



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2026

Chișinău

cu privire la aprobarea Regulamentului privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv

În temeiul în temeiul art. 3 alin. (3) lit. a) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, și al Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199, art. 442), Guvernul **HOTĂRĂȘTE**:

Prezenta hotărâre transpune Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv, CELEX: 32010R0913, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 276 din 20.10.2010, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024.

1. Se aprobă Regulamentul privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (se anexează).
2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea termenului de 18 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova și se abrogă la data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

PRIM-MINISTRU

Alexandru MUNTEANU

Contrasemnează:

**Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA

REGULAMENTUL

privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv

I. SCOPUL ȘI DOMENIUL DE APLICARE

1. Regulamentul privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (în continuare – *Regulament*) stabilește normele de organizare, de guvernanță și de administrare a coridoarelor feroviare internaționale pentru un transport feroviar de marfă competitiv în vederea dezvoltării unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv. Acesta stabilește normele de organizare și administrare a coridoarelor de transport de marfă, precum și planificarea orientativă a investițiilor în domeniul coridoarelor respective.
2. Prezentul Regulament se aplică guvernanței, administrării și utilizării infrastructurii feroviare incluse în coridoarele de transport de marfă, fără a aduce atingere competenței statelor membre cu privire la planificarea și finanțarea acestei infrastructuri.

II. DEFINIȚII

3. În sensul prezentului Regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 2 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.
4. În plus față de definițiile menționate la punctul 3:
 - 4.1. „coridor de transport de marfă” înseamnă liniile feroviare de marfă ale coridorului european de transport, astfel cum sunt specificate la punctul 34 subpct. 34.2. din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026 și în anexa nr. 3 la Regulamentul respectiv, inclusiv infrastructura feroviară și echipamentele aferente și serviciile feroviare relevante în conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022;
 - 4.2. „plan de implementare” înseamnă documentul care prezintă mijloacele, strategia și măsurile pe care părțile interesate intenționează să le implementeze, care sunt necesare și suficiente pentru organizarea și administrarea coridorului de transport de marfă;
 - 4.3. „terminal” înseamnă instalația situată de-a lungul coridorului de transport de marfă care a fost special amenajată pentru a permite fie încărcarea sau descărcarea mărfurilor în sau din trenurile de marfă și integrarea serviciilor de transport feroviar de marfă cu serviciile rutiere, maritime, fluviale și aeriene, fie formarea sau modificarea compunerii trenurilor de marfă și, dacă este necesar, îndeplinirea procedurilor de frontieră la frontierele cu țări terțe europene;
 - 4.4. „coordonator european” înseamnă coordonatorul menționat la punctele 151 – 153 din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de

transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026.

III. ORGANIZAREA ȘI GUVERNANȚA CORIDOARELOR DE TRANSPORT DE MARFĂ

5. Administratorii de infrastructură responsabili pentru coridorul de transport de marfă care face parte din respectivul coridor european de transport ajustează guvernanta coridorului de transport de marfă de la 18 iulie 2024 sau în cazul unei modificări a alinierii unui coridor european de transport în temeiul punctelor 36 din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026, în termen de 18 luni de la data modificării respective. În cazuri justificate în mod corespunzător și după obținerea acordului Comisiei Europene, perioada poate fi prelungită la 24 de luni. Comitetul executiv și consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă adoptă măsurile necesare pentru a adapta organizarea și administrarea coridorului de transport de marfă în conformitate cu punctele 17 – 54 din prezentul regulament la noua aliniere geografică.

6. Comitetul executiv al unui coridor de transport de marfă poate decide să abordeze aspectele administrative, operaționale și de interoperabilitate ale serviciilor internaționale de transport feroviar de călători pe coridor. Punctele 25 – 27 și punctele 34 – 43 nu se aplică acestor servicii.

IV. GUVERNAREA CORIDOARELOR DE TRANSPORT DE MARFĂ

7. Pentru fiecare coridor de transport de marfă, statele membre în cauză stabilesc un comitet executiv responsabil cu definirea obiectivelor generale ale coridorului de transport de marfă, supravegherea și luarea măsurilor prevăzute explicit la punctul 13 și la punctele 17 – 23 și punctele 25 – 27, la punctul 34 și la punctul 61. Comitetul executiv este alcătuit din reprezentanți ai autorităților statelor membre în cauză. Comitetul executiv evaluează periodic coerența dintre obiectivele generale și obiectivele definite de consiliul de administrație în conformitate cu punctul 18.3.

Dacă schimbarea propusă nu are niciun impact asupra siguranței, nu este necesară aplicarea procesului de management al riscului descris la punctul 12 și 13.

8. Pentru fiecare coridor de transport de marfă, administratorii de infrastructură vizați și, după caz, organismele de alocare menționate la articolele 13 și 14 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 stabilesc un consiliu de administrație responsabil cu luarea măsurilor prevăzute explicit la punctele 11, 13, 14 și 15 din prezentul Capitol și la punctele 17-28, la punctul 29, la punctele 35, 39 și 42, la punctul 45, la punctul 47 și la punctele 50 – 54 din prezentul regulament. Consiliul de administrație este alcătuit din reprezentanții administratorilor de infrastructură.

9. Administratorii de infrastructură interesați de un coridor de transport de marfă cooperează în limitele menționate la punctele 7 și 8, pentru a asigura dezvoltarea coridorului de transport de marfă în conformitate cu planul de punere în aplicare a acestuia.

10. Comitetul executiv ia deciziile pe baza acordului comun al reprezentanților autorităților statelor membre în cauză care participă la comitetul executiv.

11. Consiliul de administrație ia deciziile, inclusiv deciziile privind personalitatea sa juridică, constituirea structurii sale organizaționale, resursele și personalul, pe baza acordului comun al

administratorilor de infrastructură în cauză care participă la consiliul de administrație. Consiliul de administrație poate fi o entitate juridică independentă. El poate fi constituit sub forma unui grup european de interes economic.

12. Responsabilitățile comitetului executiv și ale consiliului de administrație nu aduc atingere independenței administratorilor de infrastructură, astfel cum este prevăzut la articolul 9 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

13. Consiliul de administrație instituie un grup consultativ alcătuit din administratori și proprietari ai terminalelor coridorului de transport de marfă, incluzând, dacă este necesar, porturile maritime și interioare. Acest grup consultativ poate emite un aviz privind orice propunere a consiliului de administrație care are consecințe directe asupra investițiilor și a administrării terminalelor. Acest grup consultativ poate, de asemenea, să emită avize din proprie inițiativă. Consiliul de administrație ține seama de orice astfel de avize. În caz de divergențe între consiliul de administrație și grupul consultativ, acesta din urmă poate sesiza comitetul executiv. Comitetul executiv informează coordonatorul european în cauză și acționează în calitate de intermediar, emitând un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Coordonatorul european în cauză poate, de asemenea, emite un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Decizia finală aparține însă consiliului de administrație.

14. Consiliul de administrație instituie un grup consultativ suplimentar, format din întreprinderile feroviare care sunt interesate de utilizarea coridorului de transport de marfă. Acest grup consultativ poate emite un aviz privind orice propunere a consiliului de administrație care are consecințe pentru aceste întreprinderi. Acest grup consultativ poate, de asemenea, să emită avize din proprie inițiativă. Consiliul de administrație ține seama de orice astfel de avize. În caz de divergențe între consiliul de administrație și grupul consultativ, acesta din urmă poate sesiza comitetul executiv. Comitetul executiv informează coordonatorul european și organismele de reglementare menționate la articolul 50, 51 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 pentru care coridorul de transport de marfă este relevant. Comitetul executiv acționează în calitate de intermediar și emite un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Coordonatorul european în cauză poate, de asemenea, emite un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Decizia finală aparține consiliului de administrație.

15. Consiliul de administrație coordonează, în conformitate cu planurile de desfășurare naționale și europene, utilizarea aplicațiilor informatice interoperabile sau a unor soluții alternative care pot deveni disponibile în viitor pentru a trata cererile de trase internaționale și a gestiona traficul internațional în cadrul coridorului de transport de marfă.

16. Comitetul executiv și consiliul de administrație cooperează cu coordonatorul european responsabil de coridorul de transport de marfă pentru a sprijini dezvoltarea traficului feroviar de marfă de-a lungul coridorului.

V. MĂSURI PENTRU DEZVOLTAREA CORIDORULUI DE TRANSPORT DE MARFĂ

17. Consiliul de administrație întocmește și publică un plan de punere în aplicare cu cel puțin șase luni înainte de a activa coridorul de transport de marfă. Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la punctele 13 și 14 cu privire la proiectul planului de punere în aplicare. Consiliul de administrație transmite planul de punere în aplicare comitetului executiv spre aprobare.

18. Acest plan cuprinde:

18.1. o descriere a caracteristicilor coridorului de transport de marfă, inclusiv blocajele, precum și programul de măsuri necesare în vederea îmbunătățirii organizării și administrării sale;

18.2. elementele esențiale ale studiului prevăzut la punctul 21;

18.3. obiectivele coridoarelor de transport de marfă, în special în ceea ce privește performanța coridorului de transport de marfă, exprimată în calitate a serviciului și capacitate a coridorului de transport de marfă, în conformitate cu punctele 51 – 54 din prezentul regulament și, după caz, țintele cantitative sau calitative legate de acestea. Obiectivele și țintele țin seama de cerințele prevăzute la punctele 64 – 65.2. din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026;

18.4. măsurile de punere în aplicare a punctelor 28 – 54 și măsurile de îmbunătățire a performanței coridorului de transport de marfă, pe baza rezultatelor evaluării menționate la punctul 53, în vederea atingerii obiectivelor și țințelor menționate la punctul 18.3.;

18.5. opiniile și evaluarea grupurilor consultative menționate la punctul 13 și 14 în ceea ce privește dezvoltarea coridoarelor;

18.6. un rezumat al cooperării și al rezultatelor consultării menționate la punctele 25 – 27, inclusiv avizele grupurilor consultative menționate la punctele 13 și 14, precum și un rezumat al răspunsurilor din partea altor părți interesate.

19. În contextul elaborării planului de punere în aplicare, consiliul de administrație are în vedere obiectivele și măsurile cuprinse în planul de acțiune al coordonatorului european. Planul de implementare include o trimitere la elementele planului de acțiune care sunt relevante pentru traficul feroviar de marfă de-a lungul coridorului.

Consiliul de administrație revizuieste și ajustează periodic țintele menționate la punctul 18.3 și măsurile menționate la punctul 18.4, pe baza evaluării prevăzute la punctul 53, în urma consultării grupurilor consultative menționate la punctele 13 și 14 și a coordonatorului european.

20. Consiliul de administrație revizuieste periodic, cel puțin o dată la patru ani, planul de punere în aplicare, ținând seama de progresele înregistrate în implementarea sa, piața de transport feroviar de mărfuri pe coridorul de transport de marfă și performanțele evaluate conform obiectivelor prevăzute la punctul 18.3.

21. Consiliul de administrație realizează și actualizează periodic un studiu privind piața transporturilor legat de evoluțiile constatate și preconizate privind traficul pe coridorul de transport de marfă, care se referă la diferitele tipuri de trafic, atât în privința transportului de marfă, cât și a transportului de călători. Acest studiu examinează, de asemenea, dacă este necesar, costurile și beneficiile socioeconomice care decurg din dezvoltarea coridorului de transport de marfă.

22. Planul de punere în aplicare are în vedere dezvoltarea terminalelor, inclusiv analiza pieței și analiza prospectivă privind terminalele multimodale de marfă, precum și planurile de acțiune ale statelor membre vizând coridorul de transport de marfă, menționate la punctele 112 – 114 din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026.

23. Consiliul de administrație ia măsuri, după caz, pentru a coopera cu administrațiile regionale sau locale, sau cu ambele, cu privire la planul de punere în aplicare.

VI. CONSULTAREA SOLICITANȚILOR

24. Consiliul de administrație introduce mecanisme de consultare în vederea unei participări corespunzătoare a solicitanților care ar putea utiliza coridorul de transport de marfă. În special, acesta se asigură că solicitanții sunt consultați înainte ca planul de implementare prevăzut la punctele 17 – 23 să fie transmis comitetului executiv.

VII. INVESTIȚII PENTRU CORIDORUL DE TRANSPORT DE MARFĂ

25. Comitetul executiv și consiliul de administrație al unui coridor de transport de marfă cooperează cu coordonatorul european responsabil de coridorul de transport de marfă în ceea ce privește nevoile în materie de infrastructură și de investiții care rezultă din traficul feroviar de marfă pentru a sprijini elaborarea planului de acțiune.

26. Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la punctele 13 și 14 cu privire la dezvoltarea infrastructurii și la nevoile de investiții. Consultarea se bazează pe o documentație adecvată și actualizată privind planificarea infrastructurii atât la nivel de coridor, cât și la nivel național. Avizele grupurilor consultative referitoare la investiții sunt fundamentate pe o justificare corespunzătoare. Comitetul executiv asigură coordonarea adecvată între aceste activități de consultare și mecanismele de coordonare la nivel național, astfel cum sunt definite la articolul 46 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

27. Cooperarea și consultarea vizează în special:

27.1. necesitățile în materie de capacitate ale transportului feroviar de marfă relevante pentru planificarea infrastructurii și a investițiilor, în special în ceea ce privește trenurile de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m, ținând seama de necesitatea de capacitate în temeiul punctului 35 din prezentul regulament și de orice infrastructură declarată saturată în temeiul articolului 47 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

27.2. cerințele privind infrastructura rețelei transeuropene de transport relevante pentru transportul feroviar de marfă, astfel cum sunt definite în capitolele II și III din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026;

27.3. necesitatea unor investiții specifice pentru a elimina blocajele locale, pentru îmbunătățiri ale nodurilor și pentru rute de acces feroviar sau echipamente tehnice care sporesc performanța operațională.

VIII. COORDONAREA LUCRĂRILOR

28. Consiliul de administrație coordonează și asigură publicarea într-un singur loc, de o manieră potrivită și conform unui calendar corespunzător, programarea desfășurării tuturor lucrărilor privind infrastructura și echipamentele aferente care ar limita capacitatea disponibilă a coridorului de transport de marfă.

IX. GHIȘUL UNIC PENTRU SOLICITAREA CAPACITĂȚII DE INFRASTRUCTURĂ

29. Consiliul de administrație pentru un coridor de transport de marfă desemnează sau instituie un organism comun care oferă solicitanților posibilitatea de a solicita și de a primi răspunsuri într-un singur loc și în cadrul unei singure operațiuni cu privire la capacitatea de infrastructură pentru trenurile de marfă care traversează cel puțin o frontieră de-a lungul coridorului de transport de marfă (denumit în continuare „ghișeu unic”).

30. Ghișeul unic oferă, de asemenea, în calitate de instrument de coordonare, informații de bază privind alocarea capacității de infrastructură, inclusiv informațiile menționate la punctele 50 – 50.4. Acesta arată capacitatea de infrastructură disponibilă în momentul depunerii cererii, precum și caracteristicile sale în conformitate cu parametri predefiniți, cum ar fi viteza, lungimea, gabaritul de încărcare sau sarcina pe osie autorizată pentru trenurile care circulă pe coridorul de transport de marfă.

31. Ghișeul unic decide cu privire la cererile referitoare la trasele prestabilite menționate la punctul 36 și pentru rezerva de capacitate menționată la punctul 38. Acesta alocă capacitatea în conformitate cu regulile referitoare la alocarea capacității, astfel cum au fost stabilite în Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Ghișeul unic informează fără întârziere administratorii de infrastructură competenți cu privire la aceste cereri și la decizia luată.

32. Pentru orice cerere de capacitate de infrastructură care nu poate fi onorată în conformitate cu punctul 31, ghișeul unic retransmite fără întârziere cererea privind capacitatea de infrastructură administratorilor de infrastructură competenți și, după caz, organismelor de alocare menționate la articolul 13 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, care iau o decizie privind cererea în conformitate cu articolul 38 și capitolul V, secțiunea a 3-a Alocarea și revocarea capacităților de infrastructură din Codul menționat și comunică ghișeului unic decizia respectivă în vederea unei prelucrări ulterioare.

33. Activitățile ghișeului unic se desfășoară de o manieră transparentă și nediscriminatorie. În acest sens, se ține un registru care este pus fără restricții la dispoziția tuturor părților interesate. Acesta indică datele la care au fost prezentate cererile, numele solicitanților, detalii privind documentele furnizate de aceștia și privind incidentele care au avut loc. Aceste activități fac obiectul controlului organismelor de control, în conformitate cu punctele 55 – 60.

X. CAPACITATEA ALOCATĂ TRENURILOR DE MARFĂ

34. Comitetul executiv definește cadrul pentru alocarea capacităților de infrastructură pe coridorul de transport de marfă în conformitate cu articolul 39 din Codul transportului feroviar nr.19/2022.

35. Consiliul de administrație evaluează necesitatea de capacitate care trebuie alocată trenurilor de marfă care circulă pe coridorul de transport de marfă ținând seama de studiul privind piața transporturilor menționat la punctul 21 din prezentul regulament, cererile de capacitate de infrastructură legate de graficele de circulație trecute și actuale și acordurile-cadru.

36. Pe baza evaluării menționate la punctul 35, administratorii de infrastructură ai coridorului de transport de marfă definesc și organizează în comun trase internaționale prestabilite pentru trenurile de marfă urmând procedura menționată la articolul 18 din Codul transportului feroviar nr.19/2022, recunoscând nevoia de capacități a altor tipuri de transport, inclusiv transportul de călători. Aceștia facilitează timpii de parcurs, frecvențele, timpii de plecare și de sosire, precum și rutele potrivite pentru serviciile de transport de marfă în vederea creșterii transportului de bunuri efectuat de trenurile de marfă care circulă în coridorul de transport de marfă. Aceste trase prestabilite se publică cel târziu cu trei luni înainte de data limită a primirii cererilor de capacitate menționate în articolul 43 din Codul transportului feroviar nr.19/2022. Administratorii de infrastructură ai mai multor coridoare de transport de marfă pot, dacă este necesar, să coordoneze trase internaționale prestabilite care oferă capacități pe coridoarele de transport în cauză.

37. Aceste trase prestabilite sunt alocate în primul rând trenurilor de marfă care traversează cel puțin o frontieră.

38. În cazul în care acest lucru este justificat de o nevoie a pieței și de evaluarea menționată la punctul 35 de la prezentul articol, administratorii de infrastructură stabilesc în comun rezerva de capacitate pentru trenurile internaționale de marfă care circulă pe coridoarele de transport de marfă, recunoscând nevoia de capacități a altor tipuri de transport, inclusiv transportul de călători, și mențin această rezervă disponibilă în cadrul graficului lor final de lucru pentru a permite un răspuns rapid și adecvat la solicitările ad-hoc de capacități, astfel cum se prevede la articolul 48 din Codul transportului feroviar nr.19/2022. Aceste capacități sunt rezervate până la un termen înaintea orarului planificat, conform deciziei consiliului de administrație. Acest termen nu poate depăși 60 de zile.

39. Consiliul de administrație promovează coordonarea normelor de prioritate privind alocarea capacităților pe coridorul de transport de marfă.

40. Administratorii de infrastructură pot include în condițiile lor de utilizare o taxă pentru trasele alocate, dar care rămân neutilizate. Cuantumul acestei taxe trebuie să fie adecvat, disuasiv și eficient.

41. Cu excepția situațiilor de forță majoră, inclusiv al unor lucrări urgente și de neprevăzut de importanță critică pentru siguranță, o trasă alocată unei operațiuni de transport de marfă în temeiul prezentului articol nu poate fi anulată cu mai puțin de două luni înaintea orei sale planificate din graficul de circulație dacă solicitantul respectiv nu își dă acordul în acest sens. Într-un astfel de caz, administratorul de infrastructură vizat face efortul de a propune solicitantului o trasă de o calitate și o fiabilitate echivalente, pe care solicitantul are dreptul de a o accepta sau de a o refuza. Prezenta dispoziție nu aduce atingere niciunui drept pe care solicitantul l-ar putea avea în temeiul unui contract, astfel cum se menționează la articolul 41 din Codul transportului feroviar nr.19/2022. În orice caz, solicitantul poate sesiza în acest sens organismul de control competent menționat la punctele 55 – 60 din prezentul regulament.

42. Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă și grupul consultativ menționat la punctul 13 stabilesc proceduri pentru asigurarea unei coordonări optime a alocării capacităților între administratorii de infrastructură, atât pentru cererile prevăzute la punctul 29, cât și pentru cererile primite de către administratorii de infrastructură în cauză. Aceasta ține seama, de asemenea, de accesul la terminale.

43. La punctele 37 și 42, referirile la administratorii de infrastructură includ, după caz, organismele de alocare menționate la articolul 13 din Codul transportului feroviar nr.19/2022.

XI. SOLICITANȚI AUTORIZAȚI

44. Fără a aduce atingere articolului 41 din Codul transportului feroviar nr.19/2022, alți solicitanți decât întreprinderile feroviare și grupările internaționale pe care acestea le constituie, cum ar fi expeditorii, expeditorii de marfă și operatorii de transport combinat, pot solicita trasele internaționale prestabilite specificate la punctul 36 și rezerva de capacitate specificată la punctul 38. Pentru a folosi o astfel de trasă pentru transportul de marfă pe coridorul de transport de marfă, acești solicitanți desemnează o întreprindere feroviară care să încheie un acord cu administratorul de infrastructură în conformitate cu articolul 42 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

XII. GESTIONAREA TRAFICULUI

45. Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă stabilește proceduri de coordonare a gestionării traficului de-a lungul coridorului de transport de marfă. Consiliile de

administrație ale coridoarelor interconectate de transport de marfă stabilesc proceduri de coordonare a traficului de-a lungul acestor coridoare de transport de marfă.

46. Administratorii de infrastructură ai coridorului de transport de marfă și grupul consultativ menționat la punctul 13 stabilesc proceduri pentru asigurarea unei coordonări optime între exploatarea infrastructurii feroviare și exploatarea terminalelor.

XIII. GESTIONAREA TRAFICULUI ÎN CAZUL UNOR PERTURBĂRI

47. Consiliul de administrație adoptă obiective comune de punctualitate și/sau orientări pentru gestionarea traficului în cazul unor perturbări ale circulației trenurilor pe coridorul de transport de marfă.

48. Fiecare administrator de infrastructură vizat elaborează norme de prioritate pentru gestionare între diferitele tipuri de trafic din partea din coridoarele de transport de marfă aflată sub responsabilitatea respectivului administrator de infrastructură, în conformitate cu obiectivele comune sau orientările, sau cu ambele, menționate la punctul 47. Aceste norme de prioritate sunt publicate în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 28 din Codul transportului feroviar nr.19/2022.

49. Principiile de stabilire a normelor de prioritate prevăd cel puțin că trasa menționată la punctele 36 și 37, alocată trenurilor de marfă care își respectă ora planificată din graficul de circulație, nu trebuie modificată, în măsura posibilului. Principiile de stabilire a normelor de prioritate vizează reducerea la minimum a timpului de recuperare general al rețelei în ceea ce privește necesitățile tuturor tipurilor de transport. În acest scop, administratorii de infrastructură pot coordona gestionarea între diferitele tipuri de trafic de-a lungul mai multor coridoare de transport de marfă.

XIV. INFORMAȚII CU PRIVIRE LA CONDIȚIILE DE UTILIZARE A CORIDORULUI DE TRANSPORT DE MARFĂ

50. Consiliul de administrație elaborează, actualizează periodic și publică un document care conține:

50.1. toate informațiile conținute în documentele de referință ale rețelelor naționale care privesc coridorul de transport de marfă, stabilite conform procedurii prevăzute la articolul 28 din Codul transportului feroviar nr.19/2022;

50.2. lista și caracteristicile terminalelor, îndeosebi informațiile referitoare la condițiile și modalitățile de acces la terminale;

50.3. informații referitoare la procedurile menționate la punctele 29 – 49 din prezentul regulament; și

50.4. planul de punere în aplicare.

XV. CALITATEA SERVICIULUI PE CORIDORUL DE TRANSPORT DE MARFĂ

51. Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă promovează compatibilitatea între sistemele de îmbunătățire a performanțelor de-a lungul coridorului de transport de marfă, menționate la articolul 35 din Codul transportului feroviar nr.19/2022.

52. Consiliul de administrație monitorizează performanța serviciilor furnizate de administratorii de infrastructură solicitanților în îndeplinirea funcțiilor lor esențiale, în măsura în care intră sub incidența punctelor 28 – 50.4, precum și a serviciilor de transport feroviar de marfă pe coridorul de transport de marfă. Monitorizarea performanței se efectuează din punct de vedere calitativ și

cantitativ, dacă este cazul, pe baza unor indicatori de performanță vizând obiectivele și țintele coridorului de transport de marfă, definite în conformitate cu punctul 18.3. Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la punctele 13 și 14, precum și coordonatorul european cu privire la indicatorii de performanță relevanți.

53. Consiliul de administrație evaluează rezultatele monitorizării performanței în raport cu obiectivele și țintele definite în conformitate cu punctul 18.3. și cu prioritățile operaționale menționate la punctele 64 – 65.2. din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026.

54. Consiliul de administrație întocmește și publică un raport anual care prezintă rezultatele activităților desfășurate în temeiul prezentului regulament. Acesta prezintă opiniile și evaluarea performanței de către grupurile consultative menționate la punctele 13 și 14 într-o secțiune dedicată a raportului. Consiliul de administrație transmite raportul anual comitetului executiv spre aprobare.

XVI. ORGANISMELE DE CONTROL

55. Organismul de control menționat la articolul 50 din Codul transportului feroviar nr.19/2022 cooperează pentru monitorizarea concurenței pe coridorul feroviar de transport de marfă. Acesta asigură îndeosebi accesul nediscriminatoriu la coridor și este responsabil pentru examinarea contestațiilor prevăzute la articolul 51 din Codul menționat. Acesta schimbă informațiile necesare obținute de la administratorii de infrastructură și de la alte părți interesate.

56. Pentru a promova o concurență liberă și loială de-a lungul coridoarelor de transport de marfă, Republica Moldova se străduiește să instituie un nivel comparabil de control. Organismele de control sunt ușor accesibile pentru operatorii de pe piață și sunt capabile să ia decizii în mod independent și eficient.

57. În cazul unei reclamații adresate unui organism de control de către un solicitant în ceea ce privește serviciile internaționale de transport feroviar de marfă sau în cadrul unei inițiative de investigații (din proprie inițiativă) a unui organism de control, acest organism de control consultă organismele de control ale tuturor celorlalte state membre pe teritoriul cărora trece trasa internațională pentru transport de marfă pentru respectivul tren de marfă și solicită acestora toate informațiile necesare înainte de a lua o decizie.

58. Organismele de control consultate în temeiul punctului 57 furnizează toate informațiile pe care ele însele au dreptul să le solicite în virtutea legislației lor naționale organismului de control vizat. Aceste informații pot fi utilizate numai în scopul soluționării reclamațiilor sau investigațiilor menționate la punctul 57.

59. Organismul de control care primește reclamația sau care a inițiat investigația (din proprie inițiativă) transferă informațiile pertinente organismului de control competent, pentru ca acesta să ia măsuri cu privire la părțile implicate.

60. Orice reprezentanți asociați ai administratorilor de infrastructură astfel cum se menționează la articolul 40 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 asigură furnizarea fără întârziere a tuturor informațiilor necesare în scopul soluționării reclamațiilor sau în scopul investigației menționate la punctul 57 și solicitate de către organismul de control al statului membru unde își are sediul reprezentantul asociat. Acest organism de control are dreptul să transmită astfel de informații privind trasa feroviară internațională vizată organismelor de control menționate la punctul 57.

XVII. MONITORIZAREA PUNERII ÎN APLICARE

61. La fiecare patru ani după instituirea unui coridor de transport de marfă, comitetul executiv menționat la punctul 7 prezintă Comisiei Europene rezultatele planului de punere în aplicare pentru respectivul coridor.

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul este elaborat în temeiul art. 3 alin. (3) lit. a) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și al Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte. Totodată, elaborarea proiectului este determinată de necesitatea realizării acțiunii 62 din Capitolul 14 Clusterul 4 Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
În prezent, Codul transportului feroviar nr. 19/2022 reglementează organizarea sistemului feroviar național, administrarea infrastructurii feroviare, accesul la infrastructură, precum și mecanismele de alocare a capacității infrastructurii feroviare. Totodată, prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026 privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, au fost introduse prevederi generale privind coridoarele europene de transport și structurile de guvernanță aferente acestora. Cu toate acestea, cadrul normativ național nu reglementează în mod detaliat mecanismele specifice aferente coridoarelor feroviare de marfă prevăzute de Regulamentul (UE) nr. 913/2010, inclusiv aspectele ce țin de coordonarea operațională transfrontalieră, mecanismul ghișei unic („One-Stop Shop”), coordonarea alocării capacității infrastructurii feroviare pentru traficul internațional de marfă, rezerva de capacitate pentru transportul internațional de marfă și procedurile comune de gestionare a traficului în cadrul coridoarelor feroviare. De asemenea, mecanismele existente de cooperare transfrontalieră dintre administratorii infrastructurii feroviare și autoritățile competente ale Republicii Moldova și ale statelor vecine necesită consolidare și armonizare suplimentară, în vederea facilitării integrării progresive a sistemului feroviar național în rețeaua europeană de transport și a dezvoltării unor fluxuri eficiente și competitive de transport feroviar de marfă. Necesitatea elaborării proiectului este determinată inclusiv de obiectivele asumate prin Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, precum și de necesitatea alinierii progresive a cadrului normativ național la acquis-ul Uniunii Europene în domeniul transportului feroviar și al rețelelor transeuropene de transport (TEN-T).
3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse
3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi Scopul proiectului hotărârii Guvernului este crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea și aplicarea principiilor și mecanismelor prevăzute de Regulamentul (UE) nr. 913/2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv, în corelare cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 158/2026 privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport. Proiectul urmărește instituirea unui cadru normativ care să permită dezvoltarea unor mecanisme coordonate de cooperare operațională și administrativă în domeniul transportului

feroviar internațional de marfă, compatibile cu practicile și cerințele aplicabile la nivelul Uniunii Europene. În acest sens, se propun următoarele acțiuni normative (proponeri de conținut):

- **Definirea noțiunilor noi:** introducerea în proiect a definițiilor „coridor feroviar internațional de mărfuri”, „plan de implementare a coridorului”, „consiliu executiv al coridorului”, „comitet de management al coridorului”, „birou unic (one-stop shop)” etc.;
- **Stabilirea coridoarelor feroviare:** cadrul general pentru propunerea, selectarea și aprobarea coridoarelor feroviare internaționale. Deși Moldova nu este (încă) stat membru UE, se instituie principii de cooperare cu statele vecine (de ex. România, Ucraina) care să permită includerea legăturilor relevante în coridoare europene în viitor;
- **Instituirea guvernantei:** se va stabili obligativitatea organizării pentru fiecare coridor în care participă Moldova a unui *comitet executiv* (format din reprezentanți ai autorităților competente) și a unui *consiliu de administrație* (format din reprezentanți ai administratorilor de infrastructură și, după caz, ai organismelor de alocare a capacității). Consiliul executiv va defini obiectivele generale și va supraveghea planul de implementare, iar comitetul de management va gestiona planificarea investițiilor, coordonarea traficului și alocarea capacităților, luând decizii prin consens al părților implicate;
- **Plan de implementare și consultarea utilizatorilor:** pentru fiecare coridor se va cere elaborarea unui plan de implementare (Implementation plan) cu obiective, investiții, studiu de piață și măsuri specifice. Proiectul instituie mecanisme de consultare periodică a solicitanților de coridor (operatori de mărfuri, transportatori, terminali), pentru ca planul să reflecte necesitățile reale de piață.
- **Ghișeul unic (One-Stop-Shop):** pentru fiecare coridor se înființează un birou unic la nivel regional/joint, care să coordoneze cererile de capacitate transfrontalieră. În acest birou unic, solicitanții internaționali de capacitate pot depune o singură cerere pentru o rută completă, simplificând procedura. Biroul unic va informa de urgență infrastructurile naționale și va aloca căile ferate pre-tren potrivite, în acord cu normele naționale existente (HG nr. 547/2024 privind alocarea capacității) modificând, dacă este necesar, procedurile interne ale administratorilor.
- **Reguli de alocare și rezervă de capacitate:** se includ dispoziții care să prevadă alocarea prioritară a capacității către trenurile de marfă transfrontaliere și introducerea unei capacități rezerva pe coridor, pentru solicitările neașteptate de transport de marfă. De asemenea, se va obliga administratorii să coordoneze Regulile de prioritate în situații de perturbări.
- **Extinderea aplicabilității pentru solicitanți:** Regulamentul prevede ca, pe lângă întreprinderile feroviare, și expeditorii, freight forwarderii sau operatorii de transport combinat să solicite direct căi internaționale (prin intermediul unui operator feroviar desemnat). Proiectul prevede alinierea internă cu această prevedere, astfel încât entități precum agenți de transport sau operatori intermodali să poată iniția demersuri pentru cereri internaționale de capacitate.
- **Grupuri consultative și colaborare:** se instituie grupuri consultative de terminali și de operatori feroviari pentru a emite avize asupra măsurilor cu impact investițional și operațional. De asemenea, se întărește cooperarea între autoritățile de reglementare naționale prin dispoziții care solicită schimb de informații și tratament nediscriminatoriu în coridoare.
- **Informații publice și monitorizare:** se obligă punerea la dispoziție a unui document unic de informații al coridorului (Corridor Information Document), conținând

<p>statisticile de performanță și implementare. Agenția Feroviară și organismele de reglementare naționale vor monitoriza implementarea reglementărilor și punerea în aplicare, ținând evidența rezultatelor.</p>
<p>3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare</p>
<p>Opțiunea menținerii cadrului normativ actual, fără dezvoltarea unor mecanisme specifice privind coordonarea coridoarelor feroviare internaționale de marfă, nu ar permite asigurarea unui nivel adecvat de compatibilitate cu practicile și mecanismele aplicabile la nivelul Uniunii Europene în domeniul transportului feroviar de marfă.</p> <p>O altă opțiune analizată a constat în reglementarea exclusiv prin mecanisme administrative interne ale administratorului infrastructurii feroviare. Totuși, această abordare nu ar asigura stabilitatea, previzibilitatea și caracterul uniform al mecanismelor de cooperare și coordonare necesare în contextul dezvoltării coridoarelor feroviare internaționale de marfă.</p> <p>Prin urmare, adoptarea proiectului de Hotărâre de Guvern este opțiunea optimă, deoarece prevede ca normele europene recunoscute la nivel internațional să fie integrate în legislația națională, creând predictibilitate juridică și evitând bariere comerciale. Proiectul analizează și justifică decizia de a transpune reglementările UE, inclusiv în rezumatul evaluării socio-economice (vezi pct. 4 și 5).</p>
<p>4. Analiza impactului de reglementare</p>
<p>4.1. Impactul asupra sectorului public</p>
<p>Implementarea prevederilor proiectului Hotărârii de Guvern va implica consolidarea cooperării instituționale dintre Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Feroviară, administratorul infrastructurii feroviare și alte autorități competente implicate în gestionarea și reglementarea transportului feroviar.</p> <p>Agenția Feroviară va exercita atribuțiile care îi revin potrivit cadrului normativ național în domeniul siguranței și interoperabilității feroviare, în timp ce mecanismele de cooperare dintre organismele de reglementare și administratorii infrastructurii din statele participante la coridoarele feroviare vor fi dezvoltate în conformitate cu prevederile aplicabile ale legislației Uniunii Europene și ale acordurilor internaționale relevante.</p>
<p>4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative</p>
<p>Proiectul Hotărârii Guvernului nu presupune, cheltuieli bugetare și are preponderent caracter normativ și instituțional.</p> <p>Pe termen mediu și lung, implementarea proiectului poate facilita atragerea surselor externe de finanțare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și pentru integrarea segmentului național al rețelei feroviare în rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T).</p>
<p>4.3. Impactul asupra sectorului privat</p>
<p>Proiectul Hotărârii de Guvern va avea un impact pozitiv asupra operatorilor economici din domeniul transportului și logisticii, prin facilitarea accesului la mecanisme coordonate de alocare a capacității infrastructurii feroviare pentru transportul internațional de marfă și prin creșterea predictibilității operaționale a serviciilor feroviare.</p> <p>Totodată, implementarea unor mecanisme coordonate de gestionare a traficului feroviar internațional poate contribui la reducerea timpilor de tranzit, simplificarea procedurilor administrative și creșterea competitivității transportului feroviar de marfă în raport cu alte moduri de transport.</p> <p>Pe termen mediu și lung, proiectul poate contribui la dezvoltarea serviciilor logistice și intermodale și la stimularea investițiilor în infrastructura și serviciile conexe transportului feroviar.</p>
<p>4.4. Impactul social</p>

<p>Implementarea proiectului poate genera efecte sociale pozitive indirecte, în special prin dezvoltarea transportului feroviar de marfă și stimularea transferului modal al unei părți a traficului de mărfuri de la transportul rutier către transportul feroviar.</p> <p>Pe termen lung, acest proces poate contribui la reducerea congestiei traficului rutier, diminuarea impactului asupra infrastructurii rutiere și îmbunătățirea condițiilor de mediu și siguranță a transportului.</p> <p>Totodată, dezvoltarea infrastructurii și serviciilor feroviare poate contribui la crearea unor oportunități economice suplimentare în domeniul logistic și al transporturilor.</p>
<p>4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal</p>
<p>Proiectul nu implică prelucrarea de date cu caracter personal și nu afectează în mod direct drepturile la viață privată ale cetățenilor. Proiectul Hotărârii de Guvern respectă integral cadrul legal privind protecția datelor personale (Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal), neintroducând niciun mecanism nou de prelucrare a acestor date. Prin urmare, impactul asupra datelor cu caracter personal este nul.</p>
<p>4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen</p>
<p>Prevederile proiectului Hotărârii de Guvern sunt neutre din punct de vedere al echității sociale și al egalității de gen.</p> <p>Este de menționat că domeniul feroviar, tradițional dominat de bărbați, se află într-un proces de diversificare a forței de muncă, incluzând tot mai multe femei în roluri tehnice și de conducere.</p>
<p>4.5. Impactul asupra mediului</p>
<p>Proiectul poate avea un impact pozitiv asupra mediului, prin promovarea dezvoltării transportului feroviar de marfă și facilitarea transferului modal al transportului de mărfuri de la transportul rutier către transportul feroviar, considerat un mod de transport mai eficient din punct de vedere energetic și cu emisii reduse de gaze cu efect de seră.</p> <p>De asemenea, dezvoltarea unor coridoare feroviare coordonate și interoperabile poate contribui la reducerea externalităților negative generate de transportul rutier, inclusiv a poluării atmosferice, zgomotului și congestiei traficului.</p>
<p>4.6. Alte impacturi și informații relevante</p>
<p>Proiectul contribuie la implementarea obiectivelor stabilite prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026 privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, în special în ceea ce privește dezvoltarea coridoarelor europene de transport, interoperabilitatea infrastructurii feroviare și consolidarea conectivității transfrontaliere.</p> <p>Totodată, proiectul contribuie la dezvoltarea mecanismelor operaționale necesare pentru integrarea progresivă a sistemului feroviar al Republicii Moldova în rețeaua europeană de transport și în coridoarele europene de transport prevăzute de cadrul TEN-T.</p>
<p>5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE</p>
<p>5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională</p>
<p>Proiectul urmărește crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea și aplicarea principiilor și mecanismelor prevăzute de Regulamentul (UE) nr. 913/2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv, în corelare cu modificările introduse prin Regulamentul (UE) 2024/1679 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.</p> <p>În acest sens, proiectul urmărește armonizarea progresivă a cadrului normativ național cu acquis-ul Uniunii Europene în domeniul coridoarelor feroviare de marfă, al interoperabilității și al gestionării coordonate a capacității infrastructurii feroviare.</p>

Totodată, proiectul dezvoltă cadrul normativ instituit prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026 și completează mecanismele generale privind coridoarele europene de transport cu prevederi specifice transportului feroviar internațional de marfă.

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

Proiectul HG instituie măsuri normative orientate spre dezvoltarea mecanismelor de cooperare și coordonare aferente transportului feroviar internațional de marfă și consolidarea compatibilității cadrului normativ național cu practicile și cerințele aplicabile la nivelul Uniunii Europene în domeniul gestionării coridoarelor feroviare internaționale de marfă.

Proiectul stabilește cadrul general pentru:

- dezvoltarea mecanismelor de cooperare dintre administratorii infrastructurii feroviare;
- coordonarea proceselor de alocare a capacității infrastructurii feroviare pentru transportul internațional de marfă;
- dezvoltarea mecanismelor coordonate de gestionare a traficului feroviar internațional de marfă;
- facilitarea schimbului de informații și a coordonării operaționale dintre entitățile competente;
- consolidarea interoperabilității și conectivității transfrontaliere în domeniul transportului feroviar.

Totodată, proiectul completează cadrul general instituit prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026 privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, prin introducerea unor mecanisme specifice aferente coridoarelor feroviare internaționale de marfă și gestionării coordonate a capacității infrastructurii feroviare.

Implementarea prevederilor proiectului urmează a fi realizată în corelare cu:

- Codul transportului feroviar nr. 19/2022;
- Hotărârea Guvernului nr. 547/2024 cu privire la aprobarea Regulilor de alocare a capacității de infrastructură feroviară;
- Hotărârea Guvernului nr. 344/2024 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la contractele-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și a Regulamentului privind accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe;
- Hotărârea Guvernului nr. 725/2024 privind aprobarea regulamentelor în domeniul interoperabilității și siguranței feroviare;
- Hotărârea Guvernului nr. 378/2025 privind metodele de siguranță și sistemele de management al siguranței feroviare;
- Hotărârea Guvernului nr. 158/2026 privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ va fi plasat pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (<https://midr.gov.md/ro/transparenta-decizionala/anunturi-de-initiere-a-politicilor>).

Proiectul urmează a fi supus procesului de avizare, conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și va fi plasat pe paginile web www.midr.gov.md și particip.gov.md pentru consultări publice.

Proiectul urmează a fi avizat de următoarele instituții:

- Ministerul Finanțelor;

- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Mediului;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale;
- Ministerul Sănătății;
- Centrul de Armonizare a Legislației;
- Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;
- Agenția Proprietăți Publice (Î.S. “Calea Ferată din Moldova”).

După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare către:

- Centrul Național Anticorupție;
- Ministerul Justiției.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul va fi supus expertizei juridice și expertizei anticorupție.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Proiectul actului normativ se încorporează în cadrul normativ existent din domeniul transportului feroviar și al dezvoltării rețelei transeuropene de transport, având caracter complementar în raport cu actele normative naționale deja adoptate în domeniul infrastructurii, interoperabilității și gestionării transportului feroviar.

Proiectul dezvoltă și completează cadrul general instituit prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026 privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, prin reglementarea unor mecanisme specifice aferente coridoarelor feroviare internaționale de marfă, inclusiv în ceea ce privește coordonarea operațională, gestionarea coordonată a capacității infrastructurii feroviare și cooperarea transfrontalieră dintre administratorii infrastructurii feroviare.

Temeiul juridic general al proiectului este reprezentat de Codul transportului feroviar nr. 19/2022, care stabilește cadrul juridic privind administrarea infrastructurii feroviare, organizarea activităților de transport feroviar, gestionarea capacității infrastructurii, accesul la infrastructura feroviară și principiile de funcționare a sistemului feroviar național.

Prevederile proiectului se aplică în coroborare cu dispozițiile Codului transportului feroviar nr. 19/2022 și nu aduc atingere competențelor și funcțiilor esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare, mecanismelor naționale de alocare a capacității infrastructurii sau atribuțiilor autorităților competente stabilite prin cadrul normativ în vigoare.

Totodată, proiectul urmează a fi aplicat în corelare cu actele normative subsecvente adoptate pentru implementarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022, inclusiv:

- Hotărârea Guvernului nr. 547/2024 cu privire la aprobarea Regulilor de alocare a capacității de infrastructură feroviară, care stabilește mecanismele și procedurile de alocare a capacității infrastructurii feroviare și gestionare a traselor;
- Hotărârea Guvernului nr. 344/2024 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la contractele-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și a Regulamentului privind accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe;
- Hotărârea Guvernului nr. 725/2024 privind aprobarea regulamentelor în domeniul interoperabilității și siguranței feroviare;
- Hotărârea Guvernului nr. 378/2025 privind metodele de siguranță și sistemele de management al siguranței feroviare;

- Hotărârea Guvernului nr. 896/2024 privind stabilirea modalităților practice pentru emiterea certificatelor de siguranță pentru întreprinderile feroviare;
- Hotărârea Guvernului nr. 759/2022 privind constituirea, organizarea și funcționarea Agenției Feroviare;
- Hotărârea Guvernului nr. 158/2026 privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport.

Proiectul contribuie la dezvoltarea mecanismelor operaționale și instituționale necesare integrării progresive a sistemului feroviar al Republicii Moldova în rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) și în coridoarele europene de transport dezvoltate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

Totodată, proiectul urmărește consolidarea cadrului juridic privind cooperarea transfrontalieră în domeniul transportului feroviar de marfă și dezvoltarea unor mecanisme coordonate de gestionare a traficului și capacității infrastructurii feroviare, compatibile cu practicile și cerințele aplicabile la nivelul Uniunii Europene.

Adoptarea proiectului nu presupune abrogarea unor acte normative distincte și nu creează suprapuneri de competențe cu structurile și mecanismele deja reglementate prin cadrul normativ național existent, urmând să fie aplicat în limitele competențelor instituționale stabilite prin legislația națională în vigoare.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Implementarea prevederilor proiectului actului normativ necesită realizarea unui set de măsuri instituționale, normative și administrative de către autoritățile și entitățile competente din domeniul transportului feroviar, în vederea asigurării aplicării corespunzătoare a mecanismelor aferente coridoarelor feroviare internaționale de marfă și a consolidării cooperării operaționale transfrontaliere.

În vederea implementării efective a prevederilor proiectului, administratorul infrastructurii feroviare va adapta, după caz, documentele operaționale și procedurile interne privind:

- gestionarea și alocarea capacității infrastructurii feroviare;
- coordonarea circulației trenurilor de marfă;
- schimbul de informații operaționale;
- cooperarea cu administratorii infrastructurii din statele participante la coridoarele internaționale;
- elaborarea și actualizarea documentului de referință al rețelei;
- dezvoltarea mecanismelor de coordonare operațională aferente traficului feroviar internațional de marfă.

Aceste măsuri urmează a fi realizate în corelare cu prevederile Codului transportului feroviar nr. 19/2022 și ale actelor normative adoptate pentru implementarea acestuia, inclusiv:

- Hotărârea Guvernului nr. 547/2024 cu privire la aprobarea Regulilor de alocare a capacității de infrastructură feroviară;
- Hotărârea Guvernului nr. 344/2024 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la contractele-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și a

Regulamentului privind accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe;

- Hotărârea Guvernului nr. 725/2024 privind aprobarea regulamentelor în domeniul interoperabilității și siguranței feroviare;
- Hotărârea Guvernului nr. 378/2025 privind metodele de siguranță și sistemele de management al siguranței feroviare;
- Hotărârea Guvernului nr. 158/2026 privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport.

Implementarea prevederilor proiectului se va realiza etapizat, în limita resurselor instituționale și financiare disponibile, prin utilizarea mecanismelor administrative existente și prin dezvoltarea graduală a instrumentelor operaționale necesare cooperării în cadrul coridoarelor feroviare internaționale de marfă.

Totodată, implementarea prevederilor proiectului poate necesita dezvoltarea unor mecanisme suplimentare de cooperare operațională și instituțională între autoritățile și administratorul infrastructurii feroviare din Republica Moldova și entitățile competente din statele vecine și din Uniunea Europeană, în special în contextul dezvoltării coridoarelor europene de transport și al facilitării transportului feroviar internațional de marfă.

Implementarea proiectului va contribui la dezvoltarea mecanismelor operaționale necesare integrării progresive a sistemului feroviar al Republicii Moldova în rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) și în coridoarele europene de transport dezvoltate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

Implementarea prevederilor proiectului nu presupune instituirea unor structuri administrative permanente noi, atribuțiile urmând a fi exercitate de autoritățile și entitățile competente existente, în limitele atribuțiilor stabilite prin legislația națională în vigoare.

Sub aspect financiar, proiectul are preponderent caracter normativ și instituțional și nu presupune, în etapa inițială, cheltuieli bugetare semnificative. Eventualele costuri aferente implementării prevederilor proiectului se referă, în principal, la activități de coordonare instituțională, ajustarea procedurilor operaționale și dezvoltarea mecanismelor de schimb de informații necesare gestionării traficului și capacității infrastructurii feroviare.

Pe termen mediu și lung, implementarea proiectului poate contribui la facilitarea atragerii surselor externe de finanțare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și pentru consolidarea conectivității Republicii Moldova cu rețeaua europeană de transport.

**Viceprim-ministru,
Ministru**

Vladimir BOLEA

Tabel de concordanță

1. Titlul actului comunitar: - Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv;			
2. Titlul actului normativ național: Hotărârea Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv.			
3. Gradul general de compatibilitate: Compatibil			
4. Autoritatea/persoana responsabilă: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale			
5. Data întocmirii/actualizării:			
6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Grad de compatibilitate	9. Observ.
Articolul 1. Scopul și domeniul de aplicare			
(1) Prezentul regulament stabilește normele de organizare, de guvernanță și de administrare a coridoarelor feroviare internaționale pentru un transport feroviar de marfă competitiv în vederea dezvoltării unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv. Acesta stabilește normele de organizare și administrare a coridoarelor de transport de marfă, precum și planificarea orientativă a investițiilor în domeniul coridoarelor respective.	1. Regulamentul privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (în continuare – „Regulament”) stabilește normele de organizare, de guvernanță și de administrare a coridoarelor feroviare internaționale pentru un transport feroviar de marfă competitiv în vederea dezvoltării unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv. Acesta stabilește normele de organizare și administrare a coridoarelor de transport de marfă, precum și planificarea orientativă a investițiilor în domeniul coridoarelor respective.	Compatibil	
(2) Prezentul regulament se aplică guvernanței, administrării și utilizării infrastructurii feroviare incluse în coridoarele de transport de marfă, fără a aduce atingere competenței statelor membre cu privire la planificarea și finanțarea acestei infrastructuri.	2. Prezentul regulament se aplică guvernanței, administrării și utilizării infrastructurii feroviare incluse în coridoarele de transport de marfă, fără a aduce atingere competenței statelor membre cu privire la planificarea și finanțarea acestei infrastructuri.	Compatibil	
Articolul 2. Definiții			

(1) În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 3 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european	3. În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 2 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.		
(2) În plus față de definițiile menționate la alineatul (1):	4. În plus față de definițiile menționate la punctul 3:	Compatibil	
(a) „coridor de transport de marfă” înseamnă liniile feroviare de marfă ale coridorului european de transport, astfel cum sunt specificate la articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (²) și în anexa III la regulamentul respectiv, inclusiv infrastructura feroviară și echipamentele aferente și serviciile feroviare relevante în conformitate cu Directiva 2012/34/UE;	4.1. „coridor de transport de marfă” înseamnă liniile feroviare de marfă ale coridorului european de transport, astfel cum sunt specificate la punctul 34 – 34.2. din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026 și în anexa nr. 3 la Regulamentul respectiv, inclusiv infrastructura feroviară și echipamentele aferente și serviciile feroviare relevante în conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022;	Compatibil	
(b) „plan de implementare” înseamnă documentul care prezintă mijloacele, strategia și măsurile pe care părțile interesate intenționează să le implementeze, care sunt necesare și suficiente pentru organizarea și administrarea coridorului de transport de marfă;	4.2. „plan de implementare” înseamnă documentul care prezintă mijloacele, strategia și măsurile pe care părțile interesate intenționează să le implementeze, care sunt necesare și suficiente pentru organizarea și administrarea coridorului de transport de marfă;		
(c) „terminal” înseamnă instalația situată de-a lungul coridorului de transport de marfă care a fost special amenajată pentru a	4.3. „terminal” înseamnă instalația situată de-a lungul coridorului de transport de marfă care a fost special amenajată pentru a permite	Compatibil	

permite fie încărcarea sau descărcarea mărfurilor în sau din trenurile de marfă și integrarea serviciilor de transport feroviar de marfă cu serviciile rutiere, maritime, fluviale și aeriene, fie formarea sau modificarea compunerii trenurilor de marfă și, dacă este necesar, îndeplinirea procedurilor de frontieră la frontierele cu țări terțe europene;	fie încărcarea sau descărcarea mărfurilor în sau din trenurile de marfă și integrarea serviciilor de transport feroviar de marfă cu serviciile rutiere, maritime, fluviale și aeriene, fie formarea sau modificarea compunerii trenurilor de marfă și, dacă este necesar, îndeplinirea procedurilor de frontieră la frontierele cu țări terțe europene;		
(d) „coordonator european” înseamnă coordonatorul menționat la articolul 52 din Regulamentul (UE) 2024/1679.	4.4. „coordonator european” înseamnă coordonatorul menționat la punctele 151 – 153 din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026.	Compatibil	
CAPITOLUL II ORGANIZAREA ȘI GUVERNANȚA CORIDOARELOR DE TRANSPORT DE MARFĂ			
Articolul 3. Organizarea și guvernanța coridoarelor de transport de marfă			
(1) Statele membre și administratorii de infrastructură responsabili pentru coridorul de transport de marfă care face parte din respectivul coridor european de transport ajustează guvernanța coridorului de transport de marfă de la 18 iulie 2024 sau în cazul unei modificări a alinierii unui coridor european de transport în temeiul articolului 11 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2024/1679, în termen de 18 luni de la data modificării respective. În cazuri justificate în mod corespunzător și după obținerea acordului Comisiei, perioada poate fi prelungită la 24 de luni. Comitetul executiv și consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă adoptă măsurile necesare pentru a	5. Administratorii de infrastructură responsabili pentru coridorul de transport de marfă care face parte din respectivul coridor european de transport ajustează guvernanța coridorului de transport de marfă de la 18 iulie 2024 sau în cazul unei modificări a alinierii unui coridor european de transport în temeiul punctelor 36 din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026, în termen de 18 luni de la data modificării respective. În cazuri justificate în mod corespunzător și după obținerea acordului Comisiei Europene, perioada poate fi prelungită la 24 de luni. Comitetul executiv	Compatibil	

