



# CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA

## CENTRUL DE ARMONIZARE A LEGISLAȚIEI

Nr. 31/02-3-8967

Chișinău

17 decembrie 2019

**Ministerul Economiei și Infrastructurii**

**Copie: Cancelaria de Stat**

*Ref.: scrisoarea nr. 14/1-7059 din 23 octombrie 2019 / număr unic 634/MEI/2019*

*Prezenta Declarație de compatibilitate a fost întocmită de Centrul de armonizare a legislației în baza Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, a HG nr. 657/2009 pentru aprobarea Regulamentului privind organizarea și funcționarea, structurii și efectivului-limită ale Cancelariei de Stat și a HG nr. 1171/2018 cu privire la aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene.*

### DECLARAȚIE DE COMPATIBILITATE

În baza expertizei proiectului Hotărîrii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative, inclus în pct. 3.6.3 din compartimentul III „Politica externă” al Planului de Acțiuni al Guvernului pentru anii 2020-2023, aprobat prin HG nr. 636/2019.

Proiectul Hotărîrii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de Lege pentru modificarea unor acte legislative transpune parțial:

- Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 343 din 14 decembrie 2012, așa cum a fost modificată ultima oară prin Decizia delegată (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017/ Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (Text with EEA relevance), published in the Official Journal of European Union L 343 of 14 December 2012, as was last time amended by Commission Delegated Decision (EU) 2017/2075 of 4 September 2017;

Casa Guvernului,  
MD-2033, Chișinău,  
Republica Moldova

Telefon:  
+ 373 22 250 104

Digitally signed by Suceveanu Natalia  
Date: 2019.12.17 09:01:02 EET  
Reason: MoldSign Signature  
cancelaria@stat.md



- Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 138 din 26 mai 2016 / Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety (recast) (Text with EEA relevance), published in the Official Journal of European Union L 138 of 26 May 2016;

- Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 315 din 3 decembrie 2007, așa cum a fost modificată ultima oară prin Regulamentul (UE) 2019/554 a Comisiei din 5 aprilie 2019/ Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community, published in the Official Journal of European Union L 315 of 3 December 2007, as was last time amended by Commission Regulation (EU) 2019/554 of 5 April 2019.

## I. Obiectul proiectului

Proiectul național prezentat pentru expertiza de compatibilitate are drept obiectiv transpunerea parțială la nivel național a *Directivei 2012/34/UE* a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, *Directivei (UE) 2016/798* a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară și a *Directivei 2007/59/CE* a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar, în vederea creării cadrului legislativ primar în domeniul transportului feroviar, în conformitate cu angajamentele Republicii Moldova asumate prin Acordul de Asociere cu Uniunea Europeană în domeniul transporturilor. Noul Cod al transportului feroviar reformează din punct de vedere conceptual și instituțional cadrul legal existent în domeniu, urmînd să abroge și să substituie Codul transportului feroviar al Republicii Moldova nr. 309/2003.

Astfel, proiectul național stabilește cerințele privind condițiile de gestionare a infrastructurii feroviare și de organizare a activităților de transport feroviar, de înregistrare și certificare a întreprinderilor feroviare, condițiile de autorizare a întreprinderilor feroviare stabilite în Republica Moldova, cerințele înaintate persoanelor care sunt angajați în sfera respectivă, precum și reglementează raporturile juridice între subiecții implicați în transportul feroviar de pasageri, bagaje și mărfuri. Totodată, proiectul Codului transportului feroviar urmărește dezvoltarea transportului feroviar ca o alternativă eficientă față de alte moduri de transport, reglementarea sectorului feroviar din Moldova ca parte a spațiului european cu norme și model de organizare similare, îmbunătățirea siguranței și calității serviciilor și definirea

responsabilităților între Administratorul Infrastructurii, întreprinderile de transport feroviar și alți participanți implicați în acest sector.

De asemenea, proiectul național instituie reglementări cu privire la: independența administrării; separarea între administrarea infrastructurii și operațiunile de transport feroviar; accesul la infrastructură și serviciile feroviare; condițiile de activitate a întreprinderilor feroviare; perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și alocarea capacității de infrastructură feroviară; întreținerea și construcția infrastructurii; transportul feroviar; cerințele față de angajații din domeniul transportului feroviar; autoritatea feroviară; siguranța feroviară; certificarea mecanicilor de locomotive.

Suplimentar, în contextul noului Cod, proiectul național modifică și completează Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător. Astfel, modificările operate în Legea nr. 160/2011 vizează actele permissive care se încadrează în categoria autorizațiilor pe segmentul transportului feroviar (autorizație de transport feroviar, certificat de siguranță pentru întreprinderi feroviare, autorizație de siguranță pentru administratorul de infrastructură). În ceea ce privește amendamentele la Legea nr. 131/2012, acestea se referă la completarea listei organelor de control și domeniile aferente acestora cu Autoritatea Feroviară. Menționăm că, reglementările în cauză nu constituie obiect al prezentei expertize de compatibilitate, în măsura în care nu asigură transpunerea legislației UE.

*Proiectul de act normativ reglementează, în principal, următoarele aspecte relevante din punct de vedere al transunerii:*

- Stabilește obiectul și domeniul de aplicare (art. 1 din proiectul național);
- Definește noțiunile generale aferente transportului feroviar, cum ar fi: „întreprindere feroviară”, „administratorul de infrastructură”, „funcții esențiale de gestionare a infrastructurii”, „infrastructură feroviară” etc. (art. 2 din proiectul național);
- Instituie norme privind competențele autorităților în domeniul transportului feroviar (art. 3 din proiectul național);
- Stabilește principiul independenței administratorului infrastructurii și întreprinderilor feroviare în partea ce se referă la conducerea, administrarea și controlul intern al activității administrative, economice și contabile (art. 5 din proiectul național);
- Stabilește norme privind aplicarea principiilor comerciale în cazul administrării întreprinderilor de transport feroviar (art. 7 din proiectul național);
- Instituie obligația separării bilanșurilor și conturilor de activitățile legate de administrarea infrastructurii (art. 8 din proiectul național);
- Stabilește competențele și independența administratorului infrastructurii (art. 9 din proiectul național);
- Instituie dispoziții privind independența organizatorică și decizională a administratorului infrastructurii (art. 10 din proiectul național);

