|  |  |
| --- | --- |
| **1** | **Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute**, (Text cu relevanță pentru SEE) publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) L 120 din 15 mai 2009;**Directive 2009/33/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the promotion of clean road transport vehicles in support of low-emission mobility** (Text with EEA relevance),published in Official Journal of the European Union (OJ) L 120 dated 15 May 2009 ( <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20240520> );**Versiune consolidată care integrează modificările operate prin:** 1. Directiva (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 188 din 12 iulie 2019;

Directive (EU) 2019/1161 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2019 amending Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles(Text with EEA relevance), published in Official Journal of the European Union (OJ) L 188 dated 12 July 2019 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32019L1161> ); 1. Decizia (UE) 2024/1254 a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivelor 2009/12/CE, 2009/33/CE și (UE) 2022/1999 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/67/CE a Consiliului în ceea ce privește anumite cerințe de raportare în domeniul transportului rutier și al aviației, (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) L. 2024/1254 din 30 aprilie 2024;

Decision (EU) 2024/1254 of the European Parliament and of the Council of 24 April 2024 amending Directives 2009/12/EC, 2009/33/EC and (EU) 2022/1999 of the European Parliament and of the Council and Council Directive 96/67/EC as regards certain reporting requirements in the fields of road transport and aviation (Text with EEA relevance),published in Official Journal of the European Union (OJ) L 2024/1254 dated 30 Apri 2024 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32024D1254> ). |
| **2** | **Titlul proiectului de act normativ național:** proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobareaproiectului de lege privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute |
| **3** | **Gradul general de compatibilitate:** compatibil |
| **4** | **Autoritatea/persoana responsabilă:** Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în comun cu Ministerul Energiei, Ministerul Mediului și Ministerul Finanțelor |
| **5** | **Data întocmirii: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2025**  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **6. Actul Uniunii Europene** | **7. Proiectul de act normativ național** | **8. Gradul de compatibilitate** | **9. Observațiile** |
|  |
| *Articolul 1****Obiectul și obiectivele***Prezenta directivă impune statelor membre să asigure că autoritățile contractante și entitățile contractante țin cont de impactul energetic și de mediu pe durata de viață, inclusiv de consumul energetic, de emisiile de CO2 și de anumiți poluanți, atunci când achiziționează anumite vehicule de transport rutier, având ca obiective promovarea și stimularea pieței vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și îmbunătățirea contribuției sectorului transporturilor la politicile Uniunii în domeniul mediului, climei și energiei. | ***Articolul 1******Domeniul de aplicare***(1) Prezenta lege stabilește norme speciale care să consolideze cadrul legal în vederea promovării vehiculelor rutiere nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și asigurării contribuției sectorului transporturilor la politicile în domeniul mediului, climei și energiei. (2) Scopul prezentei legi este să asigure că autoritățile contractante și entitățile contractante țin cont de impactul energetic și de mediu, inclusiv de consumul energetic, de emisiile de CO2 și de anumiți poluanți, atunci când achiziționează anumite vehicule sau servicii de transport rutier. | Compatibil |  |
| ***Articolul 2******Derogări***Statele membre pot acorda derogări de la cerințele prevăzute în prezenta directivă pentru vehiculele menționate la articolul 2 alineatul (2) litera (d) și la articolul 2 alineatul (3) literele (a) și (b) din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului[[1]](#footnote-1) și la punctele 5.2-5.5 și punctul 5.7 din partea A a anexei I la regulamentul respectiv. | ***Articolul 1***(4) Prevederile prezentei legi nu se aplică pentru contractele de achiziții menționate la art. 1, care au ca obiect următoarele categorii de vehicule: 1. vehiculele concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi utilizate exclusiv de serviciile forțelor armate;
2. vehicule concepute și fabricate pentru a fi folosite în principal pe șantiere sau în cariere, porturi sau aeroporturi;
3. vehiculelor concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri și forțele responsabile de menținerea ordinii publice;
4. vehiculelor blindate - vehiculele destinate protecției pasagerilor sau mărfurilor transportate, cu blindaj antiglonț;
5. ambulanțelor – vehiculelor din categoria M specializate în misiuni medicale, destinat transportului persoanelor bolnave sau rănite și dotat cu echipamente speciale în acest scop;
6. autovehiculelor funerare;
7. vehiculele accesibile scaunelor rulante - vehiculelor din categoria M1, fabricate sau transformate astfel încât în acestea să încapă una sau mai multe persoane așezate în scaunele lor rulante atunci când vehiculul rulează pe drum;
8. macaralelor mobile - vehiculele din categoria N3 care nu sunt echipate pentru transportul de marfă și care sunt dotate cu macarale al căror moment de ridicare este mai mare sau egal cu 400 kNm.
9. vehiculele agricole sau forestiere;
10. vehiculele cu două sau trei roți și cvadriciclurile;
11. vehiculele cu șenile;
12. vehiculelor autopropulsate concepute și fabricate în mod specific pentru efectuarea de lucrări, care, datorită caracteristicilor lor constructive, nu sunt adecvate pentru transportul de persoane sau pentru transportul de marfă și care nu sunt utilaje montate pe șasiul unui autovehicul;

vehiculelor din categoria M3, altele decât vehiculele din clasa I și clasa A. | Compatibil | Prevederile **articolul 2 alineatul (2) litera (d) și la articolul 2 alineatul (3) literele (a) și  (b) din Regulamentul (UE) 2018/858**, stabilesc următoarele:*-* ***art. 2 alin. (2) lit. b)*** *„vehiculelor concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi utilizate exclusiv de forţele ármate”;**-* ***art. 2 alin. (3) lit. a) și b):****a) vehicule concepute și fabricate pentru a fi folosite în principal pe* *șantiere sau în cariere, porturi sau aeroporturi;**(b) vehicule concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi folosite de către serviciile de protecţie civilă, serviciile de pompieri și forţele de menţinere a ordinii publice.***Punctele 5.2-5.5 și punctul 5.7 din partea A a anexei I din** **Regulamentul (UE) 2018/858**, prevăd:***5.2.*** *Vehicul blindat codul - Un vehicul destinat protecţiei pasagerilor sau mărfurilor* *transportate, cu blindaj antiglonţ;****5.3****. Ambulanţă - Un vehicul din categoria M destinat transportului persoanelor bolnave sau rănite și dotat cu echipamente speciale în acest scop;****5.4.*** *Autovehicul funerar - un vehicul din categoria M destinat transportului persoanelor decedate și dotat cu echipamente speciale în acest scop;****5.5.*** *Vehicul accesibil scaunelor rulante - Un vehicul din categoria M1, fabricat sau transformat astfel încât în el să încapă una sau mai multe persoane așezate în scaunele lor rulante atunci când vehiculul rulează pe drum.*La transpunerea prevederilor respective s-a ținut cont de termenii și noțiunile prevăzute de Regulile de înmatriculare a autovehiculelor și remorcilor, aprobate în Anexa nr. 2 la Hotarârea Guvernului nr. 1047 din 08.11.1999. |
| ***Articolul 3******Domeniu de aplicare***(1) Prezenta directivă se aplică achizițiilor publice prin:(a) contracte de cumpărare, leasing, închiriere sau cumpărare cu plata în rate de vehicule de transport rutier atribuite de autorități contractante sau entități contractante în măsura în care acestea intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de achiziții publice prevăzute în Directivele 2014/24/UE[[2]](#footnote-2) și 2014/25/UE[[3]](#footnote-3) ale Parlamentului European și ale Consiliului; | ***Articolul 1 alin. (3)***(3) Prezenta lege este aplicabilă contractelor de achiziții publice și de achiziții sectoriale specificate în Anexa 1, încheiate de către:a) autoritățile contractante, în măsura în care acestea intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de atribuire prevăzute de Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice,b) entitățile contractante în măsura în care acestea intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de atribuire prevăzute Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale. | Compatibil | Directiva 2014/24/UE2 a fost transpusă prin Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice;Directiva 2014/25/UE3 a fost transpusă prin Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale. Enumerarea categoriei de contracte care cad sub incidența legii se regăsește în Anexa nr. 1 a proiectului, care corespunde prevederilor prevederilor din art. 3 alin. (1) lit. a)-c) din Directivă. |
| (b) contracte de servicii publice în sensul definiției din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului[[4]](#footnote-4) având ca obiect prestarea de servicii de transport rutier de pasageri care depășesc un prag care este definit de statele membre fără a se depăși valoarea maximă aplicabilă prevăzută la articolul 5 alineatul (4) din regulamentul respectiv; |  | Compatibil | Pentru implementarea art. 3 alin. (1) lit. b) din Directivă, care se refără la contractele de servicii publice, a fost prevăzut în proiect, la art. 9 „Dispoziții finale și tranzitorii”, un termen tranzitoiu pentru transpunerea de către Guvern a Regulamentului (CE) nr. 1370/20074 |
| (c) contracte de servicii prevăzute în tabelul 1 din anexa la prezenta directivă, în măsura în care autoritățile contractante sau entitățile contractante intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de achiziții publice prevăzute în Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE. |  | Compatibil | Directiva 2014/24/UE2 a fost transpusă prin Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice;Directiva 2014/25/UE3 a fost transpusă prin Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale.Art. 1 alin. (3) al proiectului stabilește incidența asupra contractelor de achiziții publice și de achiziții sectoriale specificate în Anexa 1, care corespunde tabelului 1 din anexa la Directivă |
| Prezenta directivă se aplică numai contractelor pentru care a fost deschisă procedura concurențială de ofertare după 2 august 2021, sau, în cazul în care nu este prevăzută o procedură concurențială de ofertare, situațiilor în care autoritatea contractantă sau entitatea contractantă a început procedura de achiziții publice după data respectivă. |  | Inaplicabil | Norma din directivă are drept reper de referință data de 2 august 2021 |
| (2)   Prezenta directivă nu se aplică:(a) vehiculelor menționate la articolul 2 alineatul (2) literele (a), (b) și (c) și la articolul 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/858;(b) vehiculelor de categoria M3, altele decât vehiculele din clasa I și clasa A, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctele 2 și 3 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[[5]](#footnote-5). | ***Articolul 1***(4) Prevederile prezentei legi nu se aplică pentru contractele de achiziții menționate la art. 1, care au ca obiect următoarele categorii de vehicule: (...)1. macaralelor mobile - vehiculele din categoria N3 care nu sunt echipate pentru transportul de marfă și care sunt dotate cu macarale al căror moment de ridicare este mai mare sau egal cu 400 kNm.
2. i) vehiculele agricole sau forestiere;
3. vehiculele cu două sau trei roți și cvadriciclurile;
4. vehiculele cu șenile;
5. vehiculelor autopropulsate concepute și fabricate în mod specific pentru efectuarea de lucrări, care, datorită caracteristicilor lor constructive, nu sunt adecvate pentru transportul de persoane sau pentru transportul de marfă și care nu sunt utilaje montate pe șasiul unui autovehicul;
6. vehiculelor din categoria M3, altele decât vehiculele din clasa I și clasa A.
 | Compatibil | Pentu mai multă claritate, în cuprinsul art. 2 al proiectului au fost preluate toate derogările permise de Directivă, atât cele stabilite la art. 2, cât și la art. 3 alin. (2). **Potrivit articolul 2 alineatul (2) literele (a), (b) și (c) și la articolul 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/858:***a) vehiculelor agricole sau forestiere, astfel cum au fost definite în Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[[6]](#footnote-6);**b) vehiculelor cu două sau trei roţi și cvadriciclurilor, astfel cum au fost definite în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[[7]](#footnote-7);**c) vehiculelor cu șenile*.Potrivit **articolul 3 punctele 2 și 3 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului:***pct. 2*„*vehicul de categoria M2 sau M3 din clasa I” înseamnă un vehicul de categoria M2 sau M3 cu o capacitate mai mare de 22 de pasageri, pe lângă conducătorul auto, prevăzut din construcție cu spații pentru pasagerii care călătoresc în picioare, pentru a permite deplasări frecvente ale pasagerilor*;*pct. 3. „vehicul de categoria M2 sau M3 din clasa A” înseamnă un vehicul de categoria M2 sau M3 cu o capacitate care nu depășește 22 de pasageri, pe lângă conducătorul auto, conceput să transporte pasageri care călătoresc în picioare; și care are scaune și are spațiu pentru pasageri în picioare;*La transpunerea prevederilor respective au fost luați în considerare termenii și noțiunile cu care operează Regulile de înmatriculare a autovehiculelor și remorcilor, aprobate în Anexa nr. 2 la Hotarârea Guvernului nr. 1047 din 08.11.1999. |
| ***Articolul 4******Definiții***În sensul prezentei directive:1. „autorități contractante” înseamnă autorități contractante în sensul definiției de la articolul 2 alineatul (1) punctul 1 din Directiva 2014/24/UE și la articolul 3 din Directiva 2014/25/UE; | ***Articolul 2******Noțiuni principale***În sensul prezentei legi, termenii și expresiile utilizate au următoarele semnificații:*autoritate contractantă* ***–*** entitate definită la art. 13 alin. (1) din Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice; | Compatibil | Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice transpune Directiva 2014/24/UE  |
| 2. „entități contractante” înseamnă entități contractante în sensul definiției de la articolul 4 din Directiva 2014/25/UE; | *entitate contractantă* – entitate definită la art. 4 alin. (1) din Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale; | Compatibil | Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale transpune Directiva 2014/25/UE |
| 3. „vehicul de transport rutier” înseamnă un vehicul de categoria M sau N, în sensul definițiilor de la articolul 4 alineatul (1) literele (a) și (b) din Regulamentul (UE) 2018/858; | *vehicul de transport rutier* ***–*** vehicul rutier care efectuează operaţiuni de transport rutier pentru deplasarea mărfurilor sau a persoanelor, din categoria M sau N în sensul prevăzut la pct. 1.2. și pct. 1.3. din Anexa la Regulile de înmatriculare a autovehiculelor și remorcilor, aprobate în Anexa 2 la Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999.  | Compatibil | **Articolul 4 alineatul (1) literele (a) și (b) din Regulamentul (UE) 2018/858** prevede: (a) Categoria M cuprinde autovehicule concepute și fabricate în principal pentru transportul de persoane și al bagajelor acestora, subdivizată în:(i) Categoria M1: autovehicule cu cel mult opt locuri așezate în plus faţă de locul așezat al conducătorului și fără spaţiu pentru pasageri în picioare, indiferent dacă numărul locurilor așezate este limitat la locul așezat al conducătorului auto;(ii) Categoria M2: autovehicule cu mai mult de opt locuri așezate în plus faţă de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care nu depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spaţiu pentru pasageri în picioare; și(iii) Categoria M3: autovehicule cu mai mult de opt locuri așezate în plus faţă de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spaţiu pentru pasageri în picioare.Prevederile respective corespund pct. 1.2. și pct. 1.3. din Anexa la Regulile de înmatriculare a autovehiculelor și remorcilor, aprobate în Anexa 2 la Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999. |
| 4. „vehicul nepoluant” înseamnă:(a) un vehicul de categoria M1, M2 sau N1 cu o cantitate maximă de emisii la țeava de evacuare exprimate în CO2 g/km și cu emisiile de poluanți în condiții reale de conducere sub un procent din limitele de emisii aplicabile, astfel cum se prevede în tabelul 2 din anexă, sau | *vehicul nepoluant* - reprezintă:1. un vehicul din categoria M1, M2 sau N1, a cărui cantitate maximă generată a emisiilor de CO2 la țeava de evacuare, este 0 g/km, iar emisiile de poluanți în condiții reale de conducere sunt inexistente. Respectarea acestor cerințe se confirmă prin Certificatul de conformitate emis de către autoritatea națională de omologare de tip a unui stat membru al Uniunii Europene, conform listei prevăzute în Anexa nr. 2;
 | Compatibil | Prin noțiunea prevăzută la lit. a) din proiect, se propune recunoașterea Certificatelor de conformitate emise autoritățile naționale de omologare de tip a unui stat membru al Uniunii Europene (enumerate în Anexa nr. 2) pentru a nu bloca implementarea legii, întrucât R. Moldova nu a transpus deocamdată Regulamentele UE în domeniul omologării și certificării vehiculelor rutiere precum:*1) Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6);**2) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate;**3) Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE;**4) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 din 15 aprilie 2020 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.* |
| (b) un vehicul de categoria M3, N2 sau N3 ***care*** ***utilizează combustibili alternativi,*** definit la articolul 2 punctele 1 și 2 din Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului[[8]](#footnote-8) cu excepția combustibililor produși din stocul alimentar expus unui risc ridicat de schimbare a destinației terenurilor pentru care se observă o extindere semnificativă a suprafeței de producție la terenuri cu stocuri mari de carbon în conformitate cu articolul 26 din Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului[[9]](#footnote-9). În cazul vehiculelor care utilizează biocombustibili lichizi, combustibili sintetici și parafinici, acești combustibili nu vor fi amestecați cu combustibili fosili convenționali; | b) un vehicul de categoria M3, N2 sau N3 care utilizează combustibili alternativi, cu excepția combustibililor produși din stocul alimentar, care prezintă riscuri ridicate din perspectiva schimbării destinației terenurilor pentru care se observă o extindere semnificativă a suprafeței de producție la terenuri cu stocuri mari de carbon, în conformitate cu normele specifice pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, produși din culturi alimentare și furajere, prevăzute în conformitate cu articolul 267 alin. (1) lit. d) din Legea nr. 10/2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile. În cazul vehiculelor care utilizează biocarburanți, combustibili sintetici și parafinici, acești combustibili nu vor fi amestecați cu combustibili fosili convenționali.*combustibil alternativ –* combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de combustibil fosil în livrarea de energie pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acestora și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, precum energia electrică, hidrogenul, biocombustibilii, biocarburanții, combustibilii sintetici și parafinici, gazul natural comprimat (GNCV) inclusiv biomentanul, gazul natural lichefiat și gazul petrolier lichefiat. | Compatibil | Avînd în vedere că noțiunea din Directivă operează cu termenul de „combustibil alternativ”, care nu este definit în legislația națională, prezentul proiect oferă noțiunea acestui termen, ținînd cont de prevederile Directivei 2014/94/UE și ale Legii nr. 10/2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile.Directiva (UE) 2018/2001 este transpusă prin Legea nr. 10/2016. |
| 5. „vehicul greu cu emisii zero” înseamnă un vehicul nepoluant astfel cum este definit la punctul 4 litera (b) din prezentul articol fără un motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 1 g CO2/kWh, măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[[10]](#footnote-10) și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, sau care emite mai puțin de 1 g CO2/km, măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului[[11]](#footnote-11) și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia. | *vehicul greu cu emisii zero***-** un vehicul nepoluant astfel cum este definit la lit. b) din prezentul articol fără un motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 1 g CO2/kWh, sau care emite mai puțin de 1 g CO2/km. Respectarea acestor cerințe se confirmă prin Certificatul de conformitate emis de către autoritatea națională de omologare de tip a unui stat membru al Uniunii Europene, conform listei prevăzute în Anexa nr. 2. | Compatibil | Prin noțiunea prevăzută de proiect, la fel se propune recunoașterea Certificatelor de conformitate emise autoritățile naționale de omologare de tip a unui stat membru al Uniunii Europene (enumerate în Anexa nr. 2) pentru a nu bloca implementarea legii, întrucât R. Moldova nu a transpus deocamdată Regulamentele UE în domeniul omologării și certificării vehiculelor rutiere (enumerate mai sus).  |
| ***Articolul 5******Țintele minime privind achizițiile publice***(1) Statele membre se asigură că achiziționarea de vehicule și servicii, astfel cum se menționează la articolul 3, respectă țintele minime privind achizițiile publice de vehicule ușoare nepoluante prevăzute în tabelul 3 din anexă și cele pentru vehicule grele nepoluante prevăzute în tabelul 4 din anexă. Aceste ținte sunt exprimate ca procente minime de vehicule nepoluante din numărul total de vehicule de transport rutier acoperite de totalul tuturor contractelor menționate la articolul 3, atribuite între 2 august 2021 și 31 decembrie 2025 pentru prima perioadă de referință și între 1 ianuarie 2026 și 31 decembrie 2030, pentru a doua perioadă de referință. | ***Articolul 3 alin. (1) lit. a) – c)***(1) În procesul de achiziție publică sau achiziție sectorială pentru atribuirea contractelor prevăzute la art. 1 alin (3), autoritățile și entitățile contractante au obligația de a respecta următoarele ținte minime, după caz:a) 13,5 % - ponderea de vehicule ușoare nepoluante din numărul total de vehicule ușoare, care fac obiectul contractelor de achiziție;b) 5 % - ponderea de vehicule grele nepoluante din categoria N2 și N3 (autoutilitare) din numărul total de vehicule grele încadrate în această categorie, care fac obiectul contractelor de achiziție;c) 23 %, ponderea de vehicule grele nepoluante din categoria M3 (autobuze) din numărul total de vehicule grele încadrate în această categorie, care fac obiectul contractelor de achiziție;***Articolul 4 alin. (1)*** (1) Țintele minime exprimate în valori procentuale de vehicule nepoluante se calculează din numărul total de vehicule de transport rutier din totalitatea contractelor de achiziții publice și sectoriale menționate la articolul 1, atribuite de autoritățile/entitățile publice în perioadele de referință stabilite la art. 5.  | Compatibil |  |
| (2) În scopul calculării țintelor minime privind achizițiile publice, data achiziției publice care trebuie luată în considerare este data finalizării procedurii de achiziții publice, prin atribuirea contractului. | ***Articolul 4 alin****.* ***(2)*** (2) Calcularea țintelor minime privind achizițiile publice, respectiv achizițiile sectoriale, se realizează în funcție de data finalizării procedurii de achiziții, prin atribuirea contractului. În acest scop, data care se ia în considerare este data publicării anunțului de atribuire în conformitate cu prevederile art. 30 din Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice, respectiv art. 61 din Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale.  | Compatibil |  |
| (3) Vehiculele care corespund definiției de vehicul nepoluant în conformitate cu articolul 4 punctul 4 sau de vehicul greu cu emisii zero prevăzute la articolul 4 punctul 5, ca urmare a postechipării, pot fi considerate vehicule nepoluante sau, respectiv, vehicule grele cu emisii zero, în scopul respectării țintelor minime privind achizițiile publice. | ***Articolul 4 alin. (3)***(3) Vehiculele care în rezultatul post echipării corespund noțiunii de vehicul nepoluant sau de vehicul greu cu emisii zero, pot fi considerate vehicule nepoluante sau, respectiv, vehicule grele cu emisii zero, în scopul respectării țintelor minime stabilite la art. 5 alin. (1). | Compatibil |  |
| (4) În cazul contractelor menționate la articolul 3 alineatul (1) litera (a), numărul de vehicule de transport rutier achiziționate, luate în leasing, închiriate sau cumpărate cu plata în rate în cadrul fiecărui contract este luat în considerare pentru evaluarea respectării țintelor minime privind achizițiile publice. | ***Articolul 4 alin. (4)***(4) În cazul contractelor prevăzute la pct. 1-3 din Anexa nr. 1, numărul de vehicule de transport rutier achiziționate, inclusiv cu plata în rate, luate în leasing sau locațiune, în cadrul fiecărui contract este luat în considerare pentru evaluarea respectării țintelor minime stabilite la art. 5 alin. (1). | Compatibil |  |
| (5) În cazul contractelor menționate la articolul 3 alineatul (1) literele (b) și (c), numărul de vehicule de transport rutier care urmează să fie utilizate pentru furnizarea serviciilor în cadrul fiecărui contract este luat în considerare pentru evaluarea respectării țintelor minime privind achizițiile publice. | ***Articolul 4 alin. (4)***(5) În cazul contractelor prevăzute la pct. 4 – l2 din Anexa nr. 1, numărul de vehicule de transport rutier care urmează să fie utilizate pentru prestarea serviciilor în cadrul fiecărui contract este luat în considerare pentru evaluarea respectării țintelor minime stabilite la art. 5 alin. (1).  | Compatibil |  |
| (6) În cazul în care nu se adoptă ținte noi pentru perioada de după 1 ianuarie 2030, se aplică în continuare țintele stabilite pentru a doua perioadă de referință și se calculează în conformitate cu alineatele (1)-(5) pentru următoarele perioade de cinci ani. | ***Articolul 3 alin. (5)***(4) În cazul în care nu se adoptă ținte noi pentru perioada de după 1 ianuarie 2031, se aplică în continuare țintele stabilite pentru perioada de referință prevăzută la alin. (1) și se calculează în conformitate cu alin. (2)-(4) și art. 6 pentru următoarele perioade succesive de cinci ani. | Compatibil |  |
| (7)  Statele membre pot aplica sau autoriza autoritățile lor contractante sau entitățile lor contractante să aplice ținte naționale mai ridicate sau cerințe mai stricte decât cele menționate în anexă. | ***Articolul 4 alin. (2)***(2) În cazul în care autoritățile contractante sau entitățile contractante beneficiază de asistență financiară externă precum contracte de grant, donații sau împrumuturi internaționale, destinate modernizării parcurilor de transport, achiziționării de vehicule sau servicii de transport rutier, acestea pot să-și asume un nivel mai ambițios al țintelor stabilite la art. 5. | Compatibil |  |