adapta organizarea și administrarea coridorului de transport de marfă în conformitate cu articolele 9-19 din prezentul regulament la noua aliniere geografică.	și consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă adoptă măsurile necesare pentru a adapta organizarea și administrarea coridorului de transport de marfă în conformitate cu punctele 17 – 54 din prezentul regulament la noua aliniere geografică.		
(2) Comitetul executiv al unui coridor de transport de marfă poate decide să abordeze aspectele administrative, operaționale și de interoperabilitate ale serviciilor internaționale de transport feroviar de călători pe coridor. Articolele 11 și 14 nu se aplică acestor servicii.	6. Comitetul executiv al unui coridor de transport de marfă poate decide să abordeze aspectele administrative, operaționale și de interoperabilitate ale serviciilor internaționale de transport feroviar de călători pe coridor. Punctele 25 – 27 și punctele 34 – 43 nu se aplică acestor servicii.	Compatibil	
Articolul 8. Guvernarea coridoarelor de transport de marfă			
(1) Pentru fiecare coridor de transport de marfă, statele membre în cauză stabilesc un comitet executiv responsabil cu definirea obiectivelor generale ale coridorului de transport de marfă, supravegherea și luarea măsurilor prevăzute explicit la alineatul (7) din prezentul articol și la articolele 9 și 11, la articolul 14 alineatul (1) și la articolul 22. Comitetul executiv este alcătuit din reprezentanți ai autorităților statelor membre în cauză. Comitetul executiv evaluează periodic coerența dintre obiectivele generale și obiectivele definite de consiliul de administrație în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (c).	7. Pentru fiecare coridor de transport de marfă, statele membre în cauză stabilesc un comitet executiv responsabil cu definirea obiectivelor generale ale coridorului de transport de marfă, supravegherea și luarea măsurilor prevăzute explicit la punctul 13 din prezentul articol și la punctele 17 – 23 și punctele 25 – 27, la punctul 34 și la punctul 61. Comitetul executiv este alcătuit din reprezentanți ai autorităților statelor membre în cauză. Comitetul executiv evaluează periodic coerența dintre obiectivele generale și obiectivele definite de consiliul de administrație în conformitate cu punctul 18.3.	Compatibil	
(2) Pentru fiecare coridor de transport de marfă, administratorii de infrastructură vizați și, după caz, organismele de alocare menționate la articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE stabilesc un consiliu	8. Pentru fiecare coridor de transport de marfă, administratorii de infrastructură vizați și, după caz, organismele de alocare menționate la articolele 13 și 14 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 stabilesc	Compatibil	

<p>de administrație responsabil cu luarea măsurilor prevăzute explicit la alineatele (5), (7), (8) și (9) din prezentul articol și la articolele 9-12, la articolul 13 alineatul (1), la articolul 14 alineatele (2), (6) și (9), la articolul 16 alineatul (1), la articolul 17 alineatul (1) și la articolele 18 și 19 din prezentul regulament. Consiliul de administrație este alcătuit din reprezentanții administratorilor de infrastructură.</p>	<p>un consiliu de administrație responsabil cu luarea măsurilor prevăzute explicit la punctele 11, 13, 14 și 15 din prezentul Capitol și la punctele 17-28, la punctul 29, la punctele 35, 39 și 42, la punctul 45, la punctul 47 și la punctele 50 – 54 din prezentul regulament. Consiliul de administrație este alcătuit din reprezentanții administratorilor de infrastructură.</p>		
<p>(2a) Un stat membru care a făcut uz de articolul 5 alineatul (4) înainte de 18 iulie 2024 poate decide ca, pentru o perioadă de maximum 10 ani de la 18 iulie 2024, un administrator de infrastructură responsabil de infrastructura feroviară de pe teritoriul său să nu participe la consiliul de administrație instituit în temeiul alineatului (2) de la prezentul articol. Statul membru în cauză notifică fără întârziere decizia sa Comisiei și celorlalte state membre participante la coridorul de transport de marfă respectiv.</p> <p>În acest caz, statul membru și administratorul de infrastructură în cauză cooperează cu consiliul de administrație atunci când acest lucru este necesar pentru îndeplinirea funcțiilor consiliului respectiv.</p> <p>Un stat membru care a făcut uz de primul paragraf al prezentului alineat poate decide, în orice moment ulterior din cursul perioadei de 10 ani menționate, ca un administrator de infrastructură responsabil de infrastructura feroviară de pe teritoriul său să ia parte la consiliul de administrație instituit în temeiul alineatului (2) de la prezentul articol. Statul membru în cauză</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	

<p>notifică fără întârziere decizia sa Comisiei și celorlalte state membre participante la coridorul de transport de marfă respectiv.</p>			
<p>(2b) Irlanda poate decide ca reprezentanții autorităților sale și un administrator de infrastructură responsabil de infrastructura feroviară de pe teritoriul său să nu participe la comitetul executiv sau la consiliul de administrație instituit în temeiul alineatelor (1) și (2) de la prezentul articol, sau la ambele. Irlanda notifică fără întârziere decizia sa Comisiei și celorlalte state membre participante la coridorul de transport de marfă respectiv.</p> <p>În acest caz, autoritățile și administratorul (administratorii) de infrastructură în cauză cooperează cu comitetul executiv și cu consiliul de administrație atunci când acest lucru este necesar pentru îndeplinirea funcțiilor organelor respective.</p> <p>Irlanda poate decide, în orice moment ulterior, ca reprezentanții autorităților sale și administratorul (administratorii) de infrastructură responsabil (responsabili) de infrastructura feroviară de pe teritoriul său să ia parte la comitetul executiv sau la consiliul de administrație instituit în temeiul alineatelor (1) și (2) de la prezentul articol, sau la ambele. Acest stat notifică fără întârziere decizia sa Comisiei și celorlalte state membre participante la coridorul de transport de marfă respectiv.</p>		Prevederi UE neaplicabile	
<p>(3) Statele membre și administratorii de infrastructură interesați de un coridor de transport de marfă cooperează în limitele menționate la alineatele (1) și (2), pentru a</p>	<p>9. Administratorii de infrastructură interesați de un coridor de transport de marfă cooperează în limitele menționate la punctele 7 și 8, pentru a asigura dezvoltarea</p>	Compatibil	

asigura dezvoltarea coridorului de transport de marfă în conformitate cu planul de punere în aplicare a acestuia.	coridorului de transport de marfă în conformitate cu planul de punere în aplicare a acestuia.		
(4) Comitetul executiv ia deciziile pe baza acordului comun al reprezentanților autorităților statelor membre în cauză care participă la comitetul executiv.	10. Comitetul executiv ia deciziile pe baza acordului comun al reprezentanților autorităților statelor membre în cauză care participă la comitetul executiv.	Compatibil	
(5) Consiliul de administrație ia deciziile, inclusiv deciziile privind personalitatea sa juridică, constituirea structurii sale organizaționale, resursele și personalul, pe baza acordului comun al administratorilor de infrastructură în cauză care participă la consiliul de administrație. Consiliul de administrație poate fi o entitate juridică independentă. El poate fi constituit sub forma unui grup european de interes economic în sensul Regulamentului (CEE) nr. 2137/85 al Consiliului din 25 iulie 1985 privind Grupul European de Interes Economic (GEIE) (³).	11. Consiliul de administrație ia deciziile, inclusiv deciziile privind personalitatea sa juridică, constituirea structurii sale organizaționale, resursele și personalul, pe baza acordului comun al administratorilor de infrastructură în cauză care participă la consiliul de administrație. Consiliul de administrație poate fi o entitate juridică independentă. El poate fi constituit sub forma unui grup european de interes economic.	Compatibil	
(6) Responsabilitățile comitetului executiv și ale consiliului de administrație nu aduc atingere independenței administratorilor de infrastructură, astfel cum este prevăzut la articolul 4 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE.	12. Responsabilitățile comitetului executiv și ale consiliului de administrație nu aduc atingere independenței administratorilor de infrastructură, astfel cum este prevăzut la articolul 9 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.	Compatibil	
(7) Consiliul de administrație instituie un grup consultativ alcătuit din administratori și proprietari ai terminalelor coridorului de transport de marfă, incluzând, dacă este necesar, porturile maritime și interioare. Acest grup consultativ poate emite un aviz privind orice propunere a consiliului de administrație care are consecințe directe asupra investițiilor și a administrării	13. Consiliul de administrație instituie un grup consultativ alcătuit din administratori și proprietari ai terminalelor coridorului de transport de marfă, incluzând, dacă este necesar, porturile maritime și interioare. Acest grup consultativ poate emite un aviz privind orice propunere a consiliului de administrație care are consecințe directe asupra investițiilor și a administrării	Compatibil	

<p>terminalelor. Acest grup consultativ poate, de asemenea, să emită avize din proprie inițiativă. Consiliul de administrație ține seama de orice astfel de avize. În caz de divergențe între consiliul de administrație și grupul consultativ, acesta din urmă poate sesiza comitetul executiv. Comitetul executiv informează coordonatorul european în cauză și acționează în calitate de intermediar, emițând un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Coordonatorul european în cauză poate, de asemenea, emite un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Decizia finală aparține însă consiliului de administrație.</p>	<p>terminalelor. Acest grup consultativ poate, de asemenea, să emită avize din proprie inițiativă. Consiliul de administrație ține seama de orice astfel de avize. În caz de divergențe între consiliul de administrație și grupul consultativ, acesta din urmă poate sesiza comitetul executiv. Comitetul executiv informează coordonatorul european în cauză și acționează în calitate de intermediar, emițând un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Coordonatorul european în cauză poate, de asemenea, emite un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Decizia finală aparține însă consiliului de administrație.</p>		
<p>(8) Consiliul de administrație instituie un grup consultativ suplimentar, format din întreprinderile feroviare care sunt interesate de utilizarea coridorului de transport de marfă. Acest grup consultativ poate emite un aviz privind orice propunere a consiliului de administrație care are consecințe pentru aceste întreprinderi. Acest grup consultativ poate, de asemenea, să emită avize din proprie inițiativă. Consiliul de administrație ține seama de orice astfel de avize. În caz de divergențe între consiliul de administrație și grupul consultativ, acesta din urmă poate sesiza comitetul executiv. Comitetul executiv informează coordonatorul european și organismele de reglementare menționate la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE pentru care coridorul de transport de marfă este relevant. Comitetul executiv acționează în calitate de intermediar și emite un aviz cu</p>	<p>14. Consiliul de administrație instituie un grup consultativ suplimentar, format din întreprinderile feroviare care sunt interesate de utilizarea coridorului de transport de marfă. Acest grup consultativ poate emite un aviz privind orice propunere a consiliului de administrație care are consecințe pentru aceste întreprinderi. Acest grup consultativ poate, de asemenea, să emită avize din proprie inițiativă. Consiliul de administrație ține seama de orice astfel de avize. În caz de divergențe între consiliul de administrație și grupul consultativ, acesta din urmă poate sesiza comitetul executiv. Comitetul executiv informează coordonatorul european și organismele de reglementare menționate la articolul 50, 51 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 pentru care coridorul de transport de marfă este relevant. Comitetul executiv acționează în calitate de intermediar și emite un aviz cu privire la chestiunea</p>	<p>Compatibil</p>	

privire la chestiunea respectivă în timp util. Coordonatorul european în cauză poate, de asemenea, emite un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Decizia finală aparține consiliului de administrație.	respectivă în timp util. Coordonatorul european în cauză poate, de asemenea, emite un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Decizia finală aparține consiliului de administrație.		
(9) Consiliul de administrație coordonează, în conformitate cu planurile de desfășurare naționale și europene, utilizarea aplicațiilor informatice interoperabile sau a unor soluții alternative care pot deveni disponibile în viitor pentru a trata cererile de trase internaționale și a gestiona traficul internațional în cadrul coridorului de transport de marfă.	15. Consiliul de administrație coordonează, în conformitate cu planurile de desfășurare naționale și europene, utilizarea aplicațiilor informatice interoperabile sau a unor soluții alternative care pot deveni disponibile în viitor pentru a trata cererile de trase internaționale și a gestiona traficul internațional în cadrul coridorului de transport de marfă.	Compatibil	
(10) Comitetul executiv și consiliul de administrație cooperează cu coordonatorul european responsabil de coridorul de transport de marfă pentru a sprijini dezvoltarea traficului feroviar de marfă de-a lungul coridorului.	16. Comitetul executiv și consiliul de administrație cooperează cu coordonatorul european responsabil de coridorul de transport de marfă pentru a sprijini dezvoltarea traficului feroviar de marfă de-a lungul coridorului.	Compatibil	
Articolul 9. Măsuri pentru dezvoltarea coridorului de transport de marfă			
(1) Consiliul de administrație întocmește și publică un plan de punere în aplicare cu cel puțin șase luni înainte de a activa coridorul de transport de marfă. Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) cu privire la proiectul planului de punere în aplicare. Consiliul de administrație transmite planul de punere în aplicare comitetului executiv spre aprobare.	17. Consiliul de administrație întocmește și publică un plan de punere în aplicare cu cel puțin șase luni înainte de a activa coridorul de transport de marfă. Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la punctele 13 și 14 cu privire la proiectul planului de punere în aplicare. Consiliul de administrație transmite planul de punere în aplicare comitetului executiv spre aprobare.	Compatibil	
Acest plan cuprinde:	18. Acest plan cuprinde:	Compatibil	
(a) o descriere a caracteristicilor coridorului de transport de marfă, inclusiv	18.1. o descriere a caracteristicilor coridorului de transport de marfă, inclusiv	Compatibil	

blocajele, precum și programul de măsuri necesare în vederea îmbunătățirii organizării și administrării sale;	blocajele, precum și programul de măsuri necesare în vederea îmbunătățirii organizării și administrării sale;		
(b) elementele esențiale ale studiului prevăzut la alineatul (3);	18.2. elementele esențiale ale studiului prevăzut la punctul 21;	Compatibil	
(c) obiectivele coridoarelor de transport de marfă, în special în ceea ce privește performanța coridorului de transport de marfă, exprimată în calitate a serviciului și capacitate a coridorului de transport de marfă, în conformitate cu articolul 19 din prezentul regulament și, după caz, țintele cantitative sau calitative legate de acestea. Obiectivele și țintele țin seama de cerințele prevăzute la articolul 19 din Regulamentul (UE) 2024/1679;	18.3. obiectivele coridoarelor de transport de marfă, în special în ceea ce privește performanța coridorului de transport de marfă, exprimată în calitate a serviciului și capacitate a coridorului de transport de marfă, în conformitate cu punctele 51 – 54 din prezentul regulament și, după caz, țintele cantitative sau calitative legate de acestea. Obiectivele și țintele țin seama de cerințele prevăzute la punctele 64 – 65.2. din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026;	Compatibil	
(d) măsurile de punere în aplicare a articolelor 12-19 și măsurile de îmbunătățire a performanței coridorului de transport de marfă, pe baza rezultatelor evaluării menționate la articolul 19 alineatul (3), în vederea atingerii obiectivelor și țăntelor menționate la litera (c) de la prezentul alineat;	18.4. măsurile de punere în aplicare a punctelor 28 – 54 și măsurile de îmbunătățire a performanței coridorului de transport de marfă, pe baza rezultatelor evaluării menționate la punctul 53, în vederea atingerii obiectivelor și țăntelor menționate la punctul 18.3.;	Compatibil	
(e) opiniile și evaluarea grupurilor consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) în ceea ce privește dezvoltarea coridoarelor;	18.5. opiniile și evaluarea grupurilor consultative menționate la punctul 13 și 14 în ceea ce privește dezvoltarea coridoarelor;	Compatibil	
(f) un rezumat al cooperării și al rezultatelor consultării menționate la articolul 11, inclusiv avizele grupurilor consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8),	18.6. un rezumat al cooperării și al rezultatelor consultării menționate la punctele 25 – 27, inclusiv avizele grupurilor consultative menționate la punctele 13 și 14,	Compatibil	

precum și un rezumat al răspunsurilor din partea altor părți interesate.	precum și un rezumat al răspunsurilor din partea altor părți interesate.		
<p>În contextul elaborării planului de punere în aplicare, consiliul de administrație are în vedere obiectivele și măsurile cuprinse în planul de acțiune al coordonatorului european, menționat la articolul 54 din Regulamentul (UE) 2024/1679. Planul de implementare include o trimitere la elementele planului de acțiune care sunt relevante pentru traficul feroviar de marfă de-a lungul coridorului.</p> <p>Consiliul de administrație revizuieste și ajustează periodic țintele menționate la litera (c) de la prezentul alineat și măsurile menționate la litera (d) de la prezentul alineat, pe baza evaluării prevăzute la articolul 19 alineatul (3), în urma consultării grupurilor consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) și a coordonatorului european.</p>	<p>19. În contextul elaborării planului de punere în aplicare, consiliul de administrație are în vedere obiectivele și măsurile cuprinse în planul de acțiune al coordonatorului european. Planul de implementare include o trimitere la elementele planului de acțiune care sunt relevante pentru traficul feroviar de marfă de-a lungul coridorului.</p> <p>Consiliul de administrație revizuieste și ajustează periodic țintele menționate la punctul 18.3 și măsurile menționate la punctul 18.4, pe baza evaluării prevăzute la punctul 53, în urma consultării grupurilor consultative menționate la punctele 13 și 14 și a coordonatorului european.</p>	Compatibil	
(2) Consiliul de administrație revizuieste periodic, cel puțin o dată la patru ani, planul de punere în aplicare, ținând seama de progresele înregistrate în implementarea sa, piața de transport feroviar de mărfuri pe coridorul de transport de marfă și performanțele evaluate conform obiectivelor prevăzute la alineatul (1) litera (c).	20. Consiliul de administrație revizuieste periodic, cel puțin o dată la patru ani, planul de punere în aplicare, ținând seama de progresele înregistrate în implementarea sa, piața de transport feroviar de mărfuri pe coridorul de transport de marfă și performanțele evaluate conform obiectivelor prevăzute la punctul 18.3.	Compatibil	
(3) Consiliul de administrație realizează și actualizează periodic un studiu privind piața transporturilor legat de evoluțiile constatate și preconizate privind traficul pe coridorul de transport de marfă, care se referă la	21. Consiliul de administrație realizează și actualizează periodic un studiu privind piața transporturilor legat de evoluțiile constatate și preconizate privind traficul pe coridorul de transport de marfă, care se referă la diferitele	Compatibil	

diferitele tipuri de trafic, atât în privința transportului de marfă, cât și a transportului de călători. Acest studiu examinează, de asemenea, dacă este necesar, costurile și beneficiile socioeconomice care decurg din dezvoltarea coridorului de transport de marfă.	tipuri de trafic, atât în privința transportului de marfă, cât și a transportului de călători. Acest studiu examinează, de asemenea, dacă este necesar, costurile și beneficiile socioeconomice care decurg din dezvoltarea coridorului de transport de marfă.		
(4) Planul de punere în aplicare are în vedere dezvoltarea terminalelor, inclusiv analiza pieței și analiza prospectivă privind terminalele multimodale de marfă, precum și planurile de acțiune ale statelor membre vizând coridorul de transport de marfă, menționate la articolul 36 alineatele (3) și (4) din Regulamentul (UE) 2024/1679.	22. Planul de punere în aplicare are în vedere dezvoltarea terminalelor, inclusiv analiza pieței și analiza prospectivă privind terminalele multimodale de marfă, precum și planurile de acțiune ale statelor membre vizând coridorul de transport de marfă, menționate la punctele 112 – 114 din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026.	Compatibil	
(5) Consiliul de administrație ia măsuri, după caz, pentru a coopera cu administrațiile regionale sau locale, sau cu ambele, cu privire la planul de punere în aplicare.	23. Consiliul de administrație ia măsuri, după caz, pentru a coopera cu administrațiile regionale sau locale, sau cu ambele, cu privire la planul de punere în aplicare.	Compatibil	
Articolul 10. Consultarea solicitanților			
Consiliul de administrație introduce mecanisme de consultare în vederea unei participări corespunzătoare a solicitanților care ar putea utiliza coridorul de transport de marfă. În special, acesta se asigură că solicitanții sunt consultați înainte ca planul de implementare prevăzut la articolul 9 să fie transmis comitetului executiv.	24. Consiliul de administrație introduce mecanisme de consultare în vederea unei participări corespunzătoare a solicitanților care ar putea utiliza coridorul de transport de marfă. În special, acesta se asigură că solicitanții sunt consultați înainte ca planul de implementare prevăzut la punctele 17 – 23 să fie transmis comitetului executiv.	Compatibil	
CAPITOLUL III INVESTIȚII PENTRU CORIDORUL DE TRANSPORT DE MARFĂ			
Articolul 11.			

<p>(1) Comitetul executiv și consiliul de administrație al unui coridor de transport de marfă cooperează cu coordonatorul european responsabil de coridorul de transport de marfă în ceea ce privește nevoile în materie de infrastructură și de investiții care rezultă din traficul feroviar de marfă pentru a sprijini elaborarea planului de acțiune menționat la articolul 54 din Regulamentul (UE) 2024/1679.</p>	<p>25. Comitetul executiv și consiliul de administrație al unui coridor de transport de marfă cooperează cu coordonatorul european responsabil de coridorul de transport de marfă în ceea ce privește nevoile în materie de infrastructură și de investiții care rezultă din traficul feroviar de marfă pentru a sprijini elaborarea planului de acțiune.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(2) Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) cu privire la dezvoltarea infrastructurii și la nevoile de investiții. Consultarea se bazează pe o documentație adecvată și actualizată privind planificarea infrastructurii atât la nivel de coridor, cât și la nivel național. Avizele grupurilor consultative referitoare la investiții sunt fundamentate pe o justificare corespunzătoare. Comitetul executiv asigură coordonarea adecvată între aceste activități de consultare și mecanismele de coordonare la nivel național, astfel cum sunt definite la articolul 7e din Directiva 2012/34/UE.</p>	<p>26. Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la punctele 13 și 14 cu privire la dezvoltarea infrastructurii și la nevoile de investiții. Consultarea se bazează pe o documentație adecvată și actualizată privind planificarea infrastructurii atât la nivel de coridor, cât și la nivel național. Avizele grupurilor consultative referitoare la investiții sunt fundamentate pe o justificare corespunzătoare. Comitetul executiv asigură coordonarea adecvată între aceste activități de consultare și mecanismele de coordonare la nivel național, astfel cum sunt definite la articolul 46 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(3) Cooperarea și consultarea vizează în special:</p>	<p>27. Cooperarea și consultarea vizează în special:</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(a) necesitățile în materie de capacitate ale transportului feroviar de marfă relevante pentru planificarea infrastructurii și a investițiilor, în special în ceea ce privește trenurile de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m, ținând seama de necesitatea</p>	<p>27.1. necesitățile în materie de capacitate ale transportului feroviar de marfă relevante pentru planificarea infrastructurii și a investițiilor, în special în ceea ce privește trenurile de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m, ținând seama de necesitatea de</p>	<p>Compatibil</p>	

de capacitate în temeiul articolului 14 alineatul (2) din prezentul regulament și de orice infrastructură declarată saturată în temeiul articolului 47 din Directiva 2012/34/UE;	capacitate în temeiul punctului 35 din prezentul regulament și de orice infrastructură declarată saturată în temeiul articolului 47 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;		
(b) cerințele privind infrastructura rețelei transeuropene de transport relevante pentru transportul feroviar de marfă, astfel cum sunt definite în capitolele II și III din Regulamentul (UE) 2024/1679;	27.2. cerințele privind infrastructura rețelei transeuropene de transport relevante pentru transportul feroviar de marfă, astfel cum sunt definite în capitolele II și III din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin HG nr. 158/2026;	Compatibil	
(c) necesitatea unor investiții specifice pentru a elimina blocajele locale, pentru îmbunătățiri ale nodurilor și pentru rute de acces feroviar sau echipamente tehnice care sporesc performanța operațională.	27.3. necesitatea unor investiții specifice pentru a elimina blocajele locale, pentru îmbunătățiri ale nodurilor și pentru rute de acces feroviar sau echipamente tehnice care sporesc performanța operațională.	Compatibil	
Articolul 12. Coordonarea lucrărilor			
Consiliul de administrație coordonează și asigură publicarea într-un singur loc, de o manieră potrivită și conform unui calendar corespunzător, programarea desfășurării tuturor lucrărilor privind infrastructura și echipamentele aferente care ar limita capacitatea disponibilă a coridorului de transport de marfă.	28. Consiliul de administrație coordonează și asigură publicarea într-un singur loc, de o manieră potrivită și conform unui calendar corespunzător, programarea desfășurării tuturor lucrărilor privind infrastructura și echipamentele aferente care ar limita capacitatea disponibilă a coridorului de transport de marfă.	Compatibil	
CAPITOLUL IV ADMINISTRAREA CORIDORULUI DE TRANSPORT DE MARFĂ			
Articolul 13. Ghișeu unic pentru solicitarea capacității de infrastructură			
(1) Consiliul de administrație pentru un coridor de transport de marfă desemnează sau instituie un organism comun care oferă solicitanților posibilitatea de a solicita și de a primi răspunsuri într-un singur loc și în cadrul unei singure operațiuni cu privire la capacitatea de infrastructură pentru	29. Consiliul de administrație pentru un coridor de transport de marfă desemnează sau instituie un organism comun care oferă solicitanților posibilitatea de a solicita și de a primi răspunsuri într-un singur loc și în cadrul unei singure operațiuni cu privire la capacitatea de infrastructură pentru trenurile	Compatibil	

trenurile de marfă care traversează cel puțin o frontieră de-a lungul coridorului de transport de marfă (denumit în continuare „ghișeu unic”).	de marfă care traversează cel puțin o frontieră de-a lungul coridorului de transport de marfă (denumit în continuare „ghișeu unic”).		
(2) Ghișeul unic oferă, de asemenea, în calitate de instrument de coordonare, informații de bază privind alocarea capacității de infrastructură, inclusiv informațiile menționate la articolul 18. Acesta arată capacitatea de infrastructură disponibilă în momentul depunerii cererii, precum și caracteristicile sale în conformitate cu parametri predefiniți, cum ar fi viteza, lungimea, gabaritul de încărcare sau sarcina pe osie autorizată pentru trenurile care circulă pe coridorul de transport de marfă.	30. Ghișeul unic oferă, de asemenea, în calitate de instrument de coordonare, informații de bază privind alocarea capacității de infrastructură, inclusiv informațiile menționate la punctele 50 – 50.4. Acesta arată capacitatea de infrastructură disponibilă în momentul depunerii cererii, precum și caracteristicile sale în conformitate cu parametri predefiniți, cum ar fi viteza, lungimea, gabaritul de încărcare sau sarcina pe osie autorizată pentru trenurile care circulă pe coridorul de transport de marfă.	Compatibil	
(3) Ghișeul unic decide cu privire la cererile referitoare la trasele prestabilite menționate la articolul 14 alineatul (3) și pentru rezerva de capacitate menționată la articolul 14 alineatul (5). Acesta alocă capacitatea în conformitate cu regulile referitoare la alocarea capacității, astfel cum au fost stabilite în Directiva 2012/34/UE. Ghișeul unic informează fără întârziere administratorii de infrastructură competenți cu privire la aceste cereri și la decizia luată.	31. Ghișeul unic decide cu privire la cererile referitoare la trasele prestabilite menționate la punctul 36 și pentru rezerva de capacitate menționată la punctul 38. Acesta alocă capacitatea în conformitate cu regulile referitoare la alocarea capacității, astfel cum au fost stabilite în Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Ghișeul unic informează fără întârziere administratorii de infrastructură competenți cu privire la aceste cereri și la decizia luată.	Compatibil	
(4) Pentru orice cerere de capacitate de infrastructură care nu poate fi onorată în conformitate cu alineatul (3), ghișeul unic retransmite fără întârziere cererea privind capacitatea de infrastructură administratorilor de infrastructură competenți și, după caz, organismelor de	32. Pentru orice cerere de capacitate de infrastructură care nu poate fi onorată în conformitate cu punctul 31, ghișeul unic retransmite fără întârziere cererea privind capacitatea de infrastructură administratorilor de infrastructură competenți și, după caz, organismelor de	Compatibil	