- Stabilește norme privind gestionarea traficului și planificarea întreținerii (art. 11 din proiectul național);
- Institue norme privind utilizarea veniturilor și a subvențiilor de către Administratorul Infrastructurii (art. 12 din proiectul național);
- Stabilește norme privind finanțarea infrastructurii feroviare prin realizarea programelor investiționale și alocărilor din bugetul de stat (art. 13 din proiectul național);
- Prevede dreptul de acces la infrastructura feroviară în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente (art. 14 din proiectul național);
- Prevede competența autorității feroviare de a limita dreptul de acces și dreptul de imbarcare și debarcare a călătorilor precum și condițiile în care poate fi aplicată o asemenea limitare (art. 15 din proiectul național);
- Stabilește norme privind tarifele aplicabile întreprinderilor feroviare (art. 16 din proiectul național);
- Institue norme privind pachetul minim de acces (servicii), serviciile suplimentare și serviciile auxiliare (art. 17 din proiectul național);
- Stabilește norme privind aplicarea tratatelor internaționale în materia transportului feroviar (art. 18 din proiectul național);
- Stabilește norme privind condițiile pentru desfășurarea activității de transport feroviar (art. 19 din proiectul național);
- Reglementează procedura de acordare a autorizațiilor (art. 20 din proiectul național);
- Stabilește dispoziții privind utilizarea efectivă a capacității de infrastructură (art. 26 din proiectul național);
- Institue dispoziții privind documentul de referință al rețelei (art. 27 din proiectul național);
- Stabilește norme privind contractul de acces la infrastructura feroviară între întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii (art. 28 din proiectul național);
- Institue norme privind implementarea unui sistem de tarife cu respectarea principiului independenței administrării (art. 29 din proiectul național);
- Institue dispoziții privind contractul multianual pentru administrarea infrastructurii (art. 30 din proiectul național);
- Stabilește norme privind regulile de tarifare a infrastructurii feroviare (art. 31 din proiectul național);
- Fixează norme privind excepțiile de tarifare a infrastructurii feroviare (art. 32 din proiectul național);
- Stabilește norme privind reducerile la utilizarea infrastructurii aplicabile utilizatorilor (art. 33 din proiectul național);
- Institue norme privind planurile de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite (art. 34 din proiectul național);
- Stabilește norme privind conținutul sistemului de performanțe (art. 35 din proiectul național);
- Institue norme privind tarifele de rezervare (art. 36 din proiectul național);

- Stabilește norme privind cooperarea administratorilor infrastructurii cu administratorii infrastructurii din alte state în privința sistemelor de tarifare pentru mai mult de o rețea (art. 37 din proiectul național);
- Institue norme privind drepturile asupra capacității de infrastructură (art. 38 din proiectul național);
- Institue norme privind regulile de alocare a capacităților de infrastructură (art. 39 din proiectul național);
- Institue norme privind cerințele înaintate față de solicitanți în vederea obținerii unor capacități de infrastructură (art. 41 din proiectul național);
- Stabilește norme privind cerințele contractului de alocare a capacității (art. 42 din proiectul național);
- Institue dispoziții privind respectarea programului de alocare a capacităților de către administratorul infrastructurii (art. 43 din proiectul național);
- Stabilește dispoziții privind cererile pentru alocarea capacității de infrastructură (art. 44 din proiectul național);
- Stabilește norme privind procesul de planificare și coordonare (art. 45 din proiectul național);
- Institue mecanismul și procedura de coordonare instituită de Administratorul Infrastructurii (art. 46 din proiectul național);
- Stabilește norme privind infrastructura saturată (art. 47 din proiectul național);
- Institue norme privind soluționarea cererilor pentru o capacitate de infrastructură specifică (art. 48 din proiectul național);
- Stabilește măsurile speciale întreprinse în cazul unor perturbări a circulației trenurilor (art. 49 din proiectul național);
- Institue norme privind organul de reglementare în domeniul transportului feroviar (art. 50 din proiectul național);
- Institue norme privind competențele organului de reglementare (art. 51 din proiectul național);
- Stabilește dispoziții privind elementele esențiale ale infrastructurii (art. 52 din proiectul național);
- Stabilește norme privind principiile de bază aplicabile dezvoltării și gestionării siguranței feroviare (art. 96 din proiectul național);
- Institue dispoziții privind indicatorii de siguranță (art. 97 din proiectul național);
- Stabilește norme privind metodele de evaluare a nivelului de siguranță (art. 98 din proiectul național);
- Stabilește norme privind obiectivele de siguranță (art. 99 din proiectul național);
- Institue cerințele privind sistemele de management a siguranței (art. 100 din proiectul național);
- Institue norme privind certificatul precum și criteriile pentru acordarea certificatelor de siguranță (art. 102 și 103 din proiectul național);
- Stabilește norme privind principiile de bază privind autorizațiile de siguranță pentru Administratorul Infrastructurii (art. 106 din proiectul național);

