



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2026

Chișinău

**cu privire la aprobarea Metodologiei de calcul al costurilor
direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar**

În temeiul art. 3 alin. (3) lit. a) și art. 78 alin. (7) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 148/17 din 13 iunie 2015, CELEX: 32015R0909.

1. Se aprobă Metodologia de calcul al costurilor direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar (se anexează).

2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea termenului de o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Prim-ministru

VASILE TOFAN

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

Aprobat
prin Hotărârea Guvernului nr. /2026

**Metodologia de calcul al costurilor
direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar**

**Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE**

1. Metodologia de calcul al costurilor direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar (în continuare – *Metodologia*) stabilește modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciilor de transport feroviar, în scopul stabilirii tarifelor pentru pachetul minim de acces și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii, prevăzute la art. 31 alin. (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

2. Metodologia se aplică fără a aduce atingere dispozițiilor privind finanțarea infrastructurii sau echilibrul între venituri și cheltuieli ale administratorului de infrastructură, prevăzute la art. 17 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

3. În sensul prezentei Metodologii se utilizează noțiunile definite în Codul transportului feroviar nr. 19/2022, precum și cele definite în Metodologia de formare a tarifelor pentru serviciile de utilizare a infrastructurii feroviare, prestate de administratorul infrastructurii, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 543/2024.

**Capitolul II
DETERMINAREA COSTURILOR DIRECTE LA NIVEL DE REȚEA**

4. Costurile directe la nivel de rețea se calculează ca diferența între, pe de o parte, costurile pentru prestarea serviciilor din pachetul minim de acces și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii și, pe de altă parte, costurile neeligibile menționate la pct. 9-11.

5. Administratorul de infrastructură poate aplica costurile furnizării eficiente a serviciilor în scopul calculării costurilor directe la nivel de rețea menționate la pct. 4.

6. Valorile activelor utilizate pentru calcularea costurilor directe la nivel de rețea se bazează pe valori istorice sau, în cazul în care aceste valori nu sunt disponibile sau în cazul în care valorile curente sunt mai mici, pe valorile curente. Valorile istorice ale activelor se bazează pe sumele plătite și documentate de administratorul de infrastructură în momentul achiziționării acestor active. În caz de anulare a datoriilor, prin care toate sau o parte din datoriile administratorului de infrastructură au fost preluate de altă entitate, administratorul de infrastructură atribuie o parte importantă a datoriilor anulate pentru a reduce valoarea activelor sale și a costurilor directe corespunzătoare la nivel de rețea. Administratorul de infrastructură poate aplica valori, inclusiv valori estimate, valori curente sau valori de înlocuire, dacă acestea pot fi măsurate în mod transparent, obiectiv și solid și justificate în mod corespunzător în fața organului de reglementare a pieței.

7. Fără a aduce atingere pct. 9-11 și dacă administratorul de infrastructură poate măsura în mod transparent, solid și obiectiv și poate demonstra pe baza celor mai bune practici internaționale că toate costurile sunt generate în mod direct de exploatarea serviciului de transport feroviar, administratorul de infrastructură poate include în calcularea costurilor sale directe la nivel de rețea în special următoarele costuri:

7.1. costurile aferente personalului necesar pentru a menține deschis un anumit tronson de linie dacă un solicitant cere să exploateze un anumit serviciu de transport feroviar programat în afara orelor de exploatare obișnuite pentru linia respectivă;

7.2. partea din costurile cu infrastructura macazurilor, inclusiv aparatele de cale, care este expusă uzurii în urma exploatării serviciului de transport feroviar;

7.3. partea din costurile de reînnoire și de întreținere a firului de catenară sau a celei de-a treia șine de electrificare sau a ambelor, precum și a echipamentului de suport al liniei catenare, generată direct ca urmare a exploatării serviciului de transport feroviar;

7.4. costurile aferente personalului necesar pentru pregătirea alocării traselor și a graficului de circulație, în măsura în care acestea sunt direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar.

8. Costurile utilizate pentru calculare se bazează pe plățile efectuate sau preconizate de administratorul de infrastructură. Costurile calculate se măsoară sau se prognozează în mod consecvent pe baza datelor din aceeași perioadă de timp.

Capitolul III **COSTURI NEELIGIBILE**

9. Administratorul de infrastructură nu include în calcularea costurilor directe la nivel de rețea în special următoarele costuri:

9.1. costurile fixe legate de punerea la dispoziție a unui tronson de linie pe care administratorul de infrastructură trebuie să le suporte chiar și în lipsa unor mișcări de trenuri;

9.2. costurile care nu sunt legate de plăți efectuate de administratorul de infrastructură. Costurile sau centrele de cost care nu sunt direct legate de furnizarea pachetului minim de acces și de accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii;

9.3. costurile de achiziționare, de vânzare, de dezmembrare, de decontaminare, de recultivare sau de închiriere a terenurilor sau a altor mijloace fixe;

9.4. cheltuielile de regie la nivel de rețea, inclusiv salariile și pensiile care intră în această categorie;

9.5. costurile de finanțare;

9.6. costurile legate de progresul tehnologic sau de uzura morală;

9.7. costurile imobilizărilor necorporale;

9.8. costurile pentru senzorii de cale, echipamentele de comunicare și de semnalizare de cale, dacă acestea nu sunt generate direct de exploatarea serviciului de transport feroviar;

9.9. costurile pentru echipamentele de informare, echipamentele de comunicare amplasate în afara căii ferate sau echipamentele de telecomunicații;

9.10. costurile legate de cazuri individuale de forță majoră, accidente și întreruperi ale serviciilor, fără a aduce atingere art. 35 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

9.11. costurile pentru echipamentele de alimentare cu energie electrică de tracțiune, dacă nu sunt generate direct de exploatarea serviciului de transport feroviar. Costurile directe de exploatare a serviciilor de transport feroviar care nu utilizează echipamente de alimentare cu energie electrică nu includ costurile pentru utilizarea echipamentelor de alimentare cu energie electrică;

9.12. costurile legate de furnizarea informațiilor menționate la art. 20 alin. (1) pct. 2) lit. e) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, cu excepția cazului în care sunt generate de exploatarea serviciului de transport feroviar;

9.13. costurile administrative generate de regimurile de taxe diferențiate;

9.14. amortizarea care nu este determinată pe baza uzurii reale a infrastructurii cauzate de exploatarea serviciului de transport feroviar;

9.15. partea din costurile de întreținere și de reînnoire a infrastructurii civile care nu este generată direct de exploatarea serviciului de transport feroviar.

10. În cazul în care administratorul de infrastructură a primit fonduri pentru finanțarea anumitor investiții în infrastructură pe care nu este obligat să le ramburseze și în cazul în care astfel de investiții sunt luate în considerare la calcularea costurilor directe, costurile unor astfel de investiții nu generează creșterea nivelului taxelor fără a aduce atingere articolului 32 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

11. Costurile excluse din calculare sunt măsurate sau prognozate pe baza perioadei de timp menționate la pct. 8.

Capitolul IV **CALCULAREA ȘI MODULAREA** **COSTURILOR UNITARE DIRECTE**

12. Administratorul de infrastructură calculează costurile unitare directe medii pentru întreaga rețea prin împărțirea costurilor directe la nivel de rețea la numărul total de vehicul-kilometri, de tren-kilometri sau de tone brute-kilometri prognozat sau efectiv realizat.

13. În mod alternativ, dacă administratorul de infrastructură demonstrează organului de reglementare a pieței menționat la art. 50 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 că valorile sau parametrii diferă în mod semnificativ pentru diferite părți ale rețelei și după ce și-a împărțit rețeaua în părțile respective, administratorul de infrastructură calculează costurile unitare directe medii pentru părțile rețelei sale prin împărțirea costurilor directe pentru aceste părți la numărul total de vehicul-kilometri, de tren-kilometri sau de tone brute-kilometri prognozat sau efectiv realizat. Perioada de prognoză se stabilește, după caz, pentru mai mulți ani.

14. Pentru a calcula costurile unitare directe medii, administratorul de infrastructură poate utiliza o combinație de vehicul-kilometri, tren-kilometri sau tone brute-kilometri, cu condiția ca această metodă de calcul să nu afecteze legătura de cauzalitate directă cu exploatarea serviciului de transport feroviar. Fără a aduce atingere pct. 6, administratorul de infrastructură poate aplica costuri efective sau prognozate.

15. Administratorul de infrastructură modulează, după caz, costurile unitare directe medii pentru a lua în considerare diferitele niveluri de uzură cauzate infrastructurii, în conformitate cu unul sau mai mulți dintre următorii parametri:

15.1. lungimea trenului și/sau numărul de vehicule din compunerea trenului;

15.2. masa trenului;

15.3. tipul de vehicul, în special masa sa nesuspendată;

15.4. viteza trenului;

15.5. puterea de tracțiune a unității motoare;

15.6. greutatea pe osie și/sau numărul de osii;

15.7. numărul înregistrat de teșituri ale roților sau utilizarea efectivă a echipamentelor de protecție împotriva alunecării roților;

15.8. rigiditatea longitudinală a vehiculelor și forțele orizontale care afectează calea ferată;

15.9. energia electrică consumată și măsurată sau dinamica pantografelor sau a patinelor de contact, ca parametru de stabilire a ratei pentru uzura firului de catenară sau a șinei electrice;

15.10. parametrii căii ferate, în special razele;

15.11. orice alți parametri legați de costuri, în cazul în care administratorul de infrastructură poate demonstra organului de reglementare a pieței că valorile pentru fiecare astfel de parametru, inclusiv variația fiecărui astfel de parametru, acolo unde este relevant, sunt măsurate și înregistrate în mod obiectiv.

16. Modularea costurilor unitare directe nu duce la creșterea costurilor directe la nivel de rețea menționate la pct. 4.

17. Costurile suplimentare generate de redirecționarea, programată sau nu, a trenurilor la inițiativa administratorului de infrastructură nu se includ în costurile directe generate de exploatarea serviciilor de transport feroviar în cauză. Prima teză nu se aplică în cazul în care întreprinderii feroviare i se rambursează aceste costuri suplimentare de către administratorul de infrastructură sau în cazul în care redirecționarea a rezultat în urma unei proceduri de coordonare în conformitate cu art. 46 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

18. Numărul total de vehicul-kilometri, de tren-kilometri, de tone brute-kilometri sau o combinație a acestora, utilizat pentru calculele efectuate este măsurat sau prognozat pe baza perioadei de referință menționate la pct. 8.

Capitolul V

MODELAREA COSTURILOR ȘI CONTROLUL SIMPLIFICAT

19. După caz, administratorul de infrastructură poate calcula costurile unitare directe cu ajutorul unei modelări econometrice sau ingineresti a costurilor care să fie sprijinită de dovezi solide, cu condiția să poată demonstra organului de reglementare a pieței că respectivele costuri unitare directe includ numai costurile directe generate de exploatarea serviciului feroviar și, în special, nu includ niciunul dintre costurile menționate la pct. 9-11. Organul de reglementare a pieței poate solicita administratorului de infrastructură să calculeze, pentru comparație, costurile unitare directe în conformitate cu pct. 4 și pct. 12-14 sau cu ajutorul modelării costurilor în conformitate cu prima teză.

20. În cazul în care costurile directe la nivel de rețea menționate la pct. 4 sau costurile directe calculate pe baza modelării menționate la pct. 19, înmulțite cu numărul de tren-kilometri, de vehicul-kilometri și/sau de tone brute-kilometri

exploatate în perioada de referință, sunt echivalente fie cu mai puțin de 15 % din costurile totale de întreținere și de reînnoire, fie cu mai puțin de suma a 10 % din costurile de întreținere și 20 % din costurile de reînnoire, organul de reglementare a pieței poate efectua controlul menționat la art. 51 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 cu privire la calcularea costurilor directe la nivel de rețea în mod simplificat. Procentele prevăzute la prezentul punct se majorează, după caz, fără a depăși dublul valorilor indicate.

21. Organul de reglementare a pieței poate accepta calculul costurilor unitare directe medii prevăzute la pct. 12-14, calculul costurilor unitare directe medii modulate prevăzute la pct. 15 și/sau modelarea costurilor prevăzută la pct. 19, supuse controlului simplificat prevăzut la pct. 20, dacă, în urma verificării, constată că acestea sunt fundamentate și respectă cerințele prezentei Metodologii.

22. Controalele simplificate menționate la pct. 20 și pct. 21 sunt aplicate independent unul de altul. Controalele simplificate nu aduc atingere art. 31 sau art. 51 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

23. Organul de reglementare a pieței stabilește detaliile controlului simplificat.

24. Administratorul de infrastructură actualizează cu regularitate metoda de calculare a costurilor sale directe, luând în considerare cele mai bune practici internaționale.

25. Administratorul de infrastructură comunică organului de reglementare a pieței metoda sa de calculare a costurilor directe și, dacă este cazul, un plan de introducere treptată.

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul *hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Metodologiei de calcul al costurilor direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar*

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul *hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Metodologiei de calcul al costurilor direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar* (în continuare- proiect) este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Actul normativ de nivel primar care reglementează cadrul juridic privind gestionarea infrastructurii feroviare, organizarea activităților de transport feroviar, stabilirea și perceperea tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare este Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (în continuare – Codul transportului feroviar). Potrivit art. 1 alin. (1) lit. a) și alin. (2) lit. a) din Cod, acesta stabilește cadrul juridic privind condițiile de gestionare a infrastructurii feroviare și se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru furnizarea serviciilor de transport feroviar.

În conformitate cu art. 3 alin. (3) lit. a) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale elaborează acte normative în domeniul transportului feroviar și le prezintă Guvernului spre aprobare. Această prevedere stabilește competența Ministerului de a elabora și promova proiectul hotărârii Guvernului.

Totodată, potrivit art. 78 alin. (7) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Guvernul stabilește modul de calcul al costurilor suportate de întreprinderea feroviară ca urmare a furnizării serviciilor publice. Prin urmare, proiectul este elaborat în vederea instituirii cadrului normativ necesar pentru calcularea acestor costuri.

De asemenea, din art. 31 alin. (3) din Codul transportului feroviar, prevede că tarifele pentru pachetul minim de acces și pentru accesul la secțiunile de infrastructură feroviară care conectează infrastructurile de servicii se stabilesc la nivelul costului direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar. Pentru aplicarea acestei norme este necesară instituirea unor reguli uniforme și transparente de identificare, delimitare și calculare a costurilor generate direct de exploatarea serviciului de transport feroviar.

În acest context, proiectul *hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Metodologiei de calcul al costurilor direct generate de exploatarea serviciului*

de transport feroviar (în continuare – Metodologia) stabilește modalitățile de calculare a costurilor directe la nivel de rețea, categoriile de costuri eligibile și neeligibile, principiile de calculare a costurilor unitare directe medii, modularea acestora în funcție de nivelurile de uzură cauzate infrastructurii, precum și atribuțiile administratorului infrastructurii și ale organului de reglementare a pieței. Metodologia este aplicată la determinarea componentei de cost direct aferente tarifelor pentru pachetul minim de acces și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii.

Proiectul are drept sursă Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar, CELEX: 32015R0909. Regulamentul menționat detaliază aplicarea principiului prevăzut la art. 31 alin. (3) din Directiva 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european, directivă transpusă parțial prin Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

Prin proiect se urmărește crearea mecanismului normativ necesar pentru calcularea obiectivă, transparentă și verificabilă a costurilor direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar, astfel încât tarifele de utilizare a infrastructurii să fie fundamentate pe costurile efectiv imputabile circulației trenurilor și să nu includă cheltuieli care nu sunt determinate direct de exploatarea serviciilor de transport feroviar. Totodată, aplicarea Metodologiei contribuie la asigurarea unui sistem de tarificare transparent și nediscriminatoriu pentru întreprinderile feroviare și la utilizarea eficientă a infrastructurii feroviare.

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

Cadrul general privind tarificarea utilizării infrastructurii feroviare este stabilit prin Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Potrivit art. 31 alin. (1) și (2) din Cod, tarifele pentru utilizarea infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii sunt aplicate de administratorul infrastructurii în conformitate cu cadrul de tarificare, iar plățile se stabilesc potrivit tarifelor, regulilor și baremurilor incluse în documentul de referință al rețelei.

Art. 31 alin. (3) din Cod instituie principiul potrivit căruia tarifele pentru pachetul minim de acces și pentru accesul la secțiunile de infrastructură feroviară care conectează infrastructurile de servicii se stabilesc la nivelul costului direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar pe aceste secțiuni. Totodată, art. 30 alin. (10) prevede obligația administratorului infrastructurii de a stabili o metodă de repartizare a costurilor între diferitele categorii de servicii oferite întreprinderilor feroviare.

Pachetul minim de acces cuprinde serviciile indispensabile pentru circulația trenurilor pe infrastructura feroviară, inclusiv gestionarea cererilor de alocare a capacității, dreptul de utilizare a capacității alocate, utilizarea liniilor și a aparatelor de cale, gestionarea traficului, semnalizarea, comunicarea informațiilor privind circulația trenurilor și, după caz, utilizarea echipamentelor de alimentare cu energie electrică pentru tracțiune. Prin urmare, tariful aferent acestui pachet trebuie fundamentat pe partea din cheltuielile administratorului infrastructurii care este generată efectiv de exploatarea serviciilor de transport feroviar.

Codul transportului feroviar stabilește principiul costului direct, însă nu reglementează modalitatea concretă de identificare, delimitare, măsurare și repartizare a costurilor care pot fi considerate direct generate de circulația trenurilor. În special, Codul nu precizează:

- a) modul de calculare a costurilor directe la nivelul întregii rețele sau al unor părți ale acesteia;
- b) categoriile de costuri care pot fi incluse în calcul și condițiile în care acestea sunt eligibile;
- c) categoriile de costuri care trebuie excluse, precum costurile fixe existente indiferent de circulația trenurilor, cheltuielile generale, costurile de finanțare sau partea din costurile de întreținere și reînnoire care nu este determinată de exploatarea serviciului feroviar;
- d) unitățile de trafic utilizate pentru determinarea costului unitar direct, cum sunt tren-kilometru, vehicul-kilometru și tona brută-kilometru;
- e) regulile de utilizare a datelor istorice, curente sau prognozate și perioada de referință aplicabilă;
- f) condițiile de modulară a costurilor unitare directe în funcție de nivelul de uzură produs infrastructurii de caracteristicile trenurilor și ale vehiculelor;
- g) condițiile de utilizare a modelării econometrice sau ingineresti a costurilor;
- h) modalitatea de verificare a calculelor de către organul de reglementare a pieței.

În lipsa unor reguli detaliate și unitare, există riscul ca în calculul costului direct să fie incluse cheltuieli care nu au o legătură cauzală nemijlocită cu circulația trenurilor sau ca aceleași categorii de costuri să fie tratate neuniform. Această situație poate afecta transparența și verificabilitatea calculului, comparabilitatea tarifelor aplicate pentru utilizări echivalente ale infrastructurii, precum și caracterul nediscriminatoriu al accesului întreprinderilor feroviare la infrastructură.

De asemenea, lipsa unei metodologii detaliate îngreunează exercitarea atribuțiilor organului de reglementare a pieței în ceea ce privește verificarea conformității tarifelor, a aplicării corecte și nediscriminatorii a acestora și a

respectării principiului costului direct. Stabilirea expresă a categoriilor de costuri eligibile și neeligibile și a regulilor de calcul permite verificarea legăturii dintre costurile suportate de administratorul infrastructurii, volumul traficului și tarifele aplicate întreprinderilor feroviare.

Proiectul propune înlăturarea acestor lacune prin aprobarea unei metodologii care reglementează:

- a) calcularea costurilor directe la nivel de rețea;
- b) utilizarea valorilor activelor și a datelor efective sau prognozate;
- c) includerea numai a costurilor demonstrabile generate de exploatarea serviciului feroviar;
- d) excluderea costurilor fără legătură directă cu circulația trenurilor;
- e) calcularea costurilor unitare directe medii;
- f) modularea acestora în funcție de uzura produsă infrastructurii;
- g) utilizarea, în condiții justificate, a modelării econometrice sau ingineresti;
- h) verificarea calculelor de către organul de reglementare a pieței.

Astfel, intervenția normativă este necesară pentru operaționalizarea art. 31 alin. (3) din Codul transportului feroviar și pentru instituirea unui mecanism transparent, obiectiv și verificabil de determinare a costurilor care constituie baza componentei tarifare aferente pachetului minim de acces și accesului la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul hotărârii Guvernului prevede aprobarea Metodologiei de calcul al costurilor direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar, în scopul determinării componentei de cost direct utilizate la stabilirea tarifelor pentru pachetul minim de acces și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii, în conformitate cu art. 31 alin. (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

Metodologia reglementează modul de identificare, calculare, repartizare și verificare a costurilor generate direct de circulația trenurilor. În acest sens, proiectul:

- definește noțiunile de „cost direct”, „cost unitar direct” și „centru de cost”, necesare aplicării uniforme a mecanismului de calcul;
- stabilește că nivelul costurilor directe la nivel de rețea se determină prin deducerea costurilor neeligibile din costurile aferente furnizării pachetului minim de acces și accesului la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii;
- reglementează modul de evaluare a activelor utilizate la calcularea costurilor directe, prin utilizarea valorilor istorice, curente, estimate sau de înlocuire, în condițiile justificării transparente și obiective a acestora;
- determină categoriile de costuri care pot fi incluse în calculul costurilor directe, în măsura în care administratorul infrastructurii demonstrează

existența unei legături directe cu exploatarea serviciului de transport feroviar. Acestea includ, în special, anumite costuri cu personalul, partea din costurile macazurilor afectată de uzură, costurile aferente instalațiilor de electrificare și costurile de pregătire a alocării traselor și a graficului de circulație;

- stabilește expres categoriile de costuri care nu se includ în calcul, precum costurile fixe suportate independent de circulația trenurilor, cheltuielile generale, costurile de finanțare, costurile imobilizărilor necorporale, costurile terenurilor, anumite costuri administrative și partea din costurile de întreținere și reînnoire care nu este generată direct de exploatarea serviciului feroviar;
- prevede că fondurile nerambursabile utilizate pentru finanțarea investițiilor în infrastructură nu pot determina majorarea tarifelor, în cazul în care investițiile respective sunt luate în considerare la calcularea costurilor directe;
- instituie obligația administratorului infrastructurii de a calcula costurile unitare directe medii pentru întreaga rețea sau, în condiții justificate, pentru părți distincte ale rețelei, utilizând indicatori precum tren-kilometru, vehicul-kilometru și tonă brută-kilometru;
- reglementează modularea costurilor unitare directe medii în funcție de nivelurile diferite de uzură cauzate infrastructurii, prin raportare la parametri precum lungimea și masa trenului, tipul vehiculului, viteza, puterea de tracțiune, greutatea pe osie, numărul de osii, consumul de energie și caracteristicile căii ferate;
- stabilește că modularea costurilor unitare directe nu poate conduce la creșterea costurilor directe totale la nivel de rețea;
- exclude din costurile directe costurile suplimentare generate de redirectionarea trenurilor la inițiativa administratorului infrastructurii, cu excepțiile prevăzute de Metodologie;
- permite utilizarea modelării econometrice sau ingineresti pentru calcularea costurilor unitare directe, cu condiția justificării prin dovezi suficiente și a demonstrării faptului că rezultatul include exclusiv costurile generate direct de exploatarea serviciului feroviar;
- reglementează controlul simplificat al calculului costurilor directe de către Organul de reglementare a pieței, inclusiv criteriile valorice și procentuale de aplicare a acestuia;
- stabilește obligația administratorului infrastructurii de a actualiza periodic metoda de calcul, ținând cont de bunele practici internaționale și de a comunica Organului de reglementare a pieței metoda utilizată și, după caz, planul de introducere treptată.

Elementul principal de noutate constă în instituirea, pentru prima dată la nivel național, a unui mecanism detaliat și unitar de delimitare a costurilor generate

direct de circulația trenurilor de celelalte cheltuieli ale administratorului infrastructurii.

Totodată, proiectul introduce:

- criterii clare de eligibilitate și neeligibilitate a costurilor;
- unități standardizate pentru calcularea costului unitar direct;
- posibilitatea diferențierii costurilor în funcție de uzura efectiv produsă infrastructurii;
- metode alternative de calcul prin modelare econometrică sau inginerescă;
- mecanisme de verificare și control din partea organului de reglementare a pieței;
- obligații de actualizare și comunicare a metodei de calcul.

Prin aceste prevederi, proiectul operaționalizează principiul stabilit la art. 31 alin. (3) din Codul transportului feroviar și creează baza normativă pentru fundamentarea transparentă, obiectivă și nediscriminatorie a componentei de cost direct a tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Opțiunile alternative nu au fost luate în considerare, având în vedere că, în conformitate cu Legea nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, Republica Moldova și-a asumat angajamentul de a adopta treptat legislația europeană, inclusiv reglementările ce vizează infrastructura transportului feroviar. Proiectul transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar, așa cum este prevăzut la acțiunea nr. 78 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Impactul pozitiv constă în instituirea unui mecanism uniform, transparent și verificabil de calcul al costurilor directe, ceea ce va facilita exercitarea controlului asupra fundamentării tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare și va contribui la aplicarea nediscriminatorie a acestora.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea proiectului nu impune alocarea mijloacelor financiare din contul bugetului de stat.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Prezentul act normativ are un impact benefic asupra sectorului privat, prin instituirea unui mecanism transparent, obiectiv și nediscriminatoriu de calcul al costurilor directe utilizate la fundamentarea tarifelor de acces la infrastructura feroviară. Măsurile propuse vor spori previzibilitatea costurilor suportate de întreprinderile feroviare și vor contribui la crearea unui cadru favorabil desfășurării activității și dezvoltării serviciilor de transport feroviar.

4.4. Impactul social

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul nu implică prelucrarea datelor cu caracter personal și nu instituie obligații privind colectarea, stocarea, utilizarea sau transmiterea acestora. Prin urmare, proiectul nu generează impact asupra protecției datelor cu caracter personal.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu are impact asupra echității și egalității de gen.

4.5. Impactul asupra mediului

Nu prezintă impact asupra mediului.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Alte impacturi și informații relevante nu au fost identificate.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul hotărârii Guvernului conține norme privind armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene. Astfel, potrivit clauzei de armonizare, proiectul hotărârii Guvernului transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar, CELEX:32015R0909, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 148/17 din 13.06.2015.

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

Actul juridic al Uniunii Europene supus transpunerii, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar, stabilește normele aplicabile identificării și calculării costurilor directe utilizate la fundamentarea tarifelor pentru pachetul minim de acces și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii.

Codul transportului feroviar nr. 19/2022 constituie actul normativ de nivel primar care reglementează cadrul juridic privind gestionarea infrastructurii feroviare, organizarea activităților de transport feroviar și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare. Potrivit art. 31 alin. (3) din Cod, tarifele pentru pachetul minim de acces și pentru accesul la secțiunile de infrastructură feroviară care conectează infrastructurile de servicii se stabilesc la nivelul costului direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar.

Totodată, art. 3 alin. (3) lit. d) din Codul transportului feroviar prevede elaborarea de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a Metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și prezentarea acesteia Guvernului spre aprobare. În acest context, proiectul creează cadrul juridic intern necesar pentru aplicarea efectivă a principiului costului direct prevăzut de Codul transportului feroviar, prin reglementarea costurilor eligibile și neeligibile, a unităților de calcul, a parametrilor de modulare și a mecanismelor de verificare de către organul de reglementare a pieței.

Gradul de transpunere a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/909 prin proiect este reflectat în tabelul de concordanță elaborat în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Întru respectarea principalelor etape ale legiferării stabilite la art. 20 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, precum și în scopul asigurării transparenței conform cerințelor art. 9 din Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului actului normativ a fost plasat și poate fi accesat pe portalul particip.gov.md.

Linkul la anunțul de inițiere: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/17932.

Proiectul actului normativ va fi supus avizării și consultării publice conform cerințelor stabilite la art. 32 alin. (5) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, respectiv va fi transmis următoarelor autorități publice centrale responsabile de aplicarea prevederilor conținute în proiect și instituțiilor interesate:

- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale;
- Consiliul Concurenței;
- Centrul de Armonizare a Legislației;
- Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Calea Ferată din Moldova”);
- Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.

7. Concluziile expertizelor

După definitivarea proiectului actului normativ potrivit avizelor, expertizei de compatibilitate cu legislația UE și rezultatelor consultărilor publice, proiectul va fi supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Rezultatele expertizelor menționate supra vor fi incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Implementarea proiectului nu necesită modificarea sau abrogarea altor acte normative în vigoare. Prin aprobarea prezentului act normativ, care stabilește

metodologiei de calcul al costurilor direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar se realizează implementarea prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar, CELEX:32015R0909, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 148/17 din 13.06.2015.

Nu sunt identificate, la această etapă, necesități suplimentare de elaborare a unor acte normative noi sau a unor planuri de acțiune specifice pentru implementare.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Implementarea prevederilor proiectului *hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Metodologiei de calcul al costurilor direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar* nu necesită adoptarea unor măsuri normative suplimentare.

Administratorul infrastructurii va asigura calcularea și actualizarea costurilor directe, precum și comunicarea metodei de calcul către organul de reglementare a pieței, iar acesta va exercita verificarea și controlul prevăzute de Metodologie.

**Viceprim-ministru,
ministru**

Vladimir BOLEA

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1	Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploataării serviciului de transport feroviar, CELEX:32015R0909, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 148/17 din 13.06.2015					
2	Titlul actului normativ național Hotărârea Guvernului privind aprobarea metodologiei de calcul al costurilor direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar					
3	Gradul general de compatibilitate Compatibil					
4	Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale					
5	Data întocmirii 14.06.2026					
6	Traducere verificată de BIE					
Actul UE în limba română	Actul Uniunii Europene în limba engleză	Actul/actele normativ/e național/e în limba română	Traducerea actului/actelor normativ/e în limba engleză	Gradul de compatibilitate	Observațiile Republicii Moldova	Observațiile Comisiei Europene
7	8	9	10	11	12	13
Articolul 1 Obiect și domeniu de aplicare (1) Prezentul regulament stabilește modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploataării serviciilor de transport feroviar, în scopul stabilirii taxelor pentru pachetul minim de acces (setul minim de prestații) și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii menționate la articolul 31 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE.	Article 1 Subject matter and scope 1. This Regulation sets out the modalities for the calculation of the costs directly incurred as a result of operating the train service for the purpose of setting the charges for the minimum access package and access to infrastructure connecting service facilities referred to in Article 31(3) of Directive 2012/34/EU.	1. Metodologia de calcul al costurilor direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar (în continuare – <i>Metodologia</i>) stabilește modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploataării serviciilor de transport feroviar, în scopul stabilirii tarifelor pentru pachetul minim de acces și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii, prevăzute la art. 31 alin. (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.		Compatibil		
(2) Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere	2. This Regulation shall apply without prejudice to	2. Metodologia se aplică fără a aduce atingere dispozițiilor		Compatibil		

dispozițiilor privind finanțarea infrastructurii sau echilibrul între venituri și cheltuieli ale administratorului de infrastructură, prevăzute la articolul 8 din Directiva 2012/34/UE.	the provisions regarding the financing of infrastructure or the equilibrium of income and expenditure of the infrastructure manager set out in Article 8 of Directive 2012/34/EU.	privind finanțarea infrastructurii sau echilibrul între venituri și cheltuieli ale administratorului de infrastructură, prevăzute la art. 17 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.				
Articolul 2 Definiții În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:	Article 2 Definitions For the purposes of this Regulation, the following definitions shall apply:	3. În sensul prezentei Metodologii se utilizează noțiunile definite în Codul transportului feroviar nr. 19/2022, precum și cele definite în Metodologia de formare a tarifelor pentru serviciile de utilizare a infrastructurii feroviare, prestate de administratorul infrastructurii, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 543/2024.		Compatibil		
1. „cost direct” înseamnă costul generat direct ca urmare a exploatării serviciului de transport feroviar;	(1) ‘direct cost’ means the cost which is directly incurred as a result of operating the train service;			Compatibil	Transpus prin art. 3 din Metodologia de formare a tarifelor pentru serviciile de utilizare a infrastructurii feroviare, prestate de administratorul infrastructurii, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 543/2024.	
2. „cost unitar direct” înseamnă costul direct pe tren-kilometru, pe vehicul-kilometru, pe tonă brută-kilometru aferentă unui tren sau pe o combinație a acestora;	(2) ‘direct unit cost’ means the direct cost per train kilometre, vehicle kilometre, gross tonne kilometre of a train, or a combination of those;			Compatibil	Transpus prin art. 3 din Metodologia de formare a tarifelor pentru serviciile de utilizare a infrastructurii feroviare, prestate de administratorul infrastructurii, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 543/2024.	

3. „centru de cost” înseamnă o unitate operațională din cadrul sistemului contabil al administratorului de infrastructură căreia îi sunt alocate costurile în scopul repartizării directe sau indirecte a acestor costuri către un serviciu comercializabil.	(3) ‘cost centre’ means a business unit within the infrastructure manager's accounting system to which costs are allocated for the sake of apportioning those costs directly or indirectly to a marketable service.			Compatibil	Transpus prin art. 3 din Metodologia de formare a tarifelor pentru serviciile de utilizare a infrastructurii feroviare, prestate de administratorul infrastructurii, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 543/2024.	
Articolul 3 Costuri directe la nivel de rețea (1) Costurile directe la nivel de rețea se calculează ca diferența între, pe de o parte, costurile pentru prestarea serviciilor din pachetul minim de acces și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii și, pe de altă parte, costurile neeligibile menționate la articolul 4.	Article 3 Direct costs on a network-wide basis 1. Direct costs on a network-wide basis shall be calculated as the difference between, on the one hand, the costs for providing the services of the minimum access package and for the access to the infrastructure connecting service facilities and, on the other hand, the non-eligible costs referred to in Article 4.	4. Costurile directe la nivel de rețea se calculează ca diferența între, pe de o parte, costurile pentru prestarea serviciilor din pachetul minim de acces și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii și, pe de altă parte, costurile neeligibile menționate la pct. 9-11.		Compatibil		
(2) Statul membru poate decide ca administratorul de infrastructură să aplice costurile furnizării eficiente a serviciilor în scopul calculării costurilor directe la nivel de rețea menționate la alineatul (1).	2. The Member State may decide that the infrastructure manager applies the costs of efficient service provision for the purposes of calculation of direct costs on a network-wide basis referred to in paragraph 1.	5. Administratorul de infrastructură poate aplica costurile furnizării eficiente a serviciilor în scopul calculării costurilor directe la nivel de rețea menționate la pct. 4.		Compatibil		
(3) Valorile activelor utilizate pentru calcularea costurilor directe la nivel de rețea se bazează pe valori istorice sau, în cazul în care aceste valori nu sunt	3. Asset values used for the purpose of calculating direct costs on a network-wide basis shall be based on historic values or, where such values are not available or	6. Valorile activelor utilizate pentru calcularea costurilor directe la nivel de rețea se bazează pe valori istorice sau, în cazul în care aceste valori nu sunt disponibile sau în cazul în		Compatibil		

disponibile sau în cazul în care valorile curente sunt mai mici, pe valorile curente. Valorilor istorice ale activelor se bazează pe sumele plătite și documentate de administratorul de infrastructură în momentul achiziționării acestor active. În caz de anulare a datoriilor, prin care toate sau o parte din datoriile administratorului de infrastructură au fost preluate de altă entitate, administratorul de infrastructură atribuie o parte importantă a datoriilor anulate pentru a reduce valoarea activelor sale și a costurilor directe corespunzătoare la nivel de rețea. Prin derogare de la prima teză, administratorul de infrastructură poate aplica valori, inclusiv valori estimate, valori curente sau valori de înlocuire, dacă acestea pot fi măsurate în mod transparent, obiectiv și solid și justificate în mod corespunzător în fața organismului de reglementare.	where current values are lower, on current values. Historic values of the assets shall be based on the amounts paid and documented by the infrastructure manager at the time of acquisition of these assets. In case of a debt relief, whereby all of part of the infrastructure manager's debts have been assumed by another entity, the infrastructure manager shall attribute a relevant part of the debt relief to reduce its asset values and the corresponding direct costs on a network-wide basis. By derogation from the first sentence, the infrastructure manager may apply values including estimated values or current values or replacement values if they can be transparently, robustly and objectively measured and duly justified to the regulatory body.	care valorile curente sunt mai mici, pe valorile curente. Valorile istorice ale activelor se bazează pe sumele plătite și documentate de administratorul de infrastructură în momentul achiziționării acestor active. În caz de anulare a datoriilor, prin care toate sau o parte din datoriile administratorului de infrastructură au fost preluate de altă entitate, administratorul de infrastructură atribuie o parte importantă a datoriilor anulate pentru a reduce valoarea activelor sale și a costurilor directe corespunzătoare la nivel de rețea. Administratorul de infrastructură poate aplica valori, inclusiv valori estimate, valori curente sau valori de înlocuire, dacă acestea pot fi măsurate în mod transparent, obiectiv și solid și justificate în mod corespunzător în fața organului de reglementare a pieței.				
(4) Fără a aduce atingere articolului 4 și dacă administratorul de infrastructură poate măsura	4. Without prejudice to Article 4 and if the infrastructure manager can transparently, robustly, and	7. Fără a aduce atingere pct. 9-11 și dacă administratorul de infrastructură poate măsura în mod transparent, solid și		Compatibil		

în mod transparent, solid și obiectiv și poate demonstra pe baza (între altele) celor mai bune practici internaționale că toate costurile sunt generate în mod direct de exploatarea serviciului de transport feroviar, administratorul de infrastructură poate include în calcularea costurilor sale directe la nivel de rețea în special următoarele costuri:	objectively measure and demonstrate on the basis of, inter alia, best international practice that costs are directly incurred by the operation of the train service, the infrastructure manager may include in the calculation of its direct costs on a networkwide basis in particular the following costs:	obiectiv și poate demonstra pe baza celor mai bune practici internaționale că toate costurile sunt generate în mod direct de exploatarea serviciului de transport feroviar, administratorul de infrastructură poate include în calcularea costurilor sale directe la nivel de rețea în special următoarele costuri:				
(a) costurile aferente personalului necesar pentru a menține deschis un anumit tronson de linie dacă un solicitant cere să exploateze un anumit serviciu de transport feroviar programat în afara orelor de exploatare obișnuite pentru linia respectivă;	(a) costs of staff needed for keeping open a particular stretch of line if an applicant requests to run a specific train service scheduled outside the regular opening hours of this line;	7.1. costurile aferente personalului necesar pentru a menține deschis un anumit tronson de linie dacă un solicitant cere să exploateze un anumit serviciu de transport feroviar programat în afara orelor de exploatare obișnuite pentru linia respectivă;		Compatibil		
(b) partea din costurile cu infrastructura macazurilor, inclusiv aparatele de cale, care este expusă uzurii în urma exploatării serviciului de transport feroviar;	(b) the part of the costs of points infrastructure, including switches and crossings, that is exposed to wear and tear by the train service;	7.2. partea din costurile cu infrastructura macazurilor, inclusiv aparatele de cale, care este expusă uzurii în urma exploatării serviciului de transport feroviar;		Compatibil		
(c) partea din costurile de reînnoire și de întreținere a firului de catenară sau a celei de-a treia șine de electrificare sau a ambelor, precum și a echipamentului de suport al liniei catenare, generată direct ca urmare a	c) the part of the costs of renewing and maintaining the overhead wire or the electrified third rail or both and the supporting overhead line equipment directly incurred as a result of operating the train service;	7.3. partea din costurile de reînnoire și de întreținere a firului de catenară sau a celei de-a treia șine de electrificare sau a ambelor, precum și a echipamentului de suport al liniei catenare, generată direct ca urmare a exploatării		Compatibil		

exploatării serviciului de transport feroviar;		serviciului de transport feroviar;				
(d) costurile aferente personalului necesar pentru pregătirea alocării traselor și a graficului de circulație, în măsura în care acestea sunt direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar.	(d) the costs of staff needed for preparing the allocation of train paths and the timetable to the extent that they are directly incurred as a result of operating the train service.	7.4. costurile aferente personalului necesar pentru pregătirea alocării traselor și a graficului de circulație, în măsura în care acestea sunt direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar.		Compatibil		
(5) Costurile utilizate pentru calcularea în temeiul prezentului articol se bazează pe plățile efectuate sau preconizate de administratorul de infrastructură. Costurile calculate în temeiul prezentului articol se măsoară sau se prognozează în mod consecvent pe baza datelor din aceeași perioadă de timp.	5. Costs used for calculation under this Article shall be based on payments effected or forecast by the infrastructure manager. Costs calculated under this Article shall be measured or forecast consistently on the basis of data from the same time period.	8. Costurile utilizate pentru calculare se bazează pe plățile efectuate sau preconizate de administratorul de infrastructură. Costurile calculate se măsoară sau se prognozează în mod consecvent pe baza datelor din aceeași perioadă de timp.		Compatibil		
Articolul 4 Costuri neeligibile (1) Administratorul de infrastructură nu include în calcularea costurilor directe la nivel de rețea în special următoarele costuri:	Article 4 Non-eligible costs 1. The infrastructure manager shall not include in the calculation of direct costs on a network-wide basis in particular the following costs:	9. Administratorul de infrastructură nu include în calcularea costurilor directe la nivel de rețea în special următoarele costuri:		Compatibil		
(a) costurile fixe legate de punerea la dispoziție a unui tronson de linie pe care administratorul de infrastructură trebuie să le suporte chiar și în lipsa unor mișcări de trenuri;	(a) fixed costs relating to the provision of a stretch of line which the infrastructure manager must bear even in the absence of train movements;	9.1. costurile fixe legate de punerea la dispoziție a unui tronson de linie pe care administratorul de infrastructură trebuie să le		Compatibil		

		suporte chiar și în lipsa unor mișcări de trenuri;				
(b) costurile care nu sunt legate de plăți efectuate de administratorul de infrastructură. Costurile sau centrele de cost care nu sunt direct legate de furnizarea pachetului minim de acces și de accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii;	(b) costs that do not relate to payments made by the infrastructure manager. Costs or cost centres that are not directly linked to the provision of the minimum access package or to access to infrastructure connecting service facilities;	9.2. costurile care nu sunt legate de plăți efectuate de administratorul de infrastructură. Costurile sau centrele de cost care nu sunt direct legate de furnizarea pachetului minim de acces și de accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii;		Compatibil		
(c) costurile de achiziționare, de vânzare, de dezmembrare, de decontaminare, de recultivare sau de închiriere a terenurilor sau a altor mijloace fixe;	(c) costs of acquisition, selling, dismantling, decontamination, de recultivation or renting of land or other fixed assets;	9.3. costurile de achiziționare, de vânzare, de dezmembrare, de decontaminare, de recultivare sau de închiriere a terenurilor sau a altor mijloace fixe;		Compatibil		
(d) cheltuielile de regie la nivel de rețea, inclusiv salariile și pensiile care intră în această categorie;	(d) network-wide overhead costs, including overhead salaries and pensions;	9.4. cheltuielile de regie la nivel de rețea, inclusiv salariile și pensiile care intră în această categorie;		Compatibil		
(e) costurile de finanțare;	(e) financing costs;	9.5. costurile de finanțare;		Compatibil		
(f) costurile legate de progresul tehnologic sau de uzura morală;	(f) costs related to technological progress or obsolescence;	9.6. costurile legate de progresul tehnologic sau de uzura morală;		Compatibil		
(g) costurile imobilizărilor necorporale;	(g) costs of intangible assets;	9.7. costurile imobilizărilor necorporale;		Compatibil		
(h) costurile pentru senzorii de cale, echipamentele de comunicare și de semnalizare de cale, dacă acestea nu sunt generate	(h) costs of track-side sensors, track-side communication equipment and signalling equipment if	9.8. costurile pentru senzorii de cale, echipamentele de comunicare și de semnalizare de cale, dacă acestea nu sunt generate direct de exploatarea		Compatibil		