| *Articolul 8****Schimbul de cunoștințe și de bune practici***Comisia facilitează și organizează schimbul de cunoștințe și de bune practici între statele membre privind practicile pentru promovarea achizițiilor publice de vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic de către autoritățile contractante și entitățile contractante. | *Articolul 7****Schimbul de cunoștințe și de bune practici***Autoritățile și instituțiile publice cu competențe în aplicarea prezentei legi participă în cadrul schimbului de cunoștințe și bune practici cu statele membre ale Uniunii Europene, organizat de Comisia Europeană, privind practicile pentru promovarea achizițiilor publice/sectoriale de vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic. | Compatibil |  |
| ***Articolul 9******Procedura comitetului***(1) Comisia este asistată de comitetul înființat prin articolul 9 din Directiva 2014/94/UE.Comitetul respectiv reprezintă un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[[12]](#footnote-12).(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.(3) În cazul în care avizul comitetului urmează să fie obținut prin procedură scrisă, respectiva procedură se încheie fără rezultat atunci când, în termenul pentru emiterea avizului, președintele comitetului decide în acest sens sau o majoritate simplă dintre membrii comitetului solicită acest lucru. |  | Prevederi UE inaplicabile. |  |
| ***Articolul 10******Raportarea și revizuirea***(1)   Până la 2 august 2022, statele membre informează Comisia cu privire la măsurile întreprinse în vederea punerii în aplicare a prezentei directive și cu privire la intențiile statelor membre în ceea ce privește activitățile viitoare de punere în aplicare, inclusiv cu privire la calendarul și posibila repartizare a eforturilor între diferitele niveluri de guvernanță, precum și cu privire la orice alte informații pe care statul membru le consideră relevante. |  | Prevederi UE inaplicabile. |  |
| (2)   Până la 18 aprilie 2026 și, ulterior, la fiecare cinci ani, statele membre prezintă Comisiei un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive. Rapoartele respective conțin informații cu privire la măsurile întreprinse în vederea punerii în aplicare a prezentei directive, activitățile viitoare de punere în aplicare, precum și orice alte informații pe care statul membru le consideră relevante. Rapoartele menționate includ, de asemenea, numărul și categoriile de vehicule care fac obiectul contractelor menționate la articolul 3 alineatul (1) din prezenta directivă, pe baza datelor furnizate de Comisie în conformitate cu alineatul (3) din prezentul articol. Informațiile sunt prezentate pe baza categoriilor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 2195/2002 al Parlamentului European și al Consiliului[[13]](#footnote-13). | ***Articolul 6******Raportare***aniLa expirarea termenului de 5 ani de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Agenția Achiziții Publice, elaborează un raport privind punerea în aplicare a prevederilor prezentei legi și respectarea țintelor stabilite.(2) Raportul prevăzut la alin. (1) include informații privind măsurile întreprinse în vederea punerii în aplicare a prevederilor prezentei legi, informații cu privire la activitățile viitoare de punere în aplicare și orice alte informații considerate relevante, precum și informații cu privire la numărul și categoriile de vehicule care fac obiectul contractelor prevăzute în Anexa nr. 1, cu respectarea Vocabularului comun privind achizițiile publice (CPV). (3) Raportul se publică pe pagina web a instituției și remite spre examinare Guvernului, care poate decide asupra modificării țintelor stabilite pentru următoarea perioadă.(4) Un exemplar al Raportului se transmite spre informare și în adresa Comisiei Europene. | Compatibil |  |
| (3)   Pentru a sprijini statele membre în îndeplinirea obligațiilor de raportare care le revin, Comisia colectează și publică numărul și categoriile de vehicule care fac obiectul contractelor menționate la articolul 3 alineatul (1) literele (a) și (c) din prezenta directivă prin extragerea datelor relevante din anunțurile de atribuire a contractelor publicate în baza de date electronică zilnică a licitațiilor (*Tenders Electronic Daily* – TED) în conformitate cu Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE. |  | Prevederi UE inaplicabile |  |
| (4) Până la 18 aprilie 2027 și, ulterior, la fiecare cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, în care precizează măsurile luate de statele membre în acest sens, pe baza rapoartelor menționate la alineatul (2). |  | Prevederi UE inaplicabile |  |
| (5) Până la 31 decembrie 2027, Comisia reexaminează punerea în aplicare a prezentei directive și, dacă este cazul, prezintă o propunere legislativă de modificare pentru perioada de după 2030, inclusiv pentru stabilirea de noi ținte și pentru includerea altor categorii de vehicule, cum ar fi vehiculele cu două sau trei roți. |  | Prevederi UE inaplicabile |  |
| (6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) de stabilire a formatului rapoartelor menționate la alineatul (2) din prezentul articol și a modalităților de transmitere a acestora. |  | Prevederi UE inaplicabile |  |