- Instituire norme privind criteriile privind serviciile de formare (art. 110 din proiectul național);
- Stabilește norme privind întreținerea și introducerea în circulație a vehiculelor feroviare (art. 111 din proiectul național);
- Instituire norme privind aplicabilitatea obligației de identificare a entităților responsabile cu întreținerea (art. 112 din proiectul național);
- Fixează scopul, statutul și atribuțiile autorității feroviare (art. 91 și 92 din proiectul național);
- Instituire norme privind principiile de luare a deciziilor (art. 94 din proiectul național);
- Stabilește norme privind raportul anual (art. 97 din proiectul național);
- Instituire norme privind obligația de a investiga în vederea prevenirii producerii accidentelor și îmbunătățirii siguranței în domeniul transportului feroviar (art. 113 din proiectul național);
- Stabilește norme privind funcțiile și independența organismul de investigare (art. 114 din proiectul național);
- Stabilește norme privind informarea autorităților feroviare cu privire la decizia de lansare a unei investigații (art. 115 din proiectul național);
- Stabilește norme privind recomandările privind siguranța adresate autorității feroviare și altor organizații din domeniul transportului feroviar (art. 116 din proiectul național);
- Instituire norme privind modul de certificare a mecanicilor de locomotive (art. 120 din proiectul național);
- Stabilește dispoziții privind monitorizarea permiselor și legitimațiilor mecanicilor de locomotivă (art. 121 din proiectul național);
- Instituire norme privind organul emitent și limba de emiteră a permiselor și legitimațiilor (art. 122 din proiectul național);
- Stabilește dispoziții privind valabilitatea geografică a permisului și al legitimației (art. 123 din proiectul național);
- Instituire norme privind condițiile pentru obținerea permiselor și a certificatelor (art. 124 și 125 din proiectul național);
- Instituire norme privind verificările periodice a mecanicilor de locomotivă (art. 126 din proiectul național);
- Stabilește norme privind valabilitatea legitimațiilor la încetarea relațiilor de muncă (art. 127 din proiectul național);
- Fixează norme privind monitorizarea mecanicilor de locomotivă de către întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii (art. 128 din proiectul național);
- Instituire norme privind responsabilitățile autorităților feroviare în procesul de eliberare a permiselor și legitimațiilor mecanicilor de locomotivă (art. 129 din proiectul național);
- Instituire norme privind acreditarea organizațiilor pentru instruirea și testarea mecanicilor de locomotivă (art. 130 din proiectul național);
- Stabilește norme privind deciziile autorităților feroviare (art. 131 din proiectul național);
- Instituire norme privind evidența permiselor și schimbul de informații (art. 132 din proiectul național);

- Instituire dispoziții privind formarea mecanicilor de locomotivă (art. 133 din proiectul național);
- Stabilește norme privind costul formării mecanicilor de locomotivă (art. 134 din proiectul național);
- Instituire norme privind examinările mecanicilor de locomotive (art. 135 din proiectul național);
- Stabilește dispoziții privind monitorizarea activităților legate de formare, evaluare și schimbarea permiselor și legitimațiilor (art. 136 din proiectul național);
- Stabilește norme privind evaluarea independentă a procedurilor de dobândire și evaluare a cunoștințelor și competențelor profesionale (art. 137 din proiectul național);
- Instituire norme privind controalele efectuate de autoritatea feroviară (art. 138 din proiectul național).

## II. Evaluarea din perspectiva compatibilității cu Dreptul UE

Din punct de vedere al dreptului UE, prin prisma obiectului de reglementare, prezentul demers normativ se circumscrie reglementărilor statuate la nivelul UE, subsumate *Politicii europene în domeniul transporturilor*, pe segmentul legislativ al *transportului feroviar*.

Domeniul transportului feroviar, inclusiv accesul la piață și infrastructuri, siguranța căilor ferate europene precum și interoperabilitatea sistemului feroviar european este actualmente reglementat la nivelul legislației europene derivate printr-o serie de acte juridice: *Directiva 2012/34/UE* a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, *Directiva (UE) 2016/798* a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară, *Directiva 2007/59/CE* a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar, *Directiva 2008/57/CE* a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate; *Directiva 92/106/CEE* a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre; *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; *Directiva 2008/68/CE* a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase și *Regulamentul (CE) nr. 1371/2007* al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar.

Obligația de integrare și transpunere graduală a acestor acte UE la nivel național rezultă din prevederile Capitolului 15 „Transporturi” din Titlul IV „Cooperarea economică și alte tipuri de cooperare sectorială” al Acordului de Asociere RM – UE, precum și din Anexa X, termenul de implementare pentru acestea fiind anul 2018, termen care este evident depășit.

În raport cu obiectul de reglementare al prezentului proiect, la nivelul legislației europene derivate, prezintă relevanță directă prevederile *Directivei 2012/34/UE*, *Directivei (UE) 2016/798* și *Directivei 2007/59/CE*, pe care autorii proiectului și le-au propus să le transpună parțial, avînd în vedere că noul Cod al transportului feroviar va crea cadrul normativ primar în domeniu care, la rîndul său, va constitui temei pentru realizarea ulterioară a transunerii integrale a prevederilor relevante ale acestora prin acte normative de implementare.

În ceea ce privește celelalte acte europene care nu au constituit obiect al transunerii prin prezentul proiect (*Directiva 2008/57/CE*; *Directiva 92/106/CEE*; *Regulamentul (UE) nr. 913/2010*; *Directiva 2008/68/CE* și *Regulamentul (CE) nr. 1371/2007*), potrivit mențiunilor din Nota informativă, acestea urmează să fie transpuse ulterior adoptării prezentului Cod.

*Directiva 2012/34/UE* are drept scop îmbunătățirea eficienței sistemului feroviar pentru integrarea acestuia pe o piață concurențială, ținîndu-se, în același timp, cont de caracteristicile speciale ale căilor ferate și pentru a face transportul feroviar eficient și competitiv cu alte modalități de transport, prin stabilirea normelor de reglementare a infrastructurii feroviare și activităților de transport feroviar ale întreprinderilor feroviare. De asemenea, *Directiva* prevede criteriile eliberării, înnoirii și modificării autorizațiilor și principiile și procedurile aplicabile în privința stabilirii și perceperii tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare.

Astfel, actul UE instituie norme detaliate privind: independența întreprinderilor feroviare și a administratorilor infrastructurii; administrarea întreprinderilor feroviare conform principiilor comerciale; separarea între administrarea infrastructurii și operațiunile de transport; îmbunătățirea situației financiare; accesul la infrastructura și serviciile feroviare; principiile generale privind acordurile transfrontaliere; domeniul de aplicare al monitorizării pieței; acordarea de licențe întreprinderilor feroviare; valabilitatea teritorială și temporară a licenței; perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și alocarea capacității de infrastructură feroviară; norme privind achizițiile publice; exercitarea delegării de competențe.

Transpunerea *Directivei 2012/34/UE* este importantă în vederea realizării obligațiilor Republicii Moldova ce rezultă din Anexa X la Acordul de Asociere RM – UE, în măsura în care aceasta a abrogat și substituit *Directiva 91/440/CEE*, *Directiva 95/18/CE*, *Directiva 2001/12/CE*, *Directiva 2001/13/CE*, *Directiva 2001/14/CE* și *Directiva 2004/51/CE*. Menționăm că, termenul de implementare pentru acestea stabilit prin Acord este anul 2018, termen evident depășit.