direct de exploatarea serviciului de transport feroviar;	not directly incurred by operation of the train service;	serviciului de transport feroviar;				
(i) costurile pentru echipamentele de informare, echipamentele de comunicare amplasate în afara căii ferate sau echipamentele de telecomunicații;	(i) costs of information, non-track side located communication equipment or telecommunication equipment;	9.9. costurile pentru echipamentele de informare, echipamentele de comunicare amplasate în afara căii ferate sau echipamentele de telecomunicații;		Compatibil		
(j) costurile legate de cazuri individuale de forță majoră, accidente și întreruperi ale serviciilor, fără a aduce atingere articolului 35 din Directiva 2012/34/UE;	(j) costs related to individual incidences of force majeure, accidents and service disruptions without prejudice to Article 35 of Directive 2012/34/EU;	9.10. costurile legate de cazuri individuale de forță majoră, accidente și întreruperi ale serviciilor, fără a aduce atingere art. 35 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;		Compatibil		
(k) costurile pentru echipamentele de alimentare cu energie electrică de tracțiune, dacă nu sunt generate direct de exploatarea serviciului de transport feroviar. Costurile directe de exploatare a serviciilor de transport feroviar care nu utilizează echipamente de alimentare cu energie electrică nu includ costurile pentru utilizarea echipamentelor de alimentare cu energie electrică;	(k) costs of electric supply equipment for traction current if not directly incurred by operation of the train service. Direct costs of operation of the train services that do not use electric supply equipment shall not include costs of using the electric supply equipment;	9.11. costurile pentru echipamentele de alimentare cu energie electrică de tracțiune, dacă nu sunt generate direct de exploatarea serviciului de transport feroviar. Costurile directe de exploatare a serviciilor de transport feroviar care nu utilizează echipamente de alimentare cu energie electrică nu includ costurile pentru utilizarea echipamentelor de alimentare cu energie electrică;		Compatibil		
(l) costurile legate de furnizarea informațiilor menționate la punctul 1 litera (f) din anexa II la Directiva 2012/34/UE, cu	(l) costs related to the provision of information mentioned under item 1(f) of Annex II to Directive 2012/34/EU, unless incurred	9.12. costurile legate de furnizarea informațiilor menționate la art. 20 alin. (1) pct. 2) lit. e) din Codul transportului feroviar nr.		Compatibil		

excepția cazului în care sunt generate de exploatarea serviciului de transport feroviar;	by operation of the train service;	19/2022, cu excepția cazului în care sunt generate de exploatarea serviciului de transport feroviar;				
(m) costurile administrative generate de regimurile de taxe diferențiate menționate la articolele 31 alineatul (5) și 32 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE;	(m) administrative costs incurred by schemes of differentiated charges referred to in Articles 31(5) and 32(4) of Directive 2012/34/EU;	9.13. costurile administrative generate de regimurile de taxe diferențiate menționate în Codul transportului feroviar nr. 19/2022;		Compatibil	Codul transportului feroviar nr. 19/2022 transpune parțial prevederile Directivei 2012/34/UE. Dispozițiile art. 31 alin. (5) și art. 32 alin. (4) din Directivă nu sunt reflectate în forma actuală a Codului. Întrucât este preconizată completarea cadrului normativ național prin modificarea Codului transportului feroviar, proiectul păstrează referința generală la regimurile de tarife diferențiate, fără indicarea unor articole concrete din Cod, pentru a evita instituirea unei trimiteri la norme care nu sunt încă în vigoare.	
(n) amortizarea care nu este determinată pe baza uzurii reale a infrastructurii cauzate de exploatarea serviciului de transport feroviar;	(n) depreciation which is not determined on the basis of real wear and tear of infrastructure due to the train service operation;	9.14. amortizarea care nu este determinată pe baza uzurii reale a infrastructurii cauzate de exploatarea serviciului de transport feroviar;		Compatibil		
(o) partea din costurile de întreținere și de reînnoire a infrastructurii civile care nu este generată direct de exploatarea serviciului de transport feroviar.	(o) the part of the costs of maintenance and renewal of civil infrastructure that is not directly incurred by operation of the train service.	9.15. partea din costurile de întreținere și de reînnoire a infrastructurii civile care nu este generată direct de exploatarea serviciului de transport feroviar.		Compatibil		

(2) Dacă administratorul de infrastructură a primit fonduri pentru finanțarea anumitor investiții în infrastructură pe care nu este obligat să le ramburseze și în cazul în care astfel de investiții sunt luate în considerare la calcularea costurilor directe, costurile unor astfel de investiții nu generează creșterea nivelului taxelor fără a aduce atingere articolului 32 din Directiva 2012/34/UE.	2. If the infrastructure manager received funding to finance specific infrastructure investments, which it is not obliged to repay and where such investments are taken into account in the calculation of direct costs, the costs of such investments shall not increase the level of charges without prejudice to Article 32 of Directive 2012/34/EU.	10. În cazul în care administratorul de infrastructură a primit fonduri pentru finanțarea anumitor investiții în infrastructură pe care nu este obligat să le ramburseze și în cazul în care astfel de investiții sunt luate în considerare la calcularea costurilor directe, costurile unor astfel de investiții nu generează creșterea nivelului taxelor fără a aduce atingere articolului 32 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.		Compatibil		
(3) Costurile excluse din calcularea în temeiul prezentului articol sunt măsurate sau prognozate pe baza perioadei de timp menționate la articolul 3 alineatul (5).	3. Costs excluded from calculation by virtue of this Article shall be measured or forecast on the basis of the time period referred to in Article 3(5).	11. Costurile excluse din calculare sunt măsurate sau prognozate pe baza perioadei de timp menționate la pct. 8.		Compatibil		
Articolul 5 Calcularea și modularea costurilor unitare directe (1) Administratorul de infrastructură calculează costurile unitare directe medii pentru întreaga rețea prin împărțirea costurilor directe la nivel de rețea la numărul total de vehicul-kilometri, de tren-kilometri sau de tone brute kilometri prognozat sau efectiv realizat.	Calculation and modulation of direct unit costs 1. The infrastructure manager shall calculate average direct unit costs for the entire network by dividing the direct costs on a network-wide basis by the total number of vehicle kilometres, train kilometres or gross tonne kilometres forecasted for or actually operated.	12. Administratorul de infrastructură calculează costurile unitare directe medii pentru întreaga rețea prin împărțirea costurilor directe la nivel de rețea la numărul total de vehicul-kilometri, de tren-kilometri sau de tone brute kilometri prognozat sau efectiv realizat.		Compatibil		
În mod alternativ, dacă administratorul de	Alternatively, if the infrastructure manager	13. În mod alternativ, dacă administratorul de		Compatibil		

infrastructură demonstrează organismului de reglementare menționat la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE că valorile sau parametrii menționați la alineatul (2) diferă în mod semnificativ pentru diferite părți ale rețelei și după ce și-a împărțit rețeaua în părțile respective, administratorul de infrastructură calculează costurile unitare directe medii pentru părțile rețelei sale prin împărțirea costurilor directe pentru aceste părți la numărul total de vehicul-kilometri, de tren-kilometri sau de tone brute-kilometri prognozat sau efectiv realizat. Perioada de prognoză poate acoperi câțiva ani.	demonstrates to the regulatory body referred to in Article 55 of Directive 2012/34/EU that the values or parameters mentioned in paragraph 2 are significantly different for different parts of its network, and after splitting its network into such parts, the infrastructure manager shall calculate average direct unit costs for the parts of its network by dividing the direct costs for these parts by the total number of vehicle kilometres, train kilometres or gross tonne kilometres forecast for or actually operated. The period of the forecast may cover several years.	infrastructură demonstrează organului de reglementare a pieței menționat la art. 50 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 că valorile sau parametrii diferă în mod semnificativ pentru diferite părți ale rețelei și după ce și-a împărțit rețeaua în părțile respective, administratorul de infrastructură calculează costurile unitare directe medii pentru părțile rețelei sale prin împărțirea costurilor directe pentru aceste părți la numărul total de vehicul-kilometri, de tren-kilometri sau de tone brute-kilometri prognozat sau efectiv realizat. Perioada de prognoză se stabilește, după caz, pentru mai mulți ani.				
Pentru a calcula costurile unitare directe medii, administratorul de infrastructură poate utiliza o combinație de vehicul-kilometri, tren-kilometri sau tone brute-kilometri, cu condiția ca această metodă de calcul să nu afecteze legătura de cauzalitate directă cu exploatarea serviciului de transport feroviar. Fără a aduce atingere articolul 3 alineatul (3),	In order to calculate the average direct unit costs, the infrastructure manager may use a combination of vehicle kilometres, train kilometres or gross tonne kilometres provided this method of calculation does not alter the direct causation link with the operation of the train service. Without prejudice to Article 3(3), the infrastructure manager may apply outturn or forecast costs.	14. Pentru a calcula costurile unitare directe medii, administratorul de infrastructură poate utiliza o combinație de vehicul-kilometri, tren-kilometri sau tone brute-kilometri, cu condiția ca această metodă de calcul să nu afecteze legătura de cauzalitate directă cu exploatarea serviciului de transport feroviar. Fără a aduce atingere pct. 6, administratorul de infrastructură poate aplica		Compatibil		

administratorul de infrastructură poate aplica costuri efective sau prognozate.		costuri efective sau prognozate.				
(2) Statele membre pot autoriza administratorul de infrastructură să moduleze costurile unitare directe medii pentru a lua în considerare diferitele niveluri de uzură cauzate infrastructurii, în conformitate cu unul sau mai mulți dintre următorii parametri:	2. Member States may allow the infrastructure manager to modulate the average direct unit costs to take into account the different levels of wear and tear caused to the infrastructure according to one or more of the following parameters:	15. Administratorul de infrastructură modulează, după caz, costurile unitare directe medii pentru a lua în considerare diferitele niveluri de uzură cauzate infrastructurii, în conformitate cu unul sau mai mulți dintre următorii parametri:		Compatibil		
(a) lungimea trenului și/sau numărul de vehicule din compunerea trenului;	(a) train length and/or number of vehicles in the train;	15.1. lungimea trenului și/sau numărul de vehicule din compunerea trenului;		Compatibil		
(b) masa trenului;	(b) train mass;	15.2. masa trenului;		Compatibil		
(c) tipul de vehicul, în special masa sa nesuspendată;	(c) type of vehicle, in particular its unsprung mass;	15.3. tipul de vehicul, în special masa sa nesuspendată;		Compatibil		
(d) viteza trenului;	(d) train speed;	15.4. viteza trenului;		Compatibil		
(e) puterea de tracțiune a unității motoare;	(e) traction power of the motorised unit;	15.5. puterea de tracțiune a unității motoare;		Compatibil		
(f) greutatea pe osie și/sau numărul de osii;	(f) axle weight and/or axle numbers;	15.6. greutatea pe osie și/sau numărul de osii;		Compatibil		
(g) numărul înregistrat de teșituri ale roților sau utilizarea efectivă a echipamentelor de protecție împotriva alunecării roților;	(g) recorded number of wheel flats or the effective use of equipment to protect against wheel slips;	15.7. numărul înregistrat de teșituri ale roților sau utilizarea efectivă a echipamentelor de protecție împotriva alunecării roților;		Compatibil		
(h) rigiditatea longitudinală a vehiculelor și forțele	(h) longitudinal stiffness of vehicles and horizontal	15.8. rigiditatea longitudinală a vehiculelor și forțele orizontale care afectează calea ferată;		Compatibil		

orizontale care afectează calea ferată;	forces impacting on the track;					
(i) energia electrică consumată și măsurată sau dinamica pantografelor sau a patinelor de contact, ca parametru de stabilire a taxei pentru uzura firului de catenară sau a șinei electrice;	(i) consumed and measured electric power or the dynamics of pantographs or contact shoes as a parameter to charge for the wear and tear of the overhead wire or the electric rail;	15.9. energia electrică consumată și măsurată sau dinamica pantografelor sau a patinelor de contact, ca parametru de stabilire a taxei pentru uzura firului de catenară sau a șinei electrice;		Compatibil		
(j) parametrii căii ferate, în special razele;	(j) track parameters, in particular radii;	15.10. parametrii căii ferate, în special razele;		Compatibil		
(k) orice alți parametri legați de costuri, în cazul în care administratorul de infrastructură poate demonstra organismului de reglementare că valorile pentru fiecare astfel de parametru, inclusiv variația fiecărui astfel de parametru, acolo unde este relevant, sunt măsurate și înregistrate în mod obiectiv.	(k) any other cost related parameters where the infrastructure manager can demonstrate to the regulatory body that values for each such parameter, including variation to each such parameter where relevant, are objectively measured and recorded.	15.11. orice alți parametri legați de costuri, în cazul în care administratorul de infrastructură poate demonstra organului de reglementare a pieței că valorile pentru fiecare astfel de parametru, inclusiv variația fiecărui astfel de parametru, acolo unde este relevant, sunt măsurate și înregistrate în mod obiectiv.		Compatibil		
(3) Modularea costurilor unitare directe nu duce la creșterea costurilor directe la nivel de rețea menționate la articolul 3 alineatul (1).	3. A modulation of the direct unit costs shall not result in an increase of the direct costs on a network-wide basis as referred to in Article 3(1).	16. Modularea costurilor unitare directe nu duce la creșterea costurilor directe la nivel de rețea menționate la pct. 4.		Compatibil		
(4) Costurile suplimentare generate de redirectionarea, programată sau nu, a trenurilor la inițiativa administratorului de infrastructură nu se includ în costurile directe generate	4. Additional costs incurred by the diversion, scheduled or otherwise, of trains at the instigation of the infrastructure manager shall not be included in the direct costs incurred by the operation of these train	17. Costurile suplimentare generate de redirectionarea, programată sau nu, a trenurilor la inițiativa administratorului de infrastructură nu se includ în costurile directe generate de exploatarea serviciilor de transport feroviar în cauză.		Compatibil		

de exploatarea serviciilor de transport feroviar în cauză. Prima teză nu se aplică în cazul în care întreprinderii feroviare i se rambursează aceste costuri suplimentare de către administratorul de infrastructură sau în cazul în care redirectionarea a rezultat în urma unei proceduri de coordonare în conformitate cu articolul 46 din Directiva 2012/34/UE.	services. The first sentence shall not apply if the railway undertaking is reimbursed for those additional costs by the infrastructure manager or the diversion resulted from a coordination procedure in accordance with Article 46 of Directive 2012/34/EU.	Prima teză nu se aplică în cazul în care întreprinderii feroviare i se rambursează aceste costuri suplimentare de către administratorul de infrastructură sau în cazul în care redirectionarea a rezultat în urma unei proceduri de coordonare în conformitate cu art. 46 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.				
(5) Numărul total de vehicul-kilometri, de tren-kilometri, de tone brute-kilometri sau o combinație a acestora, utilizat pentru calculele efectuate în temeiul prezentului articol, este măsurat sau prognozat pe baza perioadei de referință menționate la articolul 3 alineatul (5).	5. The total number of vehicle kilometres, train kilometres, gross tonne kilometres or a combination of those used for the purposes of the calculations made under this Article shall be measured or forecast on the basis of the reference period referred to in Article 3(5).	18. Numărul total de vehicul-kilometri, de tren-kilometri, de tone brute-kilometri sau o combinație a acestora, utilizat pentru calculele efectuate este măsurat sau prognozat pe baza perioadei de referință menționate la pct. 8.		Compatibil		
Articolul 6 Modelarea costurilor Prin derogare de la articolul 3 alineatul (1) și de la articolul 5 alineatul (1) prima teză, administratorul de infrastructură poate calcula costurile unitare directe cu ajutorul unei modelări econometrice sau ingineresti a costurilor care să fie sprijinită de dovezi solide, cu condiția să poată demonstra organismului de	Article 6 Cost modelling By derogation to Article 3(1) and the first sentence of Article 5(1), the infrastructure manager may calculate direct unit costs by means of robustly evidenced econometric or engineering cost modelling, provided it can demonstrate to the regulatory body that the direct unit costs include only direct costs incurred by the	19. Administratorul de infrastructură poate calcula costurile unitare directe cu ajutorul unei modelări econometrice sau ingineresti a costurilor care să fie sprijinită de dovezi solide, cu condiția să poată demonstra organului de reglementare a pieței că respectivele costuri unitare directe includ numai costurile directe generate de exploatarea serviciului feroviar și, în special, nu includ niciunul		Compatibil		

reglementare că respectivele costuri unitare directe includ numai costurile directe generate de exploatarea serviciului feroviar și, în special, nu includ niciunul dintre costurile menționate la articolul 4. Organismul de reglementare poate solicita administratorului de infrastructură să calculeze, pentru comparație, costurile unitare directe în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) și cu articolul 5 alineatul (1) sau cu ajutorul modelării costurilor în conformitate cu prima teză.	operation of the train service and, in particular, do not include any of the costs referred to in Article 4. The regulatory body may request the infrastructure manager to calculate for comparison direct unit costs in accordance with Article 3(1) and Article 5(1) or by means of cost modelling in accordance with the first sentence.	dintre costurile menționate la pct. 9-11. Organul de reglementare a pieței poate solicita administratorului de infrastructură să calculeze, pentru comparație, costurile unitare directe în conformitate cu pct. 4 și pct. 12-14 sau cu ajutorul modelării costurilor în conformitate cu prima teză.				
Articolul 7 Control simplificat (1) În cazul în care costurile directe la nivel de rețea menționate la articolul 3 alineatul (1) sau costurile directe calculate pe baza modelării menționate la articolul 6, înmulțite cu numărul de tren-kilometri, de vehicul-kilometri și/sau de tone brute-kilometri exploatate în perioada de referință, sunt echivalente fie cu mai puțin de 15 % din costurile totale de întreținere și de reînnoire, fie cu mai puțin de suma a 10 % din costurile de întreținere și 20 % din	Article 7 Simplified control 1. If direct costs on a network-wide basis referred to in Article 3(1) or direct costs calculated on the basis of modelling referred to in Article 6 multiplied by the number of train kilometres, vehicle kilometres and/or gross tonne kilometres, operated in the reference period are equivalent to either less than 15 % of the full costs of maintenance and renewal or less than the sum of 10 % of maintenance costs and 20 % of renewal costs, the regulatory body may carry out the control referred	20. În cazul în care costurile directe la nivel de rețea menționate la pct. 4 sau costurile directe calculate pe baza modelării menționate la pct. 19, înmulțite cu numărul de tren-kilometri, de vehicul-kilometri și/sau de tone brute-kilometri exploatate în perioada de referință, sunt echivalente fie cu mai puțin de 15 % din costurile totale de întreținere și de reînnoire, fie cu mai puțin de suma a 10 % din costurile de întreținere și 20 % din costurile de reînnoire, organul de reglementare a pieței poate efectua controlul menționat la art. 51 din Codul transportului feroviar nr.		Compatibil		

costurile de reînnoire, organismul de reglementare poate efectua controlul menționat la articolul 56 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE cu privire la calcularea costurilor directe la nivel de rețea în mod simplificat. Statele membre pot decide să crească procentele menționate la prezentul alineat, dar fără a depăși dublul valorilor indicate.	to in Article 56(2) of Directive 2012/34/EU over the calculation of direct costs on a networkwide basis in a simplified manner. Member States may decide to increase the percentages mentioned in this paragraph to not more than twice the indicated values.	19/2022 cu privire la calcularea costurilor directe la nivel de rețea în mod simplificat. Procentele prevăzute la prezentul punct se majorează, după caz, fără a depăși dublul valorilor indicate.				
(2) Organismul de reglementare poate accepta calculul costurilor unitare directe medii menționate la articolul 5 alineatul (1) și al costurilor unitare directe medii modulate menționate la articolul 5 alineatul (2) și/sau modelarea costurilor menționată la articolul 6 care face obiectul controlului simplificat menționat la alineatul (1) din prezentul articol, în cazul în care costurile directe medii per tren-kilometru al unui tren de 1 000 de tone se ridică la maximum 2 EUR (la prețurile și ratele de schimb din 2005, utilizând un indice de preț corespunzător).	2. The regulatory body may accept the calculation of the average direct unit costs referred to in Article 5(1) and the modulated average direct unit costs referred to in Article 5(2) and/or cost modelling referred to in article 6 subject to the simplified control referred to in paragraph 1 of this Article if the average direct costs per train kilometre of a 1 000 tonne train amounts to not more than EUR 2 (at 2005 prices and exchange rates, using an appropriate price index).	21. Organul de reglementare a pieței poate accepta calculul costurilor unitare directe medii prevăzute la pct. 12-14, calculul costurilor unitare directe medii modulate prevăzute la pct. 15 și/sau modelarea costurilor prevăzută la pct. 19, supuse controlului simplificat prevăzut la pct. 20, dacă, în urma verificării, constată că acestea sunt fundamentate și respectă cerințele prezentei Metodologii.		Compatibil	Pragul valoric exprimat în euro, stabilit în raport cu prețurile și cursurile de schimb din anul 2005, nu a fost preluat, întrucât utilizarea în actul normativ național a unei valori monetare fixe, raportate la un an de referință depășit, nu a fost considerată oportună.	
(3) Controalele simplificate menționate la alineatele (1) și (2) sunt aplicate	3. Simplified controls as referred to in paragraphs 1 and 2 shall be applied	22. Controalele simplificate menționate la pct. 20 și pct. 21 sunt aplicate independent unul		Compatibil		

independent unul de altul. Controalele simplificate nu aduc atingere articolelor 31 sau 56 din Directiva 2012/34/UE.	independently from one another. Simplified controls shall be without prejudice to Articles 31 or 56 of Directive 2012/34/UE.	de altul. Controalele simplificate nu aduc atingere art. 31 sau art. 51 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022				
(4) Organismul de reglementare stabilește detaliile controlului simplificat.	4. The regulatory body shall determine the details of the simplified control.	23. Organul de reglementare a pieței stabilește detaliile controlului simplificat.		Compatibil		
Articolul 8 Revizuirea calculului Administratorul de infrastructură actualizează cu regularitate metoda de calculare a costurilor sale directe, luând în considerare, printre altele, cele mai bune practici internaționale.	Article 8 Review of the calculation The infrastructure manager shall regularly update the method of calculation of its direct costs taking into account, inter alia, the best international practice.	24. Administratorul de infrastructură actualizează cu regularitate metoda de calculare a costurilor sale directe, luând în considerare cele mai bune practici internaționale.		Compatibil		
Articolul 9 Dispoziții tranzitorii Administratorul de infrastructură comunică organismului de reglementare metoda sa de calculare a costurilor directe și, dacă este cazul, un plan de introducere treptată, cel târziu până la 3 iulie 2017.	Article 9 Transitional provisions The infrastructure manager shall submit its method of calculation of direct costs and, if applicable, a phasing-in plan to the regulatory body no later than 3 July 2017.	25. Administratorul de infrastructură comunică organului de reglementare a pieței metoda sa de calculare a costurilor directe și, dacă este cazul, un plan de introducere treptată.		Compatibil		
Articolul 10 Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Se aplică de la 1 august 2015.	Article 10 This Regulation shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the Official Journal of the European Union. It shall apply from 1 August 2015.			Prevederi UE neaplicabile	Prevederea nu se transpune, întrucât stabilește efectele juridice ale regulamentului Uniunii Europene în statele membre, respectiv caracterul obligatoriu în toate elementele sale și aplicabilitatea directă. Republica Moldova nu este stat membru al Uniunii	

					Europene, iar actul este implementat printr-un act normativ național.	
Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.	This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.			Prevederi UE neaplicabile	Prevederea nu se transpune, întrucât stabilește efectele juridice ale regulamentului Uniunii Europene în statele membre, respectiv caracterul obligatoriu în toate elementele sale și aplicabilitatea directă. Republica Moldova nu este stat membru al Uniunii Europene, iar actul este implementat printr-un act normativ național.	
Adoptat la Bruxelles, 12 iunie 2015. Pentru Comisie Președintele Jean-Claude JUNKER	Done at Brussels, 12 June 2015. For the Commission The President Jean-Claude JUNKER			Prevederi UE neaplicabile	Prevederea nu are conținut normativ și identifică locul, data adoptării și reprezentantul instituției Uniunii Europene care a adoptat actul. Aceasta nu necesită transpunere în legislația națională.	



Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova

nr. 06-4266 din 28.07.2026

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, se solicită înregistrarea proiectului *hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Metodologiei de calcul al costurilor direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar*.

CERERE **privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat** **a proiectului de act al Guvernului**

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Metodologiei de calcul al costurilor direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Justificarea elaborării proiectului <i>hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Metodologiei de calcul al costurilor direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar</i> constă în necesitatea implementării prevederilor art. 3 alin. (3) lit. a) și art. 78 alin. (7) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Elaborarea proiectului este prevăzută la acțiunea nr. 59 din Anexa A „Transport feroviar”, Capitolul 14 „Politica de transport”, Clusterul 4 „Agenda verde și conectivitate sustenabilă” din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029,

		aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	Ministerul Finanțelor; Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; Ministerul Muncii și Protecției Sociale; Consiliul Concurenței; Centrul de Armonizare a Legislației; Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Calea Ferată din Moldova”); Biroul de Investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Laura RAILEAN, consultant principal, Direcția politici în domeniul transportului feroviar, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, tel. 0 22 250 615, e-mail: laura.railean@midr.gov.md .
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii Guvernului – 7 file; 2. Nota de fundamentare – 9 file; 3. Tabelul de concordanță – 18 file.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei și orei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

**Viceprim-ministru,
ministru**

Vladimir BOLEA