| ***Articolul 11******Transpunerea***(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 4 decembrie 2010. Statele membre informează fără întârziere Comisia în această privință.Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere cu ocazia publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. |  | Compatibil | Directiva se transpune prin act legislativ. În preambulul actului legislativ este indicate claua de armonizare cu referire la Directiva 2009/33/CE cu modificările operate prin Directiva (UE) 2019/1161 și Decizia (UE) 2024/1254.  |
| ***Articolul 12******Intrarea în vigoare***Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. |  |  |  |
| ***Articolul 13******Destinatarii***Prezenta directivă se adresează statelor membre. |  |  |  |
|  | ***Articolul 7.******Dispoziții finale și tranzitorii***(1) Prezenta Lege se aplică procedurilor de achiziții publice și sectoriale inițiate începând cu data de 1 ianuarie 2026. Prin procedură de atribuire inițiată se înțelege orice procedură pentru care se transmite un anunț de participare sau, după caz, o invitație de participare începând cu data de 1 ianuarie 2026.(2) Dispoziţiile prevăzute la pct. 4 din Anexa 1 intră în vigoare la data de 1 ianuarie 2027.(3) În termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi, Guvernul va asigura: a) prezentarea către Parlament a propunerilor de actualizare a legislației în vigoare la prezenta lege;b) ajustarea actelor sale normative în vigoare în concordanță cu prezenta lege;c) elaborarea și aprobarea actelor normative noi necesare pentru implementarea prezentei Legi.  |  |  |
| **ANEXĂ**INFORMAȚII PENTRU PUNEREA ÎN APLICARE A ȚINTELOR MINIME PRIVIND ACHIZIȚIILE PUBLICE DE VEHICULELE DE TRANSPORT RUTIER NEPOLUANTE ÎN SPRIJINUL MOBILITĂȚII CU EMISII SCĂZUTE ÎN STATELE MEMBRE*Tabelul 1: Coduri ale Vocabularului comun privind achizițiile publice (Common Procurement Vocabulary – CPV) pentru serviciile menționate la articolul 3 alineatul (1) litera (c)*

|  |  |
| --- | --- |
| **Cod CPV** | **Descriere** |
| 60112000-6 | Servicii de transport public rutier |
| 60130000-8 | Servicii de transport rutier specializat de pasageri |
| 60140000-1 | Transport de pasageri ocazional |
| 90511000-2 | Servicii de colectare a gunoiului menajer |
| 60160000-7 | Transport rutier de poștă |
| 60161000-4 | Servicii de transport de colete |
| 64121100-1 | Servicii de livrare a poștei |
| 64121200-2 | Servicii de livrare a coletelor |

 | **ANEXĂ**Anexa 1Categoriile de contracte atribuite de autoritățile/entitățile contractate care intră sub incidența legii

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr.**  | **Categoria de contracte** | **Coduri ale Vocabularului Comun al achizițiilor publice (CPV)** |
| 1 | vânzare-cumpărare de vehicule, inclusiv cu plata în rate |  |
| 2 | leasingul de vehicule | PA02-0 |
| 3 | locațiune/închiriere de vehicule | PA01-7 |
| 4 | prestarea de servicii publice de transport rutier de pasageri |  |
| 5 | servicii de transport rutier public | 60112000-6 |
| 6 | servicii de transport rutier specializat de pasageri | 60130000-8 |
| 7 | transport de pasageri ocazional | 60140000-1 |
| 8 | servicii de colectare a deșeurilor menajere  | 90511000-2 |
| 9 | transport poștal rutier  | 60160000-7 |
| 10 | servicii de transport de colete | 60161000-4 |
| 11 | servicii de distribuire a corespondenței  | 64121100-1 |
| 12 | servicii de livrare a pachetelor  | 64121200-2 |

 | Compatibil |  |
| ***Tabelul 2:*** *Praguri de emisii pentru vehiculele ușoare nepoluante*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Categorii de vehicule | Până la 31 decembrie 2025 | De la 1 ianuarie 2026 |
|   | CO2 g/km | Emisiile de poluanți atmosferici generate în condiții reale de conducere (RDE) [(1)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20240520#E0012) ca procent din limitele de emisie [(2)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20240520#E0013) | CO2 g/km | Emisiile de poluanți atmosferici generate în condiții reale de conducere [(1)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20240520#E0012) ca procent din limitele de emisie [(2)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20240520#E0013) |
| M1 | 50 | 80 % | 0 | nu se aplică |
| M2 | 50 | 80 % | 0 | nu se aplică |
| N1 | 50 | 80 % | 0 | nu se aplică |
| (1)   Valorile maxime declarate în condiții reale de conducere (RDE) ale emisiilor de particule ultrafine (număr de particule) în #/km și de oxizi de azot (NOx) în mg/km, menționate la punctul 48.2 din Certificatul de conformitate, astfel cum sunt descrise în anexa IX la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (\*), pentru călătoriile complete și urbane în condiții RDE.(2)   Limitele de emisii aplicabile stabilite la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sau actele sale subsecvente. |

 |  | Prevederi inaplicabile | Începînd cu la 1 ianuarie 2026, valorile valorile maxime declarate în condiții reale de conducere (RDE) sunt 0, iar careva limite de emisii nu sunt plicabile. |
| ***Tabelul 3:*** *Țintele minime privind achizițiile publice referitoare la ponderea vehiculelor ușoare nepoluante în conformitate cu tabelul 2 din totalul numărului de vehicule ușoare care fac obiectul contractelor menționate la articolul 3 la nivel de stat membru*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Statul membru** | **De la 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025** | **De la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2030** |
| Luxemburg | 38,5 % | 38,5 % |
| Suedia | 38,5 % | 38,5 % |
| Danemarca | 37,4 % | 37,4 % |
| Finlanda | 38,5 % | 38,5 % |
| Germania | 38,5 % | 38,5 % |
| Franța | 37,4 % | 37,4 % |
| Regatul Unit | 38,5 % | 38,5 % |
| Țările de Jos | 38,5 % | 38,5 % |
| Austria | 38,5 % | 38,5 % |
| Belgia | 38,5 % | 38,5 % |
| Italia | 38,5 % | 38,5 % |
| Irlanda | 38,5 % | 38,5 % |
| Spania | 36,3 % | 36,3 % |
| Cipru | 31,9 % | 31,9 % |
| Malta | 38,5 % | 38,5 % |
| Portugalia | 29,7 % | 29,7 % |
| Grecia | 25,3 % | 25,3 % |
| Slovenia | 22 % | 22 % |
| Cehia | 29,7 % | 29,7 % |
| Estonia | 23,1 % | 23,1 % |
| Slovacia | 22 % | 22 % |
| Lituania | 20,9 % | 20,9 % |
| Polonia | 22 % | 22 % |
| Croația | 18,7 % | 18,7 % |
| Ungaria | 23,1 % | 23,1 % |
| Letonia | 22 % | 22 % |
| România | 18,7 % | 18,7 % |
| Bulgaria | 17,6 % | 17,6 % |

 |  | Prevederi inaplicabile |  |
| ***Tabelul 4:*** *Țintele minime privind achizițiile publice referitoare la ponderea vehiculelor grele nepoluante din totalul numărului de vehicule grele care fac obiectul contractelor menționate la articolul 3 la nivel de stat membru (\*)*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Statul membru** | **Camioane (categoria de vehicule N2 și N3)** | **Autobuze (categoria de vehicule M3)**[**(\*1)**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20240520#E0014) |
|  | **De la 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025** | **De la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2030** | **De la 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025** | **De la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2030** |
| Luxemburg | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Suedia | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Danemarca | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Finlanda | 9 % | 15 % | 41 % | 59 % |
| Germania | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Franța | 10 % | 15 % | 43 % | 61 % |
| Regatul Unit | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Țările de Jos | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Austria | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Belgia | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Italia | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Irlanda | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Spania | 10 % | 14 % | 45 % | 65 % |
| Cipru | 10 % | 13 % | 45 % | 65 % |
| Malta | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Portugalia | 8 % | 12 % | 35 % | 51 % |
| Grecia | 8 % | 10 % | 33 % | 47 % |
| Slovenia | 7 % | 9 % | 28 % | 40 % |
| Cehia | 9 % | 11 % | 41 % | 60 % |
| Estonia | 7 % | 9 % | 31 % | 43 % |
| Slovacia | 8 % | 9 % | 34 % | 48 % |
| Lituania | 8 % | 9 % | 42 % | 60 % |
| Polonia | 7 % | 9 % | 32 % | 46 % |
| Croația | 6 % | 7 % | 27 % | 38 % |
| Ungaria | 8 % | 9 % | 37 % | 53 % |
| Letonia | 8 % | 9 % | 35 % | 50 % |
| România | 6 % | 7 % | 24 % | 33 % |
| Bulgaria | 7 % | 8 % | 34 % | 48 % |

 |  | Prevederi inaplicabile |  |
| (\*1)   Jumătate din ținta minimă pentru ponderea de autobuze nepoluante trebuie să fie îndeplinită prin achiziționarea de autobuze cu emisii zero, astfel cum sunt definite la articolul 4 punctul 5. Această cerință este redusă la un sfert din ținta minimă pentru prima perioadă de referință dacă peste 80 % din autobuzele acoperite de totalul tuturor contractelor menționate la articolul 3, atribuite în perioada respectivă într-un stat membru, sunt autobuze supraetajate. | ***Articolul 5 alin. (2)-(3)***(2) Jumătate din valoarea țintelor minime prevăzute la alin. (1) lit. c) trebuie îndeplinită prin achiziționarea de vehicule grele cu emisii zero din categoria M3 (autobuze).(3) Cerința prevăzută la alin. (2) este redusă la un sfert din valoarea țintei minime prevăzute la alin. (1) lit. c) dacă peste 80% din vehiculele grele nepoluante din categoria M3 (autobuze), care fac obiectul contractelor prevăzute în Anexa nr. 1, sunt autobuze supraetajate. | Compatibil |  |

1. Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, [↑](#footnote-ref-1)
2. Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO) L 94, 28.3.2014; [↑](#footnote-ref-2)
3. Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CΕ (JO L 94, 28.3.2014); [↑](#footnote-ref-3)
4. Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului JO L 315, 3.12.2007; [↑](#footnote-ref-4)
5. Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 200, 31.7.2009); [↑](#footnote-ref-5)
6. Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieţei pentru vehiculele agricole sau forestiere (JO L 60, 2.3.2013); [↑](#footnote-ref-6)
7. Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieţei pentru vehiculele cu două sau trei roţi și pentru cvadricicluri (JO L 60, 2.3.2013) [↑](#footnote-ref-7)
8. Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014); [↑](#footnote-ref-8)
9. Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018); [↑](#footnote-ref-9)
10. Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE (JO L 188, 18.7.2009); [↑](#footnote-ref-10)
11. Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 171, 29.6.2007); [↑](#footnote-ref-11)
12. Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011). [↑](#footnote-ref-12)
13. Regulamentul (CE) nr. 2195/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 privind Vocabularul comun privind achizițiile publice (CPV) (JO L 340, 16.12.2002). [↑](#footnote-ref-13)