alocare menționate la articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE, care iau o decizie privind cererea în conformitate cu articolul 38 și capitolul IV, secțiunea 3 din directiva menționată și comunică ghișeului unic decizia respectivă în vederea unei prelucrări ulterioare.	alocare menționate la articolul 13 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, care iau o decizie privind cererea în conformitate cu articolul 38 și capitolul V, secțiunea a 3-a Alocarea și revocarea capacităților de infrastructură din Codul menționat și comunică ghișeului unic decizia respectivă în vederea unei prelucrări ulterioare.		
(5) Activitățile ghișeului unic se desfășoară de o manieră transparentă și nediscriminatorie. În acest sens, se ține un registru care este pus fără restricții la dispoziția tuturor părților interesate. Acesta indică datele la care au fost prezentate cererile, numele solicitanților, detalii privind documentele furnizate de aceștia și privind incidentele care au avut loc. Aceste activități fac obiectul controlului organismelor de control, în conformitate cu articolul 20.	33. Activitățile ghișeului unic se desfășoară de o manieră transparentă și nediscriminatorie. În acest sens, se ține un registru care este pus fără restricții la dispoziția tuturor părților interesate. Acesta indică datele la care au fost prezentate cererile, numele solicitanților, detalii privind documentele furnizate de aceștia și privind incidentele care au avut loc. Aceste activități fac obiectul controlului organismelor de control, în conformitate cu punctele 55 – 60.	Compatibil	
Articolul 14. Capacitatea alocată trenurilor de marfă			
(1) Comitetul executiv definește cadrul pentru alocarea capacităților de infrastructură pe coridorul de transport de marfă în conformitate cu articolul 39 din Directiva 2012/34/UE.	34. Comitetul executiv definește cadrul pentru alocarea capacităților de infrastructură pe coridorul de transport de marfă în conformitate cu articolul 39 din Codul transportului feroviar nr.19/2022.	Compatibil	
(2) Consiliul de administrație evaluează necesitatea de capacitate care trebuie alocată trenurilor de marfă care circulă pe coridorul de transport de marfă ținând seama de studiul privind piața transporturilor menționat la articolul 9 alineatul (3) din prezentul regulament, cererile de capacitate de infrastructură legate de graficele de circulație trecute și actuale și acordurile-cadru.	35. Consiliul de administrație evaluează necesitatea de capacitate care trebuie alocată trenurilor de marfă care circulă pe coridorul de transport de marfă ținând seama de studiul privind piața transporturilor menționat la punctul 21 din prezentul regulament, cererile de capacitate de infrastructură legate de graficele de circulație trecute și actuale și acordurile-cadru.	Compatibil	

<p>(3) Pe baza evaluării menționate la alineatul (2) din prezentul articol, administratorii de infrastructură ai coridorului de transport de marfă definesc și organizează în comun trase internaționale prestabilite pentru trenurile de marfă urmând procedura menționată la articolul 10 din Directiva 2012/34/UE, recunoscând nevoia de capacități a altor tipuri de transport, inclusiv transportul de călători. Aceștia facilitează timpii de parcurs, frecvențele, timpii de plecare și de sosire, precum și rutele potrivite pentru serviciile de transport de marfă în vederea creșterii transportului de bunuri efectuat de trenurile de marfă care circulă în coridorul de transport de marfă. Aceste trase prestabilite se publică cel târziu cu trei luni înainte de data limită a primirii cererilor de capacitate menționate în anexa VII la Directiva 2012/34/UE. Administratorii de infrastructură ai mai multor coridoare de transport de marfă pot, dacă este necesar, să coordoneze trase internaționale prestabilite care oferă capacități pe coridoarele de transport în cauză.</p>	<p>36. Pe baza evaluării menționate la punctul 35 din prezentul articol, administratorii de infrastructură ai coridorului de transport de marfă definesc și organizează în comun trase internaționale prestabilite pentru trenurile de marfă urmând procedura menționată la articolul 18 din Codul transportului feroviar nr.19/2022, recunoscând nevoia de capacități a altor tipuri de transport, inclusiv transportul de călători. Aceștia facilitează timpii de parcurs, frecvențele, timpii de plecare și de sosire, precum și rutele potrivite pentru serviciile de transport de marfă în vederea creșterii transportului de bunuri efectuat de trenurile de marfă care circulă în coridorul de transport de marfă. Aceste trase prestabilite se publică cel târziu cu trei luni înainte de data limită a primirii cererilor de capacitate menționate în articolul 43 din Codul transportului feroviar nr.19/2022. Administratorii de infrastructură ai mai multor coridoare de transport de marfă pot, dacă este necesar, să coordoneze trase internaționale prestabilite care oferă capacități pe coridoarele de transport în cauză.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(4) Aceste trase prestabilite sunt alocate în primul rând trenurilor de marfă care traversează cel puțin o frontieră.</p>	<p>37. Aceste trase prestabilite sunt alocate în primul rând trenurilor de marfă care traversează cel puțin o frontieră.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(5) În cazul în care acest lucru este justificat de o nevoie a pieței și de evaluarea menționată la alineatul (2) de la prezentul articol, administratorii de infrastructură stabilesc în comun rezerva de capacitate pentru trenurile internaționale de marfă care circulă pe coridoarele de</p>	<p>38. În cazul în care acest lucru este justificat de o nevoie a pieței și de evaluarea menționată la punctul 35 de la prezentul articol, administratorii de infrastructură stabilesc în comun rezerva de capacitate pentru trenurile internaționale de marfă care circulă pe coridoarele de transport de marfă,</p>	<p>Compatibil</p>	

transport de marfă, recunoscând nevoia de capacități a altor tipuri de transport, inclusiv transportul de călători, și mențin această rezervă disponibilă în cadrul graficului lor final de lucru pentru a permite un răspuns rapid și adecvat la solicitările ad-hoc de capacități, astfel cum se prevede la articolul 48 din Directiva 2012/34/UE. Aceste capacități sunt rezervate până la un termen înaintea orarului planificat, conform deciziei consiliului de administrație. Acest termen nu poate depăși 60 de zile.	recunoscând nevoia de capacități a altor tipuri de transport, inclusiv transportul de călători, și mențin această rezervă disponibilă în cadrul graficului lor final de lucru pentru a permite un răspuns rapid și adecvat la solicitările ad-hoc de capacități, astfel cum se prevede la articolul 48 din Codul transportului feroviar nr.19/2022. Aceste capacități sunt rezervate până la un termen înaintea orarului planificat, conform deciziei consiliului de administrație. Acest termen nu poate depăși 60 de zile.		
(6) Consiliul de administrație promovează coordonarea normelor de prioritate privind alocarea capacităților pe coridorul de transport de marfă.	39. Consiliul de administrație promovează coordonarea normelor de prioritate privind alocarea capacităților pe coridorul de transport de marfă.	Compatibil	
(7) Administratorii de infrastructură pot include în condițiile lor de utilizare o taxă pentru trasele alocate, dar care rămân neutilizate. Cuantumul acestei taxe trebuie să fie adecvat, disuasiv și eficient.	40. Administratorii de infrastructură pot include în condițiile lor de utilizare o taxă pentru trasele alocate, dar care rămân neutilizate. Cuantumul acestei taxe trebuie să fie adecvat, disuasiv și eficient.	Compatibil	
(8) Cu excepția situațiilor de forță majoră, inclusiv al unor lucrări urgente și de neprevăzut de importanță critică pentru siguranță, o trasă alocată unei operațiuni de transport de marfă în temeiul prezentului articol nu poate fi anulată cu mai puțin de două luni înaintea orei sale planificate din graficul de circulație dacă solicitantul respectiv nu își dă acordul în acest sens. Într-un astfel de caz, administratorul de infrastructură vizat face efortul de a propune solicitantului o trasă de o calitate și o fiabilitate echivalente, pe care solicitantul are dreptul de a o accepta sau	41. Cu excepția situațiilor de forță majoră, inclusiv al unor lucrări urgente și de neprevăzut de importanță critică pentru siguranță, o trasă alocată unei operațiuni de transport de marfă în temeiul prezentului articol nu poate fi anulată cu mai puțin de două luni înaintea orei sale planificate din graficul de circulație dacă solicitantul respectiv nu își dă acordul în acest sens. Într-un astfel de caz, administratorul de infrastructură vizat face efortul de a propune solicitantului o trasă de o calitate și o fiabilitate echivalente, pe care solicitantul are dreptul de a o accepta sau de a o refuza.	Compatibil	

de a o refuza. Prezenta dispoziție nu aduce atingere niciunui drept pe care solicitantul l-ar putea avea în temeiul unui contract, astfel cum se menționează la articolul 44 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE. În orice caz, solicitantul poate sesiza în acest sens organismul de control competent menționat la articolul 20 din prezentul regulament.	Prezenta dispoziție nu aduce atingere niciunui drept pe care solicitantul l-ar putea avea în temeiul unui contract, astfel cum se menționează la articolul 41 din Codul transportului feroviar nr.19/2022. În orice caz, solicitantul poate sesiza în acest sens organismul de control competent menționat la punctele 55 – 60 din prezentul regulament.		
(9) Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă și grupul consultativ menționat la articolul 8 alineatul (7) stabilesc proceduri pentru asigurarea unei coordonări optime a alocării capacităților între administratorii de infrastructură, atât pentru cererile prevăzute la articolul 13 alineatul (1), cât și pentru cererile primite de către administratorii de infrastructură în cauză. Aceasta ține seama, de asemenea, de accesul la terminale.	42. Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă și grupul consultativ menționat la punctul 13 stabilesc proceduri pentru asigurarea unei coordonări optime a alocării capacităților între administratorii de infrastructură, atât pentru cererile prevăzute la punctul 29, cât și pentru cererile primite de către administratorii de infrastructură în cauză. Aceasta ține seama, de asemenea, de accesul la terminale.	Compatibil	
(10) La alineatele (4) și (9) de la prezentul articol, referirile la administratorii de infrastructură includ, după caz, organisme de alocare menționate la articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE.	43. La punctele 37 și 42 de la prezentul articol, referirile la administratorii de infrastructură includ, după caz, organisme de alocare menționate la articolul 13 din Codul transportului feroviar nr.19/2022.	Compatibil	
Articolul 15. Solicitanți autorizați			
Fără a aduce atingere articolului 41 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE, alți solicitanți decât întreprinderile feroviare și grupările internaționale pe care acestea le constituie, cum ar fi expeditorii, expeditorii de marfă și operatorii de transport combinat, pot solicita trasele internaționale prestabilite specificate la	44. Fără a aduce atingere articolului 41 din Codul transportului feroviar nr.19/2022, alți solicitanți decât întreprinderile feroviare și grupările internaționale pe care acestea le constituie, cum ar fi expeditorii, expeditorii de marfă și operatorii de transport combinat, pot solicita trasele internaționale prestabilite specificate la punctul 36 și rezerva de	Compatibil	

<p>articolul 14 alineatul (3) și rezerva de capacitate specificată la articolul 14 alineatul (5). Pentru a folosi o astfel de trasă pentru transportul de marfă pe coridorul de transport de marfă, acești solicitanți desemnează o întreprindere feroviară care să încheie un acord cu administratorul de infrastructură în conformitate cu articolul 28 din Directiva 2012/34/UE.</p>	<p>capacitate specificată la punctul 38. Pentru a folosi o astfel de trasă pentru transportul de marfă pe coridorul de transport de marfă, acești solicitanți desemnează o întreprindere feroviară care să încheie un acord cu administratorul de infrastructură în conformitate cu articolul 42 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.</p>		
Articolul 16. Gestionarea traficului			
<p>(1) Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă stabilește proceduri de coordonare a gestionării traficului de-a lungul coridorului de transport de marfă. Consiliile de administrație ale coridoarelor interconectate de transport de marfă stabilesc proceduri de coordonare a traficului de-a lungul acestor coridoare de transport de marfă.</p>	<p>45. Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă stabilește proceduri de coordonare a gestionării traficului de-a lungul coridorului de transport de marfă. Consiliile de administrație ale coridoarelor interconectate de transport de marfă stabilesc proceduri de coordonare a traficului de-a lungul acestor coridoare de transport de marfă.</p>	Compatibil	
<p>(2) Administratorii de infrastructură ai coridorului de transport de marfă și grupul consultativ menționat la articolul 8 alineatul (7) stabilesc proceduri pentru asigurarea unei coordonări optime între exploatarea infrastructurii feroviare și exploatarea terminalelor.</p>	<p>46. Administratorii de infrastructură ai coridorului de transport de marfă și grupul consultativ menționat la punctul 13 stabilesc proceduri pentru asigurarea unei coordonări optime între exploatarea infrastructurii feroviare și exploatarea terminalelor.</p>	Compatibil	
Articolul 17. Gestionarea traficului în cazul unor perturbări			
<p>(1) Consiliul de administrație adoptă obiective comune de punctualitate și/sau orientări pentru gestionarea traficului în cazul unor perturbări ale circulației trenurilor pe coridorul de transport de marfă.</p>	<p>47. Consiliul de administrație adoptă obiective comune de punctualitate și/sau orientări pentru gestionarea traficului în cazul unor perturbări ale circulației trenurilor pe coridorul de transport de marfă.</p>	Compatibil	