*Directiva 2012/34/UE* nu a constituit anterior obiect al transunerii în legislația națională, proiectul național fiind exercițiul primar de transpunere a acesteia.

Totodată, menționăm că Directiva 2012/34/UE, din momentul adoptării și pînă în prezent, a fost supusă mai multor modificări succesive<sup>1</sup>, care au avut în vedere modificarea cerințelor cu privire la independența administratorului de infrastructură, introducerea prevederilor noi cu privire la independența funcțiilor esențiale, suplینirea cu prevederi referitoare la imparțialitatea administratorului de infrastructură în ceea ce privește gestionarea traficului și planificarea întreținerii, externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului de infrastructură, introducerea normelor ce reglementează transparența financiară, mecanismul de coordonare, etc. Remarcăm că, modificările în discuție au fost luate în considerare în cadrul exercițiului de transpunere realizat prin proiectul național supus expertizei de compatibilitate.

În ceea ce privește transpunerea Directivei 2012/34/UE, proiectul național și-a atins parțial finalitatea propusă, fiind asigurată transpunerea prevederilor UE referitoare la: obiectul și domeniul de aplicare (art. 1 din Directiva 2012/34/UE); noțiunile „întreprindere feroviară”, „administrator de infrastructură”, „funcții esențiale de gestionare a infrastructurii”, „infrastructură feroviară”, „infrastructură de servicii”, „profit rezonabil”, „solicitant”, „infrastructură saturată”, „acord-cadru”, „document de referință al rețelei”, „trasă”, „grafic de circulație” (art. 3 din Directiva 2012/34/UE); independența întreprinderilor feroviare și a administratorilor infrastructurii (art. 4 din Directiva 2012/34/UE); administrarea întreprinderilor feroviare conform principiilor comerciale (art. 5 din Directiva 2012/34/UE); separarea conturilor privind profitul, pierderile și bilanșurile (art. 6 din Directiva 2012/34/UE); independența administratorului de infrastructură (art. 7 din Directiva 2012/34/UE); independența funcțiilor esențiale ale administratorului de infrastructură (art. 7a din Directiva 2012/34/UE); imparțialitatea administratorului de infrastructură în ceea ce privește gestionarea traficului și planificarea întreținerii (art. 7b din Directiva 2012/34/UE); transparența financiară a administratorului de infrastructură (art. 7d din Directiva 2012/34/UE); mecanismele de coordonare între administratori și toate întreprinderile feroviare interesate (art. 7e din Directiva 2012/34/UE); finanțarea administratorului infrastructurii (art. 8 din Directiva 2012/34/UE); condițiile de acces la infrastructura feroviară (art. 10 din Directiva 2012/34/UE); limitarea dreptului de acces și a dreptului de imbarcare și debarcare a călătorilor (art. 11 din Directiva 2012/34/UE); prelevarea unui tarif de la întreprinderile feroviare care prestează servicii de transport de călători (art. 12 din Directiva 2012/34/UE); condițiile de acces la servicii (art. 13 din Directiva 2012/34/UE); principiile generale privind acordurile transfrontaliere (art. 14 din Directiva 2012/34/UE); autoritatea de acordare a licențelor (art. 16 din Directiva 2012/34/UE); condițiile pentru obținerea unei licențe (art. 18 din Directiva 2012/34/UE); condițiile privind buna reputație (art. 19 din Directiva 2012/34/UE); condițiile privind capacitatea financiară (art. 20 din Directiva 2012/34/UE); cerințele privind competența profesională (art. 21 din Directiva 2012/34/UE); cerințele privind acoperirea pentru răspunderea civilă (art. 22 din Directiva 2012/34/UE); valabilitatea teritorială și temporară a licenței (art. 23 din Directiva 2012/34/UE);

<sup>1</sup> Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare (Text cu relevanță pentru SEE) și Decizia delegată (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017 de înlocuire a anexei VII la Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instițuirea spațiului feroviar unic european (Text cu relevanță pentru SEE).

utilizarea efectivă a capacității de infrastructură (art. 26 din Directiva 2012/34/UE); documentul de referință al rețelei (art. 27 din Directiva 2012/34/UE); acordurile între întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură (art. 28 din Directiva 2012/34/UE); stabilirea, calcularea și perceperea tarifelor (art. 29 din Directiva 2012/34/UE); costurile infrastructurii și contabilitatea (art. 30 din Directiva 2012/34/UE); principiile de tarifare (art. 31 din Directiva 2012/34/UE); excepțiile de la principiile de tarifare (art. 32 din Directiva 2012/34/UE); reducerile aplicabile tarifelor (art. 33 din Directiva 2012/34/UE); planurile de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite (art. 34 din Directiva 2012/34/UE); sistemul de îmbunătățire a performanțelor (art. 35 din Directiva 2012/34/UE); tarifele de rezervare (art. 36 din Directiva 2012/34/UE); cooperarea în privința sistemelor de tarifare pentru mai mult de o rețea (art. 37 din Directiva 2012/34/UE); drepturile asupra capacității (art. 38 din Directiva 2012/34/UE); alocarea capacităților (art. 39 din Directiva 2012/34/UE); colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură pe mai multe rețele (art. 40 din Directiva 2012/34/UE); solicitanții care doresc să obțină unele capacități de infrastructură (art. 41 din Directiva 2012/34/UE); acordul-cadru (art. 42 din Directiva 2012/34/UE); cererile privind acordarea drepturilor de utilizare a infrastructurii feroviare (art. 44 din Directiva 2012/34/UE); planificarea graficului de circulație (art. 45 din Directiva 2012/34/UE); procedura de coordonare (art. 46 din Directiva 2012/34/UE); infrastructura saturată (art. 47 din Directiva 2012/34/UE); măsurile speciale care trebuie luate în cazul unor perturbări (art. 54 din Directiva 2012/34/UE); organismul de reglementare (art. 55 din Directiva 2012/34/UE); funcțiile organismului de reglementare (art. 56 din Directiva 2012/34/UE); lista elementelor infrastructurii feroviare (Anexa I din Directiva 2012/34/UE); serviciile care trebuie prestate către întreprinderile feroviare (Anexa II din Directiva 2012/34/UE); capacitatea financiară (Anexa III din Directiva 2012/34/UE).

Remarcăm că, proiectul național, prin prisma Directivei 2012/34/UE, vine să introducă în premieră pentru legislația RM reglementări speciale privind independența între administrarea infrastructurii și întreprinderile feroviare în ceea ce privește conducerea, administrarea și controlul intern al activităților sale administrative, economice și contabile (art. 5 din proiectul național), fiind asigurată implementarea cerințelor stabilite în art. 4 din actul UE.

De asemenea, art. 14 din proiectul național asigură transpunerea și implementarea prevederilor art. 10 (1) din Directiva 2012/34/UE privind acordarea întreprinderilor feroviare, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, a dreptului de acces la infrastructura feroviară din Republica Moldova în vederea operării oricărui tip de servicii de transport feroviar de mărfuri și de pasageri, în condițiile stabilite de Guvern. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează porturile maritime și fluviale și nu este prevăzut în Codul transportului feroviar actual.

Un alt element de noutate introdus de proiectul național (art. 26) se referă la sistemul de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură feroviară, care trebuie să respecte condițiile stabilite, astfel încât să permită Administratorului Infrastructurii să introducă pe piață și să

utilizeze optim și efectiv capacitățile de infrastructură disponibile, în acord cu rigorile art. 26 din Directiva 2012/34/UE.

Nu în ultimul rând, prezintă relevanță și dispozițiile art. 32 din proiectul național, care stabilește posibilitatea recuperării în totalitate a costurilor suportate de către Administratorul Infrastructurii, dacă piața permite, prin majorarea tarifelor pe baza unor principii de eficiență, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată competitivitatea optimă a segmentelor pieței de transport feroviar, fiind astfel implementate cerințele art. 32 din Directiva 2012/34/UE.

#### *Măsuri naționale de transpunere a Directivei 2012/34/UE planificate*

Potrivit mențiunilor din Tabelul de concordanță, autorii proiectului își propun să transpună ulterior în legislația națională un șir de prevederi din actul UE care nu se regăsesc în prezentul proiect. Astfel, următoarele dispoziții ale actului UE *urmează a fi transpuse prin Regulamentul de alocare a capacităților de infrastructură*: art. 10 privind condițiile de acces la infrastructura feroviară; art. 11 (4) – (6) privind limitarea dreptului de acces și a dreptului de îmbarcare și debarcare a călătorilor; art. 12 (2) – (5) privind prelevarea unui tarif de la întreprinderile feroviare care prestează servicii de transport de călători; art. 42 (6) privind acordurile-cadru; art. 43 privind calendarul procesului de alocare; art. 48 privind cererile ad-hoc; art. 49 privind infrastructura specializată; art. 50 privind analiza capacității; art. 51 privind planul de sporire a capacității; art. 52 privind utilizarea traseelor; art. 53 privind capacitățile de infrastructură pentru lucrările de întreținere a rețelei; Anexa VI privind cerințele aplicabile costurilor și tarifelor aferente infrastructurii feroviare; Anexa VII privind calendarul procesului de alocare; Anexa VIII privind informațiile contabile care trebuie transmise la cerere organismului de. În ceea ce privește Anexa IV la Directiva 2012/34/UE care se referă la conținutul documentului de referință al rețelei, aceasta *urmează a fi transpusă printr-un Ordin al Ministerului Economiei și Infrastructurii*, iar Anexa V privind principiile și parametrii de bază ai acordurilor contractuale între autoritățile competente și administratorii de infrastructură *urmează a fi transpusă prin Hotărârea Guvernului de aprobare a contractului multianual pentru întreținerea infrastructurii feroviare*.

#### *Obiecții privind compatibilitatea cu Directiva 2012/34/UE*

Proiectul național nu a asigurat transpunerea mai multor prevederi din Directiva 2012/34/UE, iar Tabelul de concordanță nu indică motivele netranspunerii și termenele preconizate pentru realizarea transpunerii integrale a acestora: art. 2 privind excluderile din domeniul de aplicare; art. 3 privind definițiile „dezvoltarea infrastructurii feroviare”, „operarea infrastructurii feroviare”, „întreținerea infrastructurii feroviare”, „modernizarea infrastructurii feroviare”, „serviciul de transport internațional de marfă”, „serviciul de transport internațional de călători”, „alternativă viabilă”, „alocare”, „plan de sporire a capacității”, „coordonare”, „rețea”; art. 4 (2) privind răspunderea administratorului infrastructurii; art. 8 (4) privind conturile de profit și pierdere ale unui administrator al infrastructurii; art. 17 privind cerințele

generale privind condițiile de obținere a licenței; art. 24 privind licența temporară, aprobarea, suspendarea și revocarea; art. 25 privind procedura de acordare a licențelor; art. 32 (3) și (6) privind excepțiile de la principiile de tarifare; art. 40 (3) - (5) privind colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură pe mai multe rețele; art. 46 (4) – (6) privind procedura de coordonare; art. 56 (2), (3), (10), (11) privind funcțiile organismului de reglementare; art. 58 privind achizițiile publice.

Directiva (UE) 2016/798 are drept scop sporirea siguranței feroviare la nivelul întregii Uniuni Europene revizuirea rolului autorităților naționale de siguranță și realocarea responsabilităților între acestea și Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate. În acest context, actul UE stabilește măsuri pentru asigurarea dezvoltării și ameliorării siguranței și a unui acces îmbunătățit pe piață pentru serviciile de transport feroviar, inclusiv: stabilirea statutului agenției ca organism care emite certificate de siguranță întreprinderilor feroviare care funcționează în mai multe țări ale UE; definirea responsabilităților diferitelor organisme implicate în sistemul feroviar al UE; elaborarea de obiective comune de siguranță și metode comune de siguranță în vederea eliminării normelor naționale și, astfel, a barierelor din calea dezvoltării unui spațiu feroviar unic european; stabilirea de principii pentru eliberarea, reinnoirea, modificarea și restricționarea sau revocarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță; cerința instituirii în fiecare țară a UE a unei autorități naționale de siguranță și a unui organism de investigare a accidentelor și incidentelor; definirea unor principii comune pentru gestionarea și controlul siguranței feroviare.

Transpunerea și implementarea Directivei (UE) 2016/798, care urmează, începând cu 16 iunie 2020, să abroge și să substituie Directiva 2004/49/CE, este importantă în vederea realizării obligațiilor Republicii Moldova ce rezultă din Capitolul 15 „Transporturi”, Titlul IV „Cooperarea economică și alte tipuri de cooperare sectorială” și Anexa X a Acordului de Asociere RM – UE, termenul de implementare pentru aceasta fiind anul 2018, termen evident depășit.

Directiva (UE) 2016/798 nu a constituit anterior obiect al transpunerii în legislația națională, prezentul proiect fiind exercitiul primar de transpunere a acesteia.

În ceea ce privește transpunerea Directivei (UE) 2016/798, proiectul național și-a atins parțial finalitatea propusă, fiind asigurată transpunerea prevederilor UE referitoare la: obiectul și domeniul de aplicare (art. 1 din Directiva (UE) 2016/798); noțiunile „administrator de infrastructură”, „întreprindere feroviară”, „specificație tehnică”, „obiective comune de siguranță (OCS)”, „sistem de management al siguranței”, „organism de evaluare a conformității”, „elementele constitutive de interoperabilitate”, „vehicul” (art. 3 din Directiva (UE) 2016/798); rolul actorilor din sistemul feroviar în dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare (art. 4 din Directiva (UE) 2016/798); indicatori comuni de siguranță (ICS) (art. 5 din Directiva (UE) 2016/798); metodele comune de siguranță (MCS) (art. 6 din Directiva (UE) 2016/798); obiectivele comune de siguranță (OCS) (art. 7 din Directiva (UE) 2016/798); sistemul de

management al siguranței (art. 9 din Directiva (UE) 2016/798); certificatul unic de siguranță (art. 10 din Directiva (UE) 2016/798); autorizația de siguranță a administratorilor de infrastructură (art. 12 din Directiva (UE) 2016/798); accesul la serviciile de formare (art. 13 din Directiva (UE) 2016/798); întreținerea vehiculelor (art. 14 din Directiva (UE) 2016/798); derogările de la sistemul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea (art. 15 din Directiva (UE) 2016/798); atribuțiile autorității naționale de siguranță (art. 16 din Directiva (UE) 2016/798); principiile decizionale (art. 18 din Directiva (UE) 2016/798); raportul anual privind activitățile autorității naționale de siguranță (art. 19 din Directiva (UE) 2016/798); obligația de a investiga accidente (art. 20 din Directiva (UE) 2016/798); organismul de investigare (art. 22 din Directiva (UE) 2016/798); informațiile care se transmit agenției (art. 25 din Directiva (UE) 2016/798); recomandările de siguranță (art. 26 din Directiva (UE) 2016/798).

Remarcăm că, proiectul național, prin prisma Directivei (UE) 2016/798, vine să introducă în premieră pentru legislația RM reglementări speciale privind sarcinile puse pe seama Autorității Feroviare, care trebuie să asigure siguranța transportului feroviar, precum: aprobarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale care constituie sistemul feroviar și verificarea faptului că acestea sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante; emiterea, reînnoirea, modificarea și revocarea certificatelor de siguranță și a autorizațiilor de siguranță acordate, verificarea îndeplinirii condițiilor și cerințelor stabilite în acestea și că Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare activează în conformitate cu cerințele legislației; admiterea introducerii în circulație a unui material rulant nou și modificat substanțial; supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale; monitorizarea, promovarea și, după caz, punerea în aplicare și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme de siguranță; efectuează supravegherea înregistrării corecte a materialului rulant și asigurarea faptului că informațiile privind siguranța din registrul național sunt corecte și actualizate permanent; asigurarea emiterii permiselor, certificatelor și autorizațiilor cu nivel necesar de securizare împotriva falsificării (potrivit art. 92 din proiectul național care a transpus prevederile art. 16 din Directiva (UE) 2016/798).

Un alt element de noutate inclus la art. 99 al proiectului național, care transpune prevederile art. 7 din Directiva (UE) 2016/798, se referă la obiectivele de siguranță stabilite de către Autoritatea Feroviară, care fixează nivelul minim de siguranță pentru diferitele părți ale sistemului feroviar și a sistemului în ansamblu, la care fac referire criteriile de toleranță la risc pentru riscurile individuale legate de pasageri, angajați, personalul antreprenorilor, utilizatorii de treceri la nivel, precum și riscurile individuale legate de prezența persoanelor neautorizate în instalațiile de infrastructură feroviară și riscurile pentru societate. Obiectivele de siguranță trebuie să includă un grafic pentru punerea în aplicare graduală, care va lua în considerare natura și sfera investițiilor necesare pentru punerea lor în aplicare.

#### *Măsuri naționale de transpunere a Directivei (UE) 2016/798 planificate*

---

Casa Guvernului,  
MD-2033, Chișinău,  
Republica Moldova

Telefon:  
+ 373 22 250 104

E-mail:  
[cancelaria@gov.md](mailto:cancelaria@gov.md)

Potrivit mențiunilor din Tabelul de concordanță, următoarele prevederi din actul UE, care nu au constituit obiect al transpunerii în proiectul noului Cod al transportului feroviar *vor fi implementate ulterior prin alte acte normative*: art. 4, alin. (1) lit. (e) – (g), alin. (4) – (6) privind rolul actorilor din sistemul feroviar în dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare; art. 14, alin. (2), lit. (a) – (d), alin. (3) și (4) privind condițiile pentru înregistrarea vehiculelor feroviare și a entităților de întreținere a vehiculelor feroviare; art. 20 (2) – (4) privind obligația de a investiga; art. 21 privind statutul investigației; art. 23 privind procedura de investigare; art. 24 privind rapoartele de investigație a unui accident; Anexa I privind indicatorii comuni de siguranță, Apendice la Anexa I privind definițiile comune ale ICS și metode comune de calcul al impactului economic al accidentelor. Totodată, în ceea ce privește Anexa III la Directiva (UE) 2016/798 privind cerințele și criteriile de evaluare pentru organizațiile care solicită un certificat de entitate responsabilă cu întreținerea sau un certificat în ceea ce privește funcțiile de întreținere externalizate de o entitate responsabilă cu întreținerea *va fi transpusă ulterior prin Hotărârea Guvernului de aprobare a Regulamentului privind înregistrarea vehiculelor feroviare și entităților de întreținere*.

#### *Obiecții privind compatibilitatea cu Directiva (UE) 2016/798*

Proiectul național nu a asigurat transpunerea mai multor prevederi din Directiva (UE) 2016/798, iar Tabelul de concordanță nu indică motivele netranspunerii și termenul preconizat pentru realizarea transpunerii integrale a acestora: art. 3 privind definițiile „sistem feroviar”, „metode comune de siguranță”, „autoritatea națională de siguranță”, „accident”, „accident grav”, „incident”, „investigație”, „deținător”, „entitate responsabilă de întreținerea (ERI)”, „amploarea operațiunii”, „zona de funcționare”; art. 9 (4) – (7) privind sistemele de management al siguranței; art. 10 (2) – (16) privind certificatul unic de siguranță; art. 17 privind supravegherea întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură.

Directiva 2007/59/CE are drept scop stabilirea condițiilor și procedurilor de certificare a mecanicilor de locomotivă și trenuri. De asemenea, aceasta prevede sarcinile pentru care sunt responsabile autoritățile competente, mecanicii de locomotivă, precum și alte părți implicate în sector, în special, întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură și centrele de formare.

Astfel, Directiva UE instituie norme detaliate privind: modelul comunitar de certificare; măsurile împotriva falsificării; proprietatea, limba și organismele emitente; valabilitatea geografică; recunoașterea documentelor de certificare a mecanicilor de locomotivă din alte state; cerințe minime pentru obținerea a permisului; vârsta minimă pentru obținerea permisului; cerințe de bază pentru a obține permisul; cunoștințele lingvistice necesare; criteriile de calificare; procedura de obținerea a permisului și a certificatului; verificările periodice; încetarea contractului de muncă; monitorizarea mecanicilor de locomotivă de către întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură; sarcinile autorității competente; acreditarea și recunoașterea, registrele și schimbul de informații; formarea și examinarea

mecanicilor de locomotivă; evaluarea standardelor de calitate și raportul privind alți membri de bord; stabilirea controalelor și sancțiunilor.

Transpunerea Directivei 2007/59/CE este importantă în contextul realizării obligațiilor Republicii Moldova ce rezultă din Capitolul 15 „Transporturi”, Titlul IV „Cooperarea economică și alte tipuri de cooperare sectorială”, Anexa X a Acordului de Asociere RM – U E, termenul de implementare fiind anul 2018, care este evident depășit.

Directiva 2007/59/CE nu a constituit anterior obiect al transpunerii în legislația națională, proiectul național fiind exercițiul primar de transpunere a acesteia.

Totodată, menționăm că Directiva 2007/59/CE din momentul adoptării și pînă în prezent a fost supusă mai multor modificări succesive<sup>2</sup>, care se referă, în special, la modificarea Anexei IV privind cunoștințele generale și cerințele privind permisul mecanicilor de locomotivă, modificarea punctului 8 din Anexa VI cu privire la testele lingvistice aplicabile mecanicilor de locomotivă. Remarcăm că, modificările în discuție nu cad sub incidența exercițiului de transpunere realizat prin proiectul național supus expertizei de compatibilitate, în măsura în care acestea vor fi preluate în Hotărîrea Guvernului privind regulile pentru certificarea mecanicilor de locomotivă.

În ceea ce privește transpunerea Directivei 2007/59/CE, proiectul național și-a atins finalitatea propusă, fiind asigurată transpunerea parțială a prevederilor actului UE, în speță, a celor referitoare la: obiectul și domeniul de aplicare (art. 1 din Directiva 2007/59/CE); noțiunile „sistem feroviar”, „întreprindere feroviară”, „specificatii tehnice de interoperabilitate (STI)” (art. 3 din Directiva 2007/59/CE); modelul comunitar de certificare (art. 4 din Directiva 2007/59/CE); măsurile contra falsificării (art. 5 din Directiva 2007/59/CE); proprietatea, limba și organismele emitente (art. 6 din Directiva 2007/59/CE); valabilitatea geografică (art. 7 din Directiva 2007/59/CE); recunoașterea documentelor de certificare a mecanicilor de locomotivă din țările terțe (art. 8 din Directiva 2007/59/CE); cerințele minime pentru obținerea permisului și a certificatului (art. 9 din Directiva 2007/59/CE); vîrsta minimă a solicitantului de permise (art. 10 din Directiva 2007/59/CE); cerințele de bază privind solicitantul (art. 11 din Directiva 2007/59/CE); cerințele privind cunoștințele lingvistice (art. 12 din Directiva 2007/59/CE); obținerea unui permis (art. 14 din Directiva 2007/59/CE); obținerea unui certificat (art. 15 din Directiva 2007/59/CE); verificările periodice (art. 16 din Directiva 2007/59/CE); încetarea contractului de muncă (art. 17 din Directiva 2007/59/CE); monitorizarea mecanicilor de locomotivă de către întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură (art. 18 din Directiva 2007/59/CE); sarcinile autorităților competente (art. 19 din Directiva 2007/59/CE); acreditarea și recunoașterea (art. 20 din Directiva 2007/59/CE); deciziile autorităților

<sup>2</sup> Directiva 2007/59/CE modificată succesiv prin: Directiva 2014/82/UE a Comisiei din 24 iunie 2014 de modificare a Directivei 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului; Directiva (UE) 2016/882 a Comisiei din 1 iunie 2016 de modificare a Directivei 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului; Regulamentul (UE) 2019/554 al Comisiei din 3 aprilie 2019.

competente (art. 21 din Directiva 2007/59/CE); registrele și schimbul de informații (art. 22 din Directiva 2007/59/CE); formarea mecanicilor de locomotivă (art. 23 din Directiva 2007/59/CE); costul formării (art. 24 din Directiva 2007/59/CE); examinările cu scopul verificării calificării necesare (art. 25 din Directiva 2007/59/CE); standardele de calitate (art. 26 din Directiva 2007/59/CE); evaluarea independentă (art. 27 din Directiva 2007/59/CE); raportul privind controalele desfășurate de autoritatea competentă (art. 29 din Directiva 2007/59/CE).

Din perspectiva Directivei 2007/59/CE, proiectul național stabilește cerințe noi pentru mecanicii de locomotivă (art. 120), care asigură implementarea prevederilor art. 4 din Directiva 2007/59/CE, potrivit căreia toți mecanicii de locomotive trebuie să aibă capacitatea și calificările necesare pentru a conduce trenurile și să dețină următoarele documente: un permis care să demonstreze că mecanicul de locomotivă îndeplinește condițiile minime privind cerințele medicale, studii de bază și competențele profesionale generale. Permisul îl identifică pe mecanic și autoritatea emitentă și menționează durata de valabilitate și unul sau mai multe certificate care indică infrastructura pe care titularul este autorizat să conducă vehicule feroviare și materialul rulant pe care titularul este autorizat să-l conducă.

De asemenea, art. 121 din proiectul național, care pune în sarcina Autorității Feroviare, întreprinderilor feroviare și Administratorului Infrastructurii de a întreprinde toate măsurile necesare și le obligă să coopereze între ei pentru a evita riscurile de falsificare a permiselor, a certificatelor și a gestionării frauduloase a registrelor, asigurând o transpunere corespunzătoare a prevederilor art. 5 din Directiva 2007/59/CE.

Alte dispoziții novatorii introduse prin proiectul Codului se referă la formarea mecanicilor de locomotivă (art. 133 din proiectul național), precum și la standardele de calitate, care includ activitățile legate de formare, evaluarea competențelor și actualizarea permiselor și certificatelor, în conformitate cu reglementările din art. 26 al Directivei 2007/59/CE.

#### *Măsuri naționale de transpunere a Directivei 2007/59/CE planificate*

Potrivit mențiunilor din Tabelul de concordanță, prevederile din actul UE menționate *infra* vor fi transpuse ulterior prin *Hotărârea Guvernului privind regulile pentru certificarea mecanicilor de locomotivă*: art. 3 privind definițiile „mecanic de locomotivă”, „alți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță”, „gestionar de infrastructură”, „certificat de siguranță”, „certificat”, „autorizație de siguranță”, „centru de formare”; Anexa I privind permisul model comunitar și certificatul complementar armonizat; Anexa II privind cerințe medicale; Anexa III privind metoda de formare teoretică și practică; Anexa IV privind cunoștințe profesionale generale și cerințele privind permisul; Anexa V privind cunoștințe profesionale privind materialul rulant și cerințele privind certificatul; Anexa VI privind cunoștințele profesionale de infrastructură și cerințele privind certificatul; Anexa VII privind frecvența examenelor.

### III. Respectarea mecanismului de armonizare

#### *b) Obiecții privind clauza de armonizare*

Cu referire la clauza de armonizare a proiectului național, remarcăm necesitatea substituirii referinței la Directiva 2004/49/CE cu referința la Directiva (UE) 2016/798, în măsura în care proiectul național asigură transpunerea parțială a celei din urmă, fapt reflectat și în Tabelul de concordanță.

#### *c) Obiecții privind Tabelul de concordanță*

Cu referire la Tabelele de concordanță care însoțesc proiectul național, menționăm că acestea nu corespund în totalitate cerințelor prevăzute în Anexa nr. 3 la Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018.

Astfel, în compartimentul 6 din Tabelele de concordanță, care reflectă gradul de transpunere a Directivei 2012/34/UE și Directivei 2007/59/CE, urmează a fi exclus cuvântul „coordonat” și substituit prin calificativul „compatibil” în privința următoarelor prevederi: art. 30 din Directiva 2012/34/UE care a fost transpus prin art. 30 din proiectul național, art. 17 din Directiva 2007/59/CE care a fost transpus prin art. 127 din proiectul național și a art. 18 din Directiva 2007/59/CE care a fost transpus prin art. 128 din proiectul național.

Suplimentar, urmează a fi completate în modul corespunzător: compartimentul 7, prin indicarea motivelor netransunerii prevederilor enumerate în compartimentul „Obiecții privind compatibilitatea” din pct. II al prezentei Declarații; compartimentul 8, prin indicarea termenelor preconizate pentru realizarea transunerii integrale a acestora precum și a proiectelor de acte normative care vor înlătura deficiențele de compatibilitate constatate la compartimentul 7 al Tabelelor de concordanță.

Atenționăm că, în procesul activării pct. 201 al Regulamentului Guvernului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, autorul va remite Centrului de armonizare a legislației proiectul definitivat însoțit de Nota informativă și Tabelul de concordanță modificate potrivit obiecțiilor formulate.

De asemenea, în conformitate cu pct. 53 din Regulament, Tabelele de concordanță actualizate urmează a fi prezentate în format electronic, în termen de 20 zile de la aprobarea proiectului de act normativ Cancelariei de Stat (Centrului de armonizare a legislației) pentru a fi incluse în baza de date a legislației naționale armonizate.

### IV. Concluzii

În urma evaluării proiectului din perspectiva compatibilității cu legislația UE relevantă, constatăm că, deși proiectul național are ca scop transpunerea parțială a Directivei 2012/34/UE, Directivei (UE) 2016/798 și a Directivei 2007/59/CE, acesta și-a atins parțial finalitatea propusă, avînd în vedere obiecțiile de compatibilitate formulate în pct. II al prezentei Declarații, care urmează a fi luate în considerare în procesul de definitivare a proiectului național. Suplimentar, vor fi revizuite și ajustate în modul corespunzător instrumentele de armonizare (clauza de armonizare și Tabelele de concordanță) conform obiecțiilor expuse în pct. III.

*Facem mențiunea că analiza Centrului de armonizare a legislației nu are în vedere elementele de oportunitate ale soluțiilor juridice incluse în proiectul de act normativ, ci se referă strict la conformitatea acestora cu Dreptul UE aplicabil și obligațiile juridice asumate în lumina Acordului de Asociere RM – UE.*

Șef Centru

Natalia SUCEVEANU

*Ex: Nicolae Coșleț  
Tel: 022-250-477*

---

Casa Guvernului,  
MD-2033, Chișinău,  
Republica Moldova

Telefon:  
+ 373 22 250 104

E-mail:  
[cancelaria@gov.md](mailto:cancelaria@gov.md)