

## GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE Nr. \_\_\_\_\_  
din \_\_\_\_\_ 2026

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

În temeiul Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, ratificat prin Legea nr. 112/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.185-199, art.442), cu modificările ulterioare, Guvernul

## HOTĂRĂȘTE:

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

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

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

**Prim-ministru**

**ALEXANDRU MUNTEANU**

Contrasemnează:

Viceprim-ministru, ministru  
al infrastructurii și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

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

**CAPITOLUL I.**  
**PRINCIPII GENERALE**

1. Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport (în continuare „Regulament”) stabilește:
  - 1.1. Orientările ce urmează a fi respectate pentru ca Republica Moldova să participe la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. Rețeaua transeuropeană de transport este alcătuită din rețeaua globală, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă bazându-se pe rețeaua globală;
  - 1.2. Coridoarele europene de transport din care Republica Moldova face parte, care au importanță strategică pe baza tronsoanelor prioritare ale rețelei transeuropene și a proiectelor de interes comun, și precizează cerințele care trebuie respectate pentru dezvoltarea și implementarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport;
  - 1.3. Prioritățile pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport care face parte din rețeaua transeuropeană de transport și prevede măsuri pentru extinderea și modernizarea infrastructurii aferente rețelei transeuropene de transport pe teritoriul Republicii Moldova.
2. Prezentul regulament se aplică rețelei naționale de transport, care face parte din rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum este indicată pe hărțile cuprinse în anexele 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.
5. Infrastructura segmentului național al TEN-T se compune din infrastructura pentru transportul feroviar, pentru transportul pe căi navigabile interioare, pentru transportul maritim, pentru transportul rutier, pentru transportul aerian și pentru transportul multimodal, inclusiv nodurile urbane, astfel cum fiecare dintre aceste modalități de transport sunt stabilite în secțiunile relevante din capitolele II, III și IV.
6. În sensul prezentului regulament, următoarele noțiuni se definesc astfel:
  - 6.1. „proiect de interes comun” – orice proiect desfășurat în temeiul prezentului regulament;
  - 6.2. „țară învecinată” – un stat membru al Uniunii Europene sau o țară terță, care se învecinează cu Republica Moldova;
  - 6.3. „țară terță” – stat care nu este membru al Uniunii Europene;
  - 6.4. „regiune NUTS” – regiune teritorială de statistică, așa cum este stabilită și clasificată în Nomenclatorul unităților teritoriale de statistică al Republicii Moldova;
  - 6.5. „tronson transfrontalier” – 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;
  - 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;
  - 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;

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;

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

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

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

6.12. „nod multimodal pentru pasageri” – 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;

6.13. „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;

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

6.15. „mod activ” – 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;

6.16. „sisteme TIC în domeniul transporturilor” – sisteme și aplicații de tehnologie a informației și comunicațiilor care utilizează tehnologii de informare, de comunicare, de navigare sau de poziționare ori localizare, inclusiv tehnologii spațiale, care permit prelucrarea, stocarea și schimbul de date și informații necesare pentru a gestiona în mod 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;

6.17. „sisteme de transport inteligente” sau „STI” – 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;

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, îmbunătățirii reacției autorității la incidentele, accidentele sau situațiile potențial periculoase produse în spațiul maritim național, inclusiv operațiile de căutare și salvare, și de a contribui la o mai bună prevenire și detectare a poluării cauzate de nave;

6.19. „mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim” sau „EMSWe” – 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 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;

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 oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor;

6.22. „sistem european de management al traficului feroviar” sau „ERTMS” – sistem european de management al traficului feroviar, care este compus din protecția trenurilor (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 6.23 și 6.24;

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

6.24. sistemul radio de clasă A – sistem de radio mobil feroviar (în continuare „RMR”);

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;

6.26. „sisteme de clasă B” –

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

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

6.27. „port maritim” – 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.”;

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;

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;

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;

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

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;

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;

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;

6.35. „cosmodrom” – o instalație pentru testarea și lansarea vehiculelor spațiale;

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

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

6.38. „structura de guvernare a transportului feroviar de marfă” – organismele de guvernare instituite pentru fiecare coridor de transport de 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;

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;

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;

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

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

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

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

6.41.3.2. Gaz petrolier lichefiat (GPL);

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

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

6.43. „sistem de cântărire în mers” – 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;

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

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

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

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

6.49. „administratorul infrastructurii rutiere de interes național, aflate în proprietatea publică a statului” – societatea pe acțiuni „Administrația Națională a Drumurilor”;

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

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

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

9.1. Durabilitate, prin:

9.1.1. Promovarea mobilității cu emisii zero și cu emisii scăzute în conformitate cu obiectivele relevante, prevăzute de legislația națională armonizat cu privire la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>;

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

9.1.3. Creșterea protecției mediului;

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

9.1.5. Creșterea securității energetice;

9.2. Coeziune, prin:

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

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

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

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

9.3. Eficiență, prin:

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

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

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

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

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

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

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

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

9.4. Creșterea beneficiilor pentru toți utilizatorii săi, prin:

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

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

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

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

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

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

9.4.7. Sprijinirea modurilor active de mobilitate prin îmbunătățirea accesibilității și a calității infrastructurii aferente, ameliorând astfel siguranța și sănătatea utilizatorilor activi ai infrastructurii și promovând beneficiile ecologice ale modurilor respective;

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

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

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

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

10.2. Optimizarea integrării și interconectării infrastructurii;

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

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

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

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

10.7. Dezvoltarea unei infrastructuri verzi, durabile și reziliente la schimbările climatice, luând în considerare modurile active, și promovarea de noi tehnologii ce urmăresc să decarbonizeze construcția infrastructurii de transport, inclusiv prin utilizarea de materiale eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor și rezistente la schimbările climatice, menite să reducă cât de mult posibil impactul negativ asupra sănătății cetățenilor care trăiesc în zonele învecinate rețelei și asupra mediului, inclusiv din cauza poluării aerului și a poluării sonore, precum și degradarea ecosistemelor;

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

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

11. În contextul planificării și dezvoltării rețelei naționale și transfrontaliere de transport, organul central de specialitate în domeniul transporturilor are dreptul să decidă adaptarea alinierii detaliate a rutelor în ceea ce privește tronsoanele, luând în considerare circumstanțele specifice din diferitele părți ale teritoriului Republicii Moldova, cum ar fi caracteristicile topografice ale regiunilor în cauză și

considerentele de mediu, asigurând în același timp respectarea dispozițiilor prezentului regulament. O astfel de adaptare nu trebuie să determine nicio ajustare a alinierii rutelor dincolo de ceea ce este permis prin decizia relevantă de autorizare a proiectului.

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

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

13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;

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

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

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

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

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

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

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

19. Un proiect de interes comun:

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

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

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

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

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

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

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

25. Atunci când aplică analiza cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic, autoritățile publice responsabile urmează o abordare recunoscută și armonizată, cu aplicarea corespunzătoare a prevederilor

Regulamentului cu privire la proiectele de investiții capitale publice, aprobat de Guvern, pentru a permite o evaluare transparentă și comparativă a respectivelor proiecte.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

27. 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.

## **CAPITOLUL II. DISPOZIȚII GENERALE**

### **Secțiunea 1-a.**

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

28. Rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală:

28.1. Sunt cele indicate pe hărțile din anexa I și în lista 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.

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

30. Nodurile segmentului național al TEN-T sunt prevăzute în anexa 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).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Secțiunea a 2-a.**

### **Dispoziții generale și priorități privind coridoarele europene de transport**

34. Cele două coridoare europene de transport indicate pe hărțile din anexa 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;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **CAPITOLUL III. DISPOZIȚII COMUNE**

#### **Secțiunea 1-a. Infrastructura de transport feroviar**

##### **Subsecțiunea 1-a. Componentele infrastructurii de transport feroviar**

38. Infrastructura de transport feroviar cuprinde, în special:

38.1. Liniile de cale ferată, inclusiv:

38.1.1. Șinele;

38.1.2. Macazurile;

38.1.3. Trecerile la nivel;

38.1.4. Liniile abătute;

38.1.5. Tunelurile;

38.1.6. Podurile; și

38.1.7. Infrastructura pentru atenuarea impactului asupra mediului;

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

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

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

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

38.6. Infrastructura energetică de cale;

38.7. Infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi;

38.8. Echipamentele asociate; și

38.9. Sistemele TIC în domeniul transporturilor.

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

### **Subsecțiunea a 2-a.**

#### **Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

43. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar se asigură că, până la 31 decembrie 2050, infrastructura feroviară a rețelei globale pe conexiunile menționate la punctul 38 subpunctul 38.4 și care este conectată la liniile de cale ferată utilizate pentru transportul de marfă, astfel cum se menționează la punctul 42, îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 41.