(2) Fiecare administrator de infrastructură vizat elaborează norme de prioritate pentru gestionare între diferitele tipuri de trafic din partea din coridoarele de transport de marfă aflată sub responsabilitatea respectivului administrator de infrastructură, în conformitate cu obiectivele comune sau orientările, sau cu ambele, menționate la alineatul (1) din prezentul articol. Aceste norme de prioritate sunt publicate în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE.	48. Fiecare administrator de infrastructură vizat elaborează norme de prioritate pentru gestionare între diferitele tipuri de trafic din partea din coridoarele de transport de marfă aflată sub responsabilitatea respectivului administrator de infrastructură, în conformitate cu obiectivele comune sau orientările, sau cu ambele, menționate la punctul 47. Aceste norme de prioritate sunt publicate în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 28 din Codul transportului feroviar nr.19/2022.	Compatibil	
(3) Principiile de stabilire a normelor de prioritate prevăd cel puțin că trasa menționată la articolul 14 alineatele (3) și (4), alocată trenurilor de marfă care își respectă ora planificată din graficul de circulație, nu trebuie modificată, în măsura posibilului. Principiile de stabilire a normelor de prioritate vizează reducerea la minimum a timpului de recuperare general al rețelei în ceea ce privește necesitățile tuturor tipurilor de transport. În acest scop, administratorii de infrastructură pot coordona gestionarea între diferitele tipuri de trafic de-a lungul mai multor coridoare de transport de marfă.	49. Principiile de stabilire a normelor de prioritate prevăd cel puțin că trasa menționată la punctele 36 și 37, alocată trenurilor de marfă care își respectă ora planificată din graficul de circulație, nu trebuie modificată, în măsura posibilului. Principiile de stabilire a normelor de prioritate vizează reducerea la minimum a timpului de recuperare general al rețelei în ceea ce privește necesitățile tuturor tipurilor de transport. În acest scop, administratorii de infrastructură pot coordona gestionarea între diferitele tipuri de trafic de-a lungul mai multor coridoare de transport de marfă.	Compatibil	
Articolul 18. Informații cu privire la condițiile de utilizare a coridorului de transport de marfă			
Consiliul de administrație elaborează, actualizează periodic și publică un document care conține:	50. Consiliul de administrație elaborează, actualizează periodic și publică un document care conține:	Compatibil	
(a) toate informațiile conținute în documentele de referință ale rețelelor naționale care privesc coridorul de transport de marfă, stabilite conform	50.1. toate informațiile conținute în documentele de referință ale rețelelor naționale care privesc coridorul de transport de marfă, stabilite conform procedurii	Compatibil	

procedurii prevăzute la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE;	prevăzute la articolul 28 din Codul transportului feroviar nr.19/2022;		
(b) lista și caracteristicile terminalelor, îndeosebi informațiile referitoare la condițiile și modalitățile de acces la terminale;	50.2. lista și caracteristicile terminalelor, îndeosebi informațiile referitoare la condițiile și modalitățile de acces la terminale;	Compatibil	
(c) informații referitoare la procedurile menționate la articolele 13-17 din prezentul regulament; și	50.3. informații referitoare la procedurile menționate la punctele 29 – 49 din prezentul regulament; și	Compatibil	
(d) planul de punere în aplicare.	50.4. planul de punere în aplicare.	Compatibil	
Articolul 19. Calitatea serviciului pe coridorul de transport de marfă			
(1) Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă promovează compatibilitatea între sistemele de îmbunătățire a performanțelor de-a lungul coridorului de transport de marfă, menționate la articolul 35 din Directiva 2012/34/UE.	51. Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă promovează compatibilitatea între sistemele de îmbunătățire a performanțelor de-a lungul coridorului de transport de marfă, menționate la articolul 35 din Codul transportului feroviar nr.19/2022.	Compatibil	
(2) Consiliul de administrație monitorizează performanța serviciilor furnizate de administratorii de infrastructură solicitanților în îndeplinirea funcțiilor lor esențiale, în măsura în care intră sub incidența articolelor 12-18, precum și a serviciilor de transport feroviar de marfă pe coridorul de transport de marfă. Monitorizarea performanței se efectuează din punct de vedere calitativ și cantitativ, dacă este cazul, pe baza unor indicatori de performanță vizând obiectivele și țintele coridorului de transport de marfă, definite în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (c). Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8), precum și	52. Consiliul de administrație monitorizează performanța serviciilor furnizate de administratorii de infrastructură solicitanților în îndeplinirea funcțiilor lor esențiale, în măsura în care intră sub incidența punctelor 28 – 50.4, precum și a serviciilor de transport feroviar de marfă pe coridorul de transport de marfă. Monitorizarea performanței se efectuează din punct de vedere calitativ și cantitativ, dacă este cazul, pe baza unor indicatori de performanță vizând obiectivele și țintele coridorului de transport de marfă, definite în conformitate cu punctul 18.3. Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la punctele 13 și 14, precum și coordonatorul european cu privire la indicatorii de performanță relevanți.	Compatibil	

coordonatorul european cu privire la indicatorii de performanță relevanți.			
(3) Consiliul de administrație evaluează rezultatele monitorizării performanței în raport cu obiectivele și țintele definite în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (c) și cu prioritățile operaționale menționate la articolul 19 din Regulamentul (UE) 2024/1679.	53. Consiliul de administrație evaluează rezultatele monitorizării performanței în raport cu obiectivele și țintele definite în conformitate cu punctul 26 și cu prioritățile operaționale menționate la punctele 64 – 65.2. din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin HG nr. 158/2026.	Compatibil	
(4) Consiliul de administrație întocmește și publică un raport anual care prezintă rezultatele activităților desfășurate în temeiul prezentului articol. Acesta prezintă opiniile și evaluarea performanței de către grupurile consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) într-o secțiune dedicată a raportului. Consiliul de administrație transmite raportul anual comitetului executiv spre aprobare.	54. Consiliul de administrație întocmește și publică un raport anual care prezintă rezultatele activităților desfășurate în temeiul prezentului articol. Acesta prezintă opiniile și evaluarea performanței de către grupurile consultative menționate la punctele 13 și 14 într-o secțiune dedicată a raportului. Consiliul de administrație transmite raportul anual comitetului executiv spre aprobare.	Compatibil	
Articolul 20. Organismele de control			
(1) Organismele de control menționate la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE cooperează pentru monitorizarea concurenței pe coridorul feroviar de transport de marfă. Acestea asigură îndeosebi accesul nediscriminatoriu la coridor și sunt responsabile pentru examinarea contestației prevăzute la articolul 56 alineatul (1) din directiva menționată. Acestea schimbă informațiile necesare obținute de la administratorii de infrastructură și de la alte părți interesate.	55. Organismele de control menționate la articolul 50 din Codul transportului feroviar nr.19/2022 cooperează pentru monitorizarea concurenței pe coridorul feroviar de transport de marfă. Acestea asigură îndeosebi accesul nediscriminatoriu la coridor și sunt responsabile pentru examinarea contestației prevăzute la articolul 51 din Codul menționat. Acestea schimbă informațiile necesare obținute de la administratorii de infrastructură și de la alte părți interesate.	Compatibil	

<p>(2) Pentru a promova o concurență liberă și loială de-a lungul coridoarelor de transport de marfă, statele membre se străduiesc să instituie un nivel comparabil de control. Organismele de control sunt ușor accesibile pentru operatorii de pe piață și sunt capabile să ia decizii în mod independent și eficient.</p>	<p>56. Pentru a promova o concurență liberă și loială de-a lungul coridoarelor de transport de marfă, Republica Moldova se străduiește să instituie un nivel comparabil de control. Organismele de control sunt ușor accesibile pentru operatorii de pe piață și sunt capabile să ia decizii în mod independent și eficient.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(3) În cazul unei reclamații adresate unui organism de control de către un solicitant în ceea ce privește serviciile internaționale de transport feroviar de marfă sau în cadrul unei inițiative de investigații (din proprie inițiativă) a unui organism de control, acest organism de control consultă organismele de control ale tuturor celorlalte state membre pe teritoriul cărora trece trasa internațională pentru transport de marfă pentru respectivul tren de marfă și solicită acestora toate informațiile necesare înainte de a lua o decizie.</p>	<p>57. În cazul unei reclamații adresate unui organism de control de către un solicitant în ceea ce privește serviciile internaționale de transport feroviar de marfă sau în cadrul unei inițiative de investigații (din proprie inițiativă) a unui organism de control, acest organism de control consultă organismele de control ale tuturor celorlalte state membre pe teritoriul cărora trece trasa internațională pentru transport de marfă pentru respectivul tren de marfă și solicită acestora toate informațiile necesare înainte de a lua o decizie.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(4) Organismele de control consultate în temeiul alineatului (3) furnizează toate informațiile pe care ele însele au dreptul să le solicite în virtutea legislației lor naționale organismului de control vizat. Aceste informații pot fi utilizate numai în scopul soluționării reclamațiilor sau investigațiilor menționate la alineatul (3).</p>	<p>58. Organismele de control consultate în temeiul punctului 57 furnizează toate informațiile pe care ele însele au dreptul să le solicite în virtutea legislației lor naționale organismului de control vizat. Aceste informații pot fi utilizate numai în scopul soluționării reclamațiilor sau investigațiilor menționate la punctul 57.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(5) Organismul de control care primește reclamația sau care a inițiat investigația (din proprie inițiativă) transferă informațiile pertinente organismului de control competent, pentru ca acesta să ia măsuri cu privire la părțile implicate.</p>	<p>59. Organismul de control care primește reclamația sau care a inițiat investigația (din proprie inițiativă) transferă informațiile pertinente organismului de control competent, pentru ca acesta să ia măsuri cu privire la părțile implicate.</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>(6) Orice reprezentanți asociați ai administratorilor de infrastructură astfel cum se menționează la articolul 40 alineatul (1) al doilea paragraf din Directiva 2012/34/UE asigură furnizarea fără întârziere a tuturor informațiilor necesare în scopul soluționării reclamațiilor sau în scopul investigației menționate la alineatul (3) din prezentul articol și solicitate de către organismul de control al statului membru unde își are sediul reprezentantul asociat. Acest organism de control are dreptul să transmită astfel de informații privind trasa feroviară internațională vizată organismelor de control menționate la alineatul (3) din prezentul articol.</p>	<p>60. Orice reprezentanți asociați ai administratorilor de infrastructură astfel cum se menționează la articolul 40 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 asigură furnizarea fără întârziere a tuturor informațiilor necesare în scopul soluționării reclamațiilor sau în scopul investigației menționate la punctul 57 și solicitate de către organismul de control al statului membru unde își are sediul reprezentantul asociat. Acest organism de control are dreptul să transmită astfel de informații privind trasa feroviară internațională vizată organismelor de control menționate la punctul 57.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>CAPITOLUL V DISPOZIȚII FINALE Articolul 22. Monitorizarea punerii în aplicare</p>			
<p>La fiecare patru ani după instituirea unui coridor de transport de marfă, comitetul executiv menționat la articolul 8 alineatul (1) din prezentul regulament prezintă Comisiei rezultatele planului de punere în aplicare pentru respectivul coridor. Comisia analizează rezultatele respective și informează comitetul menționat la articolul 62 din Directiva 2012/34/UE cu privire la analiza sa.</p>	<p>61. La fiecare patru ani după instituirea unui coridor de transport de marfă, comitetul executiv menționat la punctul 7 prezintă Comisiei Europene rezultatele planului de punere în aplicare pentru respectivul coridor.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>Articolul 23. Raport</p>			
<p>Comisia examinează periodic aplicarea prezentului regulament. Aceasta prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului, prima dată la 10 noiembrie 2015 și ulterior o dată la patru ani.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>Articolul 24. Măsuri tranzitorii</p>			

Prezentul regulament nu se aplică Republicii Cipru și Maltei, atât timp cât pe teritoriile acestora nu este instituit un sistem feroviar.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 25. Intrarea în vigoare			
Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.		Prevederi UE neaplicabile	

**Viceprim-ministru,
Ministru**

Vladimir BOLEA



nr. 06-2841 din 25.05.2026

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, solicităm înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul următoarei ședințe a secretarilor generali ai ministerelor.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul este elaborat în temeiul art. 3 alin. (3) lit. a) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și al Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte. Proiectul transpune Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv, CELEX: 32010R0913, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 276 din 20.10.2010, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Acțiunea 81 din Capitolul 14, Clusterul 4, Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Mediului;

		<ul style="list-style-type: none"> - Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Muncii și Protecției Sociale; - Ministerul Sănătății; - Consiliul Concurenței; - Centrul de Armonizare a Legislației; - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi; - Agenția Proprietăți Publice (Î.S. “Calea Ferată din Moldova”).
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Gapeev Roman, Șef al Direcției politici în domeniul transportului feroviar, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. tel. 0 22 250 617, e-mail: roman.gapeev@midr.gov.md
8.	Anexe	<ul style="list-style-type: none"> 1. Proiectul hotărârii de Guvern; 2. Nota de fundamentare la proiect; 3. Tabel de concordanță.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA