu excepția cazului în care se prevede altfel în actele de punere în aplicare respective, statele membre în cauză transmit Comisiei o dată la doi ani un raport privind progresele înregistrate, indicând în special angajamentele financiare asumate în planul bugetar național. Acest raport poate face trimitere la informațiile colectate în conformitate cu articolul 57.</p> | <p>Prevederi netranspuse</p> | <p>Prevederi UE neaplicabile.</p> | <p>-</p> |
| <p>Articolul 56. Cooperarea cu țările învecinate implicate în coridoarele europene de transport și prioritățile orizontale</p> | | | |
| <p>(1) Coordonatorul european al unui coridor european de transport sau al unei priorități orizontale care se extinde la anumite țări învecinate are dreptul de a coopera cu aceste țări și de a le implica în activitățile relevante ale coridorului, cum ar fi Forumul coridorului sau grupurile de lucru instituite în conformitate cu articolul 53 alineatele (2) și (4) sau în forumul consultativ al priorității orizontale, după caz.</p> | <p>Prevederi netranspuse</p> | <p>Prevederi UE neaplicabile.</p> | <p>-</p> |
| <p>(2) Coordonatorul european poate, de asemenea, să coopereze cu organizații internaționale atunci când desfășoară activități legate de coridoarele europene de transport sau de prioritatea orizontală care se extind la țările învecinate care sunt membre ale respectivelor organizații internaționale.</p> | <p>Prevederi netranspuse</p> | <p>Prevederi UE neaplicabile.</p> | <p>-</p> |

| | | | |
|---|---|----------------------------|---|
| (3) Uniunea poate încheia acorduri la nivel înalt cu țările învecinate în cauză pentru a ajunge la o abordare coordonată și sincronizată în ceea ce privește punerea în aplicare a coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| CAPITOLUL VI .DISPOZIȚII COMUNE | | | |
| Articolul 57. Raportare și monitorizare | | | |
| (1) Statele membre transmit Comisiei în mod periodic, cuprinzător și transparent informații cu privire la progresele înregistrate în direcția finalizării rețelei transeuropene de transport prin punerea în aplicare a proiectelor de interes comun și la investițiile realizate în acest scop. | 155. Guvernul transmite Comisiei, 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| (2) Aceste informații 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. | 156. Informațiile prevăzute la punctul 155 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| (3) Această transmitere 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. Transmiterea prevăzută la punctul 155 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |
| (4) În ceea ce privește investițiile legate de proiecte de interes comun, statele membre | 158. În ceea ce privește investițiile legate de proiecte de interes comun, Guvernul raportează | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |

| | | | |
|---|---|---------------------------|---|
| transmit 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). | Comisiei, 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. | | |
| (5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc lista datelor tehnice care trebuie transmise în temeiul alineatului (2) de la prezentul articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 61 alineatul (3). | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile | |
| (6) Comisia se asigură că sistemul TENtec este disponibil public și ușor accesibil, permițând schimbul automat de date cu sistemele naționale și cu alte aplicații și surse de date relevante ale Uniunii. Sistemul TENtec conține informații specifice pentru fiecare proiect și actualizate cu privire la forma și volumul cofinanțării din partea Uniunii, precum și cu privire la progresele înregistrate de fiecare proiect. De asemenea, Comisia asigură faptul că TENtec nu publică informații confidențiale sau informații care ar putea aduce atingere sau influența în mod nepermis un proces de achiziții publice dintr-un stat membru. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile | |
| (7) Comisia și statele membre depun toate eforturile posibile pentru a asigura calitatea, exhaustivitatea și coerența datelor din sistemul de informații TENtec. Ele cooperează pentru a permite un schimb automatizat de date între sistemele și sursele de date naționale și TENtec. | 159. 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. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| Articolul 58. Actualizarea rețelei | | | |
| (1) Sub rezerva aprobării statului membru în cauză în conformitate cu articolul 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să | 160. Actualizarea rețelei transeuropene de transport și a hărților aferente se realizează de către Comisia Europeană, potrivit legislației | Prevederi UE neaplicabile | Norma a fost adaptată la situația și statutul Republicii Moldova. |

| | | | |
|--|---|--|--|
| <p>adopte acte delegate în conformitate cu articolul 62 din prezentul regulament pentru a modifica anexele I și II în scopul de a:</p> <p>(a) ține seama de modificările care rezultă din pragurile cantitative stabilite la articolul 21 alineatul (3) litera (a), articolul 25 alineatul (4) literele (a) și (b) și articolul 33 alineatul (2), precum și din pragurile cantitative și cerințele calitative prevăzute la articolul 25 alineatul (4) litera (c); în acest sens, Comisia:</p> <p>(i) include porturile interioare, porturile maritime și aeroporturile în rețeaua globală, dacă se demonstrează că volumul lor mediu de trafic în cursul ultimilor trei ani depășește pragul relevant; și</p> <p>(ii) exclude porturile maritime și aeroporturile din rețeaua globală, dacă se demonstrează că volumul lor mediu de trafic în cursul ultimilor șase ani este sub 85% din pragul relevant, cu excepția porturilor maritime incluse în rețeaua globală pentru care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 25 alineatul (4) litera (d) sau (e), sau la cererea statului membru în cauză;</p> <p>(b) include porturile interioare, porturile maritime și aeroporturile în rețeaua globală sau centrală, la cererea statului membru în cauză, în cazul în care această infrastructură a dobândit o valoare adăugată europeană suplimentară datorită importanței sale geostrategice pentru Uniune și în cazul în care se demonstrează că cerințele secțiunii relevante din capitolul III sunt respectate sau, alternativ, în cazul în care se justifică în mod rezonabil că vor fi respectate termenele relevante pentru îndeplinirea acestor cerințe;</p> <p>(c) include nodurile urbane în rețeaua transeuropeană de transport, dacă se demonstrează că acestea îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 40 alineatul (2);</p> | <p>Uniunii Europene. Autoritățile naționale competente furnizează informațiile necesare și cooperează cu instituțiile europene pentru actualizarea segmentului național al TEN-T.</p> | | |
|--|---|--|--|

| | | | |
|---|--|--|--|
| <p>(d) exclude noduri urbane din rețeaua transeuropeană de transport dacă se demonstrează că acestea nu mai îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 40 alineatul (2), la cererea statului membru în cauză;</p> <p>(e) exclude din rețeaua transeuropeană de transport nodurile urbane care îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 40 alineatul (2), la cererea statului membru în cauză, în cazuri excepționale și justificate în mod corespunzător, cu acordul autorităților competente ale nodului urban în cauză;</p> <p>(f) include în rețeaua transeuropeană de transport terminalele feroviar-rutiere și terminalele de-a lungul căilor navigabile interioare identificate de statul membru în conformitate cu articolul 36 alineatul (5), exclude terminalele feroviar-rutiere din rețeaua transeuropeană de transport la cererea statului membru în cauză sau exclude terminalele multimodale de marfă menționate la articolul 36 alineatul (1) literele (a), (b) și (c) la cererea statelor membre în cauză; sau</p> <p>(g) ajustează, pe baza informațiilor furnizate de statul membru în cauză în conformitate cu articolul 57 alineatul (1), hărțile pentru infrastructura rutieră, feroviară și a căilor navigabile interioare, strict pentru a reflecta progresele înregistrate în ceea ce privește finalizarea rețelei; la ajustarea hărților respective, Comisia nu admite nicio ajustare a alinierii rutelor dincolo de ceea ce este permis de decizia relevantă de autorizare a proiectului.</p> <p>Adaptările menționate la primul paragraf litera (a) se bazează pe cele mai recente date statistice disponibile publicate de Eurostat și, dacă statisticile nu sunt disponibile, pe datele publicate de către oficiile naționale de statistică ale statelor</p> | | | |
|---|--|--|--|

| | | | |
|---|-----------------------|----------------------------|--|
| <p>membre, excluzând anii afectați de evenimente neprevăzute care au cauzat reduceri semnificative ale fluxurilor de trafic.</p> <p>Atunci când exclude nodurile urbane din rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum se menționează la primul paragraf litera (d), la cererea statului membru în cauză, cererea este însoțită de avizul autorităților relevante ale nodului urban în cauză.</p> <p>Ajustarea menționată la primul paragraf litera (g) poate include adaptarea statutului construcțiilor noi care sunt marcate ca linii punctate pe hărțile anexelor, inclusiv, sub rezerva acordului statului membru învecinat sau al statelor membre învecinate, conexiunile transfrontaliere ale acestora. Ajustarea poate include, de asemenea, modernizarea tronsoanelor transfrontaliere, sub rezerva acordului ambelor state membre.</p> | | | |
| <p>(2) Un act delegat care include un nod urban în anexa II în temeiul alineatului (1) litera (c) de la prezentul articol:</p> <p>(a) prelungește termenele prevăzute la articolul 41 alineatul (1) literele (b) și (c) cu trei ani, până la 31 decembrie 2030 și, respectiv, 31 decembrie 2033; și, pentru nodurile urbane incluse în anexa II după expirarea termenelor prevăzute la articolul 41 alineatul (1) litera (b) sau (c), prelungește termenele respective cu trei ani după intrarea în vigoare a actului delegat respectiv; și</p> <p>(b) prelungește termenul aplicabil pentru îndeplinirea cerințelor în temeiul articolului 41 alineatul (1) litera (d) cu cinci ani, până la 31 decembrie 2045; și, pentru nodurile urbane incluse în anexa II după expirarea termenului prevăzut la articolul 41 alineatul (1) litera (d),</p> | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | |

| | | | |
|---|---|----------------------------|---|
| prelungeste termenul respectiv cu cinci ani după intrarea în vigoare a actului delegat respectiv. | | | |
| (3) Un act delegat care include un terminal feroviar-rutier în anexele I și II în temeiul alineatului (1) litera (f) de la prezentul articol: (a) prelungeste termenele prevăzute la articolul 38 alineatul (1) litera (c) și la articolul 38 alineatul (2) cu trei ani, până la 31 decembrie 2033; și, pentru terminalele feroviar-rutiere incluse în anexele I și II după expirarea termenelor prevăzute la articolul 38 alineatul (1) litera (c) și la articolul 38 alineatul (2), prelungeste termenele respective cu trei ani după intrarea în vigoare a actului delegat respectiv; și (b) prelungeste termenul prevăzut la articolul 38 alineatul (3) cu cinci ani, până la 31 decembrie 2045; și, pentru terminalele feroviar-rutiere incluse în anexele I și II după expirarea termenului prevăzut la articolul 38 alineatul (3), prelungeste termenul respectiv cu cinci ani după intrarea în vigoare a actului delegat respectiv. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | |
| (4) Un proiect de interes comun referitor la infrastructură care este proaspăt inclus în rețeaua transeuropeană de transport printr-un act delegat adoptat în temeiul alineatului (1) este eligibil pentru asistență financiară din partea Uniunii în temeiul instrumentelor disponibile pentru rețeaua transeuropeană de transport începând cu data intrării în vigoare a respectivului act delegat. Proiectele de interes comun referitoare la infrastructură care au fost excluse din rețeaua transeuropeană de transport încetează să fie eligibile începând cu data intrării în vigoare a actelor delegate adoptate conform alineatului (1). Încheierea perioadei de eligibilitate nu afectează deciziile de finanțare sau de subvenționare luate de Comisie înainte de acea dată. | 161. 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 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. | Compatibil | - |
| | 162. Proiectul de interes comun referitor la infrastructură, relevant pentru Republica Moldova sau la care Republica Moldova este parte, care a fost excluse din rețeaua transeuropeană de transport printr-un act delegat al Comisiei Europene, încetează să mai | Compatibil | - |

| | | | |
|---|---|------------|---|
| | <p>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 Comisie înainte de acea dată.</p> | | |
| <p>(5) Sub rezerva articolului 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 62 din prezentul regulament în ceea ce privește modificarea anexei IV pentru a include sau a adapta hărțile indicative ale rețelelor infrastructurilor de transport din țările învecinate. Astfel de acte delegate se bazează pe acorduri la nivel înalt privind rețelele infrastructurilor de transport încheiate între Uniune și țările învecinate în cauză.</p> | <p>163. În conformitate cu legislația Uniunii Europene, Comisia Europeană este împuternicită să adopte acte delegate privind modificarea anexei IV 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.</p> | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova. |
| <p>Articolul 59. Colaborarea cu părțile interesate publice și private</p> | | | |
| <p>Procedurile naționale referitoare la implicarea și consultarea autorităților regionale și 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.</p> <p>Pentru proiectele de interes comun care intră în domeniul de aplicare al Directivei (UE) 2021/1187, cerințele acesteia trebuie respectate. Comisia promovează schimbul de bune practici în acest sens, în special în ceea ce privește consultarea și includerea persoanelor aflate în situații de vulnerabilitate.</p> | <p>164. Procedurile naționale referitoare la implicarea și consultarea autorităților 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.</p> | Compatibil | - |
| | <p>165. 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.</p> | Compatibil | Norma a fost adaptată la legislația națională, precum și la statutul Republicii Moldova. |
| | <p>166. În sensul procedurilor de consultare prevăzute la punctul 164, 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.</p> | Compatibil | Norma a fost adaptată la prevederile prezentului proiect și la situația Republicii Moldova. |

| Articolul 60. Alinierea planurilor naționale la politica Uniunii în domeniul transporturilor | | | |
|---|---|-----------------------------------|--|
| <p>(1) Statele membre se asigură că planurile și programele naționale care contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport sunt conforme cu politica Uniunii în domeniul transporturilor, precum și cu prioritățile și termenele stabilite în prezentul regulament. Totodată acestea țin seama, printre altele, de prioritățile stabilite în planurile de acțiune pentru coridoarele și prioritățile orizontale relevante pentru statele membre în cauză și, după caz, în actele de punere în aplicare menționate la articolul 55 alineatele (1) și (2).</p> | <p>167. 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.</p> <p>168. În aplicarea punctului 167, planurile și programele naționale sunt elaborate și actualizate cu respectarea cadrului de cooperare cu Uniunea Europeană și a angajamentelor asumate de Republica Moldova.</p> | <p>Compatibil</p> | <p>Norma a fost adaptată la situația Republicii Moldova.</p> |
| <p>(2) Statele membre transmit Comisiei proiectele planurilor sau programelor naționale relevante care contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport sau un rezumat al acestora, precum și orice modificare semnificativă a acestora cât mai curând posibil după lansarea unei consultări publice cu privire la respectivul plan sau program.</p> <p>Comisia poate emite un aviz cu privire la coerența proiectelor de planuri și programe naționale cu prioritățile stabilite în prezentul regulament și cu prioritățile stabilite în planurile de acțiune ale coridoarelor europene de transport corespunzătoare și ale priorităților orizontale corespunzătoare, precum și în actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu articolul 55 alineatele (1) și (2). Avizul nu afectează valabilitatea planurilor și programelor naționale și nu împiedică adoptarea și aplicarea acestora.</p> | <p>Prevederi netranspuse</p> | <p>Prevederi UE neaplicabile.</p> | <p>-</p> |
| | <p>Prevederi netranspuse</p> | <p>Prevederi UE neaplicabile.</p> | <p>-</p> |
| | <p>Prevederi netranspuse</p> | <p>Prevederi UE neaplicabile.</p> | <p>-</p> |

| | | | |
|---|-----------------------|----------------------------|--|
| De asemenea, statele membre transmit Comisiei planurile sau programele naționale finale, după adoptare. | | | |
| Articolul 61. Procedura comitetului | | | |
| (1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | |
| (2) În sensul articolului 23 alineatul (3) al doilea paragraf din prezentul regulament, Comisia este asistată de comitetul instituit în temeiul articolului 7 din Directiva 91/672/CEE a Consiliului. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | |
| (3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | |
| Articolul 62. Exercițarea delegării de competențe | | | |
| (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | |
| (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 11 alineatul (3) și la articolul 58 alineatele (1) și (5) se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 18 iulie 2024. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | |

| | | | |
|--|-----------------------|----------------------------|--|
| prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade. | | | |
| (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (3) și la articolul 58 alineatele (1) și (5) poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | |
| (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | |
| (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | |
| (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 11 alineatul (3) și al articolului 58 alineatele (1) și (5) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | |
| Articolul 63. Examinare | | | |
| (1) Până la 31 decembrie 2033, Comisia efectuează, după consultarea în mod corespunzător a statelor membre și cu ajutorul | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | |

| | | | |
|--|-----------------------|----------------------------|--|
| <p>coordonatorilor europeni, o evaluare a implementării rețelei centrale, examinând în special conformitatea acesteia cu cerințele prezentului regulament.</p> <p>Evaluarea ține seama de raportul anual de situație și de planurile de acțiune elaborate de coordonatorii europeni în temeiul articolului 52 alineatul (5) litera (e) și, respectiv, al articolului 54 alineatul (1), precum și de planurile și programele naționale menționate la articolul 60 alineatul (1).</p> | | | |
| <p>(2) Până la 31 decembrie 2033, Comisia efectuează, după consultarea în mod corespunzător a statelor membre și cu ajutorul coordonatorilor europeni, o examinare a implementării rețelei centrale extinse și a rețelei globale, evaluând:</p> <p>(a) respectarea dispozițiilor prezentului regulament;</p> <p>(b) progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a prezentului regulament, inclusiv eventualele întârzieri;</p> <p>(c) modificarea fluxurilor de transport de pasageri și de marfă;</p> <p>(d) evoluțiile investițiilor în infrastructura națională de transport; și</p> <p>(e) necesitatea de a modifica prezentul regulament.</p> <p>De asemenea, evaluarea ține seama de impactul evoluției caracteristicilor traficului și de evoluțiile relevante cu privire la planurile de investiții în infrastructuri.</p> | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | |
| <p>(3) Atunci când efectuează această examinare, Comisia evaluează dacă rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală, astfel cum sunt prevăzute în prezentul regulament, se pot conforma capitolelor II, III și IV până la termenele prevăzute, și anume 31 decembrie 2040 și 31 decembrie 2050, după</p> | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | |

| | | | |
|--|---|----------------------------|--|
| caz, ținând cont de situația economică și bugetară din Uniune și din fiecare stat membru. Comisia evaluează, de asemenea, cu consultarea statelor membre, dacă rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală ar trebui modificate pentru a ține seama de evoluțiile în ceea ce privește fluxurile de transport și de planificarea investițiilor naționale. | | | |
| Articolul 64. Întârzieri în finalizarea rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale | | | |
| (1) În caz de întârziere semnificativă în ceea ce privește demararea sau finalizarea lucrărilor privind rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală în comparație cu calendarul preconizat inițial prevăzut în actele de punere în aplicare menționate la articolul 55, Comisia poate solicita statului membru sau statelor membre în cauză să prezinte motivele întârzierii. Statul membru sau statele membre prezintă aceste motive în termen de trei luni de la data solicitării. Pe baza răspunsului dat, Comisia consultă statul membru sau statele membre în cauză în vederea soluționării problemei care a cauzat această întârziere. | 169. 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. 170. În caz de întârziere semnificativă privind demararea sau finalizarea lucrărilor prevăzute la punctul 169, Guvernul ia măsurile necesare la nivel național pentru reducerea întârzierilor și pentru respectarea angajamentelor asumate. La solicitarea Comisiei Europene, Guvernul prezintă informațiile necesare privind cauzele întârzierii, pentru a facilita consultările și identificarea soluțiilor corespunzătoare. | Compatibil | Norma a fost adaptată la situația statutului Republicii Moldova. |
| (2) În cazul în care tronsonul care face obiectul întârzierii vizează un coridor european de transport, coordonatorul european se implică în vederea sprijinirii statelor membre pentru soluționarea problemei. | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |
| (3) Fără a aduce atingere procedurii stabilite la articolul 258 din TFUE și articolului 8 alineatul (5) din prezentul regulament, după analizarea | Prevederi netranspuse | Prevederi UE neaplicabile. | - |

| | | | |
|---|------------------------------|-----------------------------------|----------|
| <p>motivelor prezentate de statul membru sau de statele membre în cauză în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol, în cazul în care întârzierea semnificativă în ceea ce privește demararea sau finalizarea lucrărilor privind rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă sau rețeaua globală poate fi atribuită statului membru sau statelor membre fără să existe o justificare adecvată, Comisia poate furniza statului membru (statelor membre) respectiv(e) recomandări în vederea eliminării întârzierii respective și a preîntâmpinării sau a reducerii întârzierilor suplimentare.</p> | | | |
| <p>Articolul 65. Derogări</p> | | | |
| <p>Dispozițiile referitoare la căile ferate și, în special, la orice cerință de conectare a aeroporturilor și a porturilor la căile ferate, precum și dispozițiile referitoare la terminalele multimodale de marfă nu se aplică Ciprului, Maltei, insulelor și regiunilor ultraperiferice, atât timp cât pe teritoriul lor nu există niciun sistem feroviar. Dispozițiile privind parcare sigură și securizată nu se aplică Ciprului, Maltei, insulelor și regiunilor ultraperiferice.</p> <p>Dispozițiile de la articolul 17 privind ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm al liniilor de cale ferată nu se aplică Irlandei, insulelor și regiunilor ultraperiferice.</p> | <p>Prevederi netranspuse</p> | <p>Prevederi UE neaplicabile.</p> | <p>-</p> |