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

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

### **Subsecțiunea a 3-a.**

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

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

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

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

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

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

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

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

48. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului feroviar se asigură că, în cazul construirii unei noi linii pe infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse, se respectă cerința prevăzută la punctul 41 subpunctul 41.1, până la 31 decembrie 2030.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Subsecțiunea a 4-a.**

#### **Ecartamentul nominal standard european al liniilor de cale ferată**

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

#### **Subsecțiunea a 5-a.**

##### **Sistemul european de management al traficului feroviar**

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

58.1. ERTMS se instalează până la 31 decembrie 2040 în infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse și până la 31 decembrie 2050 în cea a rețelei globale, cu excepția conexiunilor menționate la punctul 38 subpunctul 38.4, asigurând totodată o implementare sincronizată și armonizată a ERTMS pe cale și la bordul trenurilor; și

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

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

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

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

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

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

#### **Subsecțiunea a 6-a.**

##### **Priorități operaționale și priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

66.3. Îmbunătățirea siguranței trecerilor la nivel;

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

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

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

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

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

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

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

## **Secțiunea a 2-a.**

### **Infrastructura de transport pe căi navigabile interioare**

#### **Subsecțiunea 1-a.**

#### **Componente ale infrastructurii de transport pe căi navigabile interioare**

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

67.1. Râuri;

67.2. Canale;

67.3. Lacuri și lagune;

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

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

67.6. Locuri de ancorare și de repaus;

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

67.8. Echipamentele asociate menționate la punctul 68;

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

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

67.11. Infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi; și

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

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

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

69.1. 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

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

#### **Subsecțiunea a 2-a.**

##### **Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală**

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

70.1. Sunt conectate la infrastructura rutieră sau feroviară;

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

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

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

#### **Subsecțiunea a 3-a.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

76. În sensul cerinței de la punctul 75 subpunctul 75.1, nivelurile de referință ale apei se stabilesc pe baza numărului de zile pe an în care nivelul efectiv al apei a depășit nivelul de referință specificat al apei. Guvernul, prin organul central de specialitate în domeniul transporturilor, urmărește alinierea la actele de punere în aplicare ale Comisiei Europene privind nivelurile de referință ale apei, în măsura în care acestea sunt aplicabile Republicii Moldova.

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

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

79. La propunerea 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:

79.1. Parametri specifici pentru râurile cu curgere liberă;

79.2. Parametri complementari pentru lățimea navigabilă a canalului;

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

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

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

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

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

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

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

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

80.4. Modernizarea și extinderea capacității infrastructurii necesare pentru operațiunile de transport multimodal, inclusiv a locurilor de ancorare și de repaus și a serviciilor conexe, atât în interiorul, cât și în afara zonei portuare și de-a lungul căilor navigabile;

80.5. Promovarea și dezvoltarea măsurilor de îmbunătățire a performanței de mediu a transportului pe căi navigabile interioare și a infrastructurii de transport, inclusiv a navelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, precum și a măsurilor de atenuare a impactului asupra corpurilor de apă și a biodiversității

dependente de apă, în conformitate cu cerințele aplicabile în temeiul legislației naționale armonizate sau al acordurilor internaționale relevante;

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

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

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

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

### **Secțiunea a 3-a**

#### **Infrastructura de transport maritim și spațiul maritim european**

##### **Subsecțiunea 1-a.**

##### **Componente ale infrastructurii de transport maritim și ale spațiului maritim european**

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

82. Spațiul maritim european constă în:

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

82.2. Acțiuni cu beneficii extinse care nu sunt legate de anumite porturi și de care spațiul maritim european și industria maritimă beneficiază în mare măsură, cum ar fi sprijinirea activităților care asigură navigabilitatea pe tot parcursul anului (spargerea gheții), facilitarea tranziției către un transport maritim durabil, îmbunătățirea sinergiilor dintre transporturi și energie, printre altele prin promovarea rolului porturilor ca noduri energetice și prin sprijinirea tranziției energetice, și sistemele TIC în domeniul transporturilor și studiile hidrografice; și

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

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

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

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

83.3. Canale maritime;

83.4. Dispozitive de asistență la navigație;

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

83.6. Diguri sparge-val;

83.7. Conexiunile porturilor cu rețeaua transeuropeană de transport;

83.8. Sisteme TIC în domeniul transporturilor, inclusiv EMSWe și VTMS;

83.9. Infrastructura legată de combustibili alternativi;

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

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

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

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

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

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

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

#### **Subsecțiunea a 2-a.**

##### **Cerințe privind infrastructura de transport maritim pentru rețeaua globală**

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

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

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

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

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

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

86.1. Porturile maritime naționale din cadrul rețelei globale cu un volum anual total al mărfurilor de peste 2 milioane de tone sunt conectate la infrastructura feroviară și rutieră și, acolo unde este posibil, la căile navigabile interioare; cifra de referință pentru acest volum total fiind reprezentată de cea mai recentă medie calculată pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Biroul Național de Statistică și de Eurostat;

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

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

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

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

#### **Subsecțiunea a 3-a.**

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

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

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

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

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

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

90.3. Îmbunătățirea infrastructurii care interconectează diferitele moduri de transport, a echipamentelor și a sistemelor menționate la punctul 119 subpunctele 119.1, 119.2 și 119.4; precum și modernizarea și extinderea capacității infrastructurii feroviare necesare pentru operațiunile de transport în zona portuară sau în apropierea acesteia, dacă acest lucru este necesar pentru conectarea la rețeaua feroviară transeuropeană;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Secțiunea a 4-a.**

#### **Infrastructura de transport rutier**

##### **Subsecțiunea 1-a.**

##### **Componente ale infrastructurii**

91. Infrastructura de transport rutier cuprinde, în special:

91.1. Căile rutiere (drumurile), inclusiv:

91.1.1. Poduri (lucrări de artă);

91.1.2. Tuneluri;

91.1.3. Joncțiuni;

91.1.4. Intersecții;

91.1.5. Bretele rutiere;

91.1.6. Benzi de urgență; și

91.1.7. Infrastructură pentru atenuarea impactului asupra mediului, inclusiv soluții pentru conservarea faunei sau atenuarea zgomotului;

91.2. Echipamentele asociate, inclusiv sisteme de cântărire în mers;

91.3. Infrastructura digitală și sistemele TIC pentru transport;

91.4. Rutele de acces la terminalele multimodale de marfă;

91.5. Conexiunile terminalelor de marfă și ale platformelor logistice cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;

91.6. Autogări și stații de autobuz;

91.7. Infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi; și

91.8. Zonele de parcare și spațiile de servicii, inclusiv zone de parcare sigure și securizate pentru vehiculele comerciale.

92. Căile rutiere menționate la punctul 91 subpunctul 91.1 și indicate pe hărțile din anexa IV sunt cele care joacă un rol important în traficul de marfă și de pasageri pe distanțe lungi, integrează principalele centre urbane și economice și sunt interconectate cu alte moduri de transport.

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

### **Subsecțiunea a 2-a.**

#### **Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală**

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

94.1. Siguranța infrastructurii de transport rutier este asigurată, monitorizată și, dacă este necesar, îmbunătățită în conformitate cu legislația națională armonizată cu privire la siguranța traficului rutier;

94.2. Căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate și întreținute la standarde înalte de calitate și siguranță;

94.3. Căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate și întreținute la un nivel înalt de protecție a mediului, inclusiv, după caz, prin măsuri de reducere a zgomotului și prin colectarea, tratarea și eliberarea scurgerilor de apă;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

97. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu administratorul infrastructurii rutiere de interes național, aflate în proprietatea publică a statului, alți administratori de infrastructură, precum și cu alte entități competente în domeniu asigură instalarea sau utilizarea mijloacelor de detectare a evenimentelor sau a condițiilor legate de siguranță și colectarea datelor relevante în materie de trafic rutier, în scopul furnizării de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră:

- 97.1. Pentru infrastructura existentă a rețelei globale, până la 31 decembrie 2030; și  
97.2. Pentru noua infrastructură a rețelei globale, până la 31 decembrie 2050 sau, în cazul în care tronsonul rutier este finalizat înainte, până la data finalizării acestuia.

### **Subsecțiunea a 3-a.**

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

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

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

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

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

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

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

100.1. Spațiile de servicii sunt disponibile de-a lungul căilor rutiere din rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă la o distanță maximă de 60 km unul de celălalt, asigurând suficient spațiu de parcare sigur, precum și infrastructuri adecvate, inclusiv instalații sanitare, care să răspundă nevoilor unei forțe de muncă diversificate; și

100.2. Îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 95 subpunctul 95.3.

101. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu administratorul infrastructurii rutiere de interes național, aflate în proprietatea publică a statului, alți administratori de infrastructură, precum și cu alte entități competente în domeniu asigură, până la 31 decembrie 2040, dezvoltarea unor zone de parcare sigure și securizate de-a lungul căilor rutiere din rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă sau la o distanță de cel mult 3 km de cea mai apropiată ieșire rutieră a rețelei transeuropene, cu o distanță medie de 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

103.5. Dezvoltarea, în rețeaua globală, a unor zone de parcare sigure și securizate care să asigure un spațiu de parcare suficient pentru vehiculele comerciale și să respecte cerințele prevăzute la punctul 6 subpunctul 6.40.

## **Secțiunea a 5-a. Infrastructura de transport aerian**

### **Subsecțiunea 1-a. Componente ale infrastructurii**

104. Infrastructura de transport aerian cuprinde, în special:

104.1. Spațiul aerian, rutele și căile aeriene;

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

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

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

104.5. Infrastructura legată de combustibilii alternativi și alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționate;

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

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

104.8. Cosmodromurile.

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

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

105.2. Pentru aeroporturile de pasageri, volumul anual total al traficului de pasageri reprezintă cel puțin 0,1 % din volumul anual total al pasagerilor din toate aeroporturile Uniunii Europene, cu excepția cazului în care aeroportul în cauză este situat în afara unei suprafețe cu raza de 100 km față de cel mai apropiat aeroport din rețeaua globală sau în afara unei suprafețe cu raza de 200 km dacă în regiunea în care este situat există o linie feroviară de mare viteză.

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

### **Subsecțiunea a 2-a.**

#### **Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală și rețeaua globală. Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii de transport aerian**

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

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

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

cazurilor în care anumite constrângeri geografice specifice ori constrângeri fizice semnificative împiedică astfel de conexiuni;

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

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

107.5. Infrastructura pentru managementul traficului aerian permite implementarea Cerului unic european, în 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;

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

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

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

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

109.1. Creșterea eficienței energetice și operaționale la nivelul aeroporturilor;

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

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

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

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

109.6. Conectarea aeroporturilor din rețeaua globală și din rețeaua centrală cu un volum anual total al traficului de pasageri mai mic de patru milioane de pasageri la rețea și, după caz, la nodurile urbane aferente, astfel cum figurează în anexa II, prin cale ferată, metrou, transport feroviar ușor, tramvai, teleferic sau, în mod excepțional, prin alte soluții de transport public cu emisii zero; și

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

## **Secțiunea a 6-a.**

### **Infrastructura pentru terminale multimodale de marfă**

#### **Subsecțiunea 1-a.**

#### **Identificarea terminalelor multimodale de marfă. Componentele infrastructurii pentru terminale multimodale de marfă**

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

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

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

110.3. Situate în aeroporturile din rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II; sau

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

111. 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 logistice. Guvernul asigură, în limita resurselor disponibile, mijloacele financiare necesare realizării acestor obiective.

112. Până la 19 iulie 2027, organul central de specialitate din domeniul transporturilor asigură efectuarea unei analize de piață și prospectivă privind terminalele multimodale de marfă aflate pe teritoriul Republicii Moldova. Această analiză vizează cel puțin:

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

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

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

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

114. Guvernul notifică Comisiei, fără întârziere, rezultatele analizei prevăzute la punctul 112.

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

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

117. Pe baza planului de acțiune prevăzut la punctul 115, 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, II și IV.

118. 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:

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

118.2. Este principalul terminal feroviar-rutier desemnat de 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 118.1 în regiunea NUTS 2 respectivă;

118.3. Este propus de Guvern pentru adăugarea în anexele I, II și IV în conformitate cu punctul 117.

119. Terminalele multimodale de marfă cuprind, în special:

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

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

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

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

119.5. Infrastructura pentru combustibili alternativi.

### **Subsecțiunea a 2-a.**

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

120. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine, competente în domeniul transporturilor depun toate eforturile posibile pentru a se asigura, în mod echitabil și nediscriminatoriu, că toate terminalele multimodale de marfă, care sunt deschise tuturor operatorilor și utilizatorilor în mod nediscriminatoriu și care aplică taxe transparente și nediscriminatorii în porturile maritime și în porturile interioare enumerate în anexa II și în toate terminalele feroviar-rutiere și terminalele situate de-a lungul căilor navigabile interioare indicate pe hărțile din anexa I și IV și enumerate în anexa II, îndeplinesc următoarele cerințe:

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

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

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

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

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

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

122. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor și autoritățile administrative din subordine, competente în domeniul transporturilor depun toate eforturile posibile pentru a se asigura, în mod echitabil și fără discriminare, că terminalele multimodale de marfă menționate la punctul 120, care sunt conectate la rețeaua feroviară centrală sau la rețeaua feroviară centrală extinsă, au capacitatea de a opera trenuri cu o lungime de 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 nu se aplică terminalelor multimodale de marfă care sunt conectate numai la rețele feroviare izolate.

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

123.1. Facilitarea interconexiunilor între diferitele moduri de transport;

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

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

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

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

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

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

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

## **Secțiunea a 7-a.**

### **Noduri urbane**

124. Componentele nodului urban sunt, în special:

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

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

125. Orașele aflate în centrul fiecărui nod urban al segmentului național al TEN-T sunt enumerate în anexa 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.

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

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

126.2. Până la 31 decembrie 2030:

126.2.1. autoritățile administrației publice locale competente, în comun cu organul central de specialitate în domeniul transporturilor, autoritățile administrative din 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

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

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

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

127. Un terminal multimodal de marfă poate deservi mai multe noduri urbane și poate fi situat chiar în nodul urban sau în vecinătatea acestuia. Guvernul informează Comisia cu privire la aceste evoluții.

128. Atunci când adoptă și monitorizează PMUD-urile, autoritățile administrației publice locale, în cooperare cu organele centrale de specialitate în domeniul transporturilor, în domeniul infrastructurii și cel al dezvoltării regionale, acolo unde este relevant, depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că PMUD-urile sunt în concordanță cu orientările aprobate de organul central de specialitate în domeniul infrastructurii și dezvoltării regionale, luând în considerare, de asemenea, fluxurile naționale de transport pe distanțe lungi.

129. Fără a aduce atingere prevederilor punctului 21, în termen de un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, Guvernul, la propunerea 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 126 subpunctul 126.2.1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **CAPITOLUL IV. DISPOZIȚII PENTRU UN TRANSPORT INTELIGENT ȘI REZILIENT**

### **Secțiunea 1-a.**

#### **Sisteme TIC în domeniul transporturilor**

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

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

132.1. Pentru căile ferate – sistemul ERTMS, aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă și de călători, astfel cum sunt menționate în specificația tehnică de interoperabilitate, în special rezultatele obținute de Shift2Rail și de întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei;

132.2. Pentru căile navigabile interioare – RIS;

132.3. Pentru transportul rutier – STI;

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

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

132.6. Pentru transportul multimodal – eFTI.

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

## **Secțiunea a 2-a.**

### **Servicii de transport de marfă durabile. Noile tehnologii și inovarea**

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

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

134.2. Promovarea implementării de servicii de transport inovatoare, inclusiv prin legături de transport maritim pe distanțe scurte în contextul spațiului maritim european, prin sisteme TIC în domeniul transporturilor și prin dezvoltarea infrastructurii auxiliare necesare pentru realizarea în principal a obiectivelor privind mediul și siguranța ale acestor servicii;

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

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

134.5. Îmbunătățirea legăturilor cu cele mai vulnerabile și izolate părți ale teritoriului național, 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.

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

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

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

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

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

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

135.6. Îmbunătățirea funcționării, gestionării, accesibilității, interoperabilității, multimodalității și eficienței rețelei, inclusiv prin dezvoltarea serviciilor digitale de mobilitate multimodală cum ar fi dezvoltarea unor soluții de tipul „mobilitatea ca serviciu”;

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

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

135.9. Introducerea tehnologiei în materie de securitate;

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

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

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

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

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

136.3. Include sistemele TIC în domeniul transporturilor;

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

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

### **Secțiunea a 3-a. Reziliența infrastructurii**

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

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

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

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

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

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

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

### **Secțiunea a 4-a. Riscuri la adresa securității sau a ordinii publice. Mobilitatea militară**

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

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

140.1. Furnizării de factori de producție esențiali pentru construirea, exploatarea și întreținerea infrastructurii; și

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Secțiunea a 5-a.**

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

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

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

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

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

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

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

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

## **CAPITOLUL V. PUNEREA ÎN APLICARE A INSTRUMENTELOR CORIDOARELOR EUROPENE DE TRANSPORT ȘI A PRIORITĂȚILOR ORIZONTALE**

### **Secțiunea 1-a.**

#### **Instrumentul coridoarelor europene de transport și prioritățile orizontale**

147. Coridoarele europene de transport sunt un instrument de facilitare a punerii coordonate în aplicare a părților din rețeaua centrală și din rețeaua centrală extinsă ale rețelei transeuropene de transport, vizând, în special, îmbunătățirea legăturilor transfrontaliere, completarea legăturilor lipsă și eliminarea blocajelor la nivelul Uniunii Europene și, după caz, îmbunătățirea conexiunilor cu rețeaua transeuropeană de transport a țărilor învecinate.

148. 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:

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

148.2. Interoperabilitate și continuitatea rețelei;

148.3. 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;

148.4. Sprijinirea dezvoltării și implementării coordonate și integrate de soluții inovatoare pentru digitalizarea și interoperabilitatea transporturilor; și

148.5. Promovarea instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi.

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

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

### **Secțiunea a 2-a.**

#### **Coordonarea coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale, precum și guvernarea acestora**

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

152. Activitatea coordonatorului european este reglementată de legislația Uniunii Europene. În cadrul mandatului său, coordonatorul european sprijină punerea în aplicare coordonată a coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale, inclusiv pe segmentele care traversează Republica Moldova.

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

## **CAPITOLUL VI. DISPOZIȚII COMUNE**

## **Secțiunea 1-a.**

### **Raportare și monitorizare**

154. 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.

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

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

157. În ceea ce privește investițiile legate de proiecte de interes comun, Guvernul raportează 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.

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

## **Secțiunea a 2-a.**

### **Actualizarea rețelei transeuropene.**

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

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

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

162. 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.

## **Secțiunea a 3-a.**

### **Colaborarea cu părțile interesate publice și private**

163. Procedurile naționale referitoare la implicarea și consultarea autorităților administrației publice locale, asociațiilor reprezentative ale autorităților administrației publice locale, precum și a societății civile vizate de un proiect de interes comun sunt respectate, după caz, în etapele de planificare și de construcție ale unui proiect.

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

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

## **Secțiunea a 4-a.**

## **Alinierea planurilor naționale la politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor**

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

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

### **Secțiunea a 5-a.**

#### **Întârzieri în finalizarea rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale**

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

169. În caz de întârziere semnificativă privind demararea sau finalizarea lucrărilor prevăzute la punctul 168, Guvernul ia măsurile necesare la nivel național pentru reducerea întârzierilor și pentru respectarea angajamentelor asumate. La solicitarea Comisiei Europene, Guvernul prezintă informațiile necesare privind cauzele întârzierii, pentru a facilita consultările și identificarea soluțiilor corespunzătoare.