



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2024

Chișinău

pentru aprobarea Metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de Administratorul infrastructurii

În temeiul art. 3 alin. (3) lit. d) și art. 29 alin. (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.45-52, art. 57), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Metodologia de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de Administratorul infrastructurii (se anexează).
2. Administratorul infrastructurii, în termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri va elabora și va prezenta spre aprobare Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale cadrul de tarifare, în baza Metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, conform art. 29 alin. (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.
3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Prim-ministru

DORIN RECEAN

Contrasemnează:

Ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Andrei SPÎNU

METODOLOGIA
de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare
prestate de Administratorul infrastructurii

I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Metodologia de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare (în continuare – *Metodologie*) stabilește principiile unice de calculare a tarifelor pentru serviciile prestate contra plată de către Administratorul infrastructurii feroviare.
2. Prezenta Metodologie reglementează modul de calculare a tarifelor pentru serviciile prestate și componența/structura costurilor și cheltuielilor incluse în tariful pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară.
3. În sensul prezentei Metodologii, următoarele noțiuni se definesc astfel:
 - 1) *cost direct* - costul generat direct alocat ca urmare a exploatării serviciului de transport feroviar;
 - 2) *cost unitar direct* - costul direct per tren-kilometru, per vehicul-kilometru, per tonă brută-kilometru aferentă unui tren sau pe o combinație a acestora;
 - 3) *centru de cost* - 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.
4. Tarifele se determină în baza analizei detaliate a costurilor suportate de către Administratorul infrastructurii feroviare în perioada de activitate precedentă pentru ultimii 3 ani fiind aplicată o marjă rezonabilă a profitului.
5. Pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară rata profitului rezonabil (rata rentabilității capitalului propriu - ROE) nu va depăși 6,5%, care ține seama de riscuri, inclusiv riscul pentru venituri sau de absența unor riscuri suportate de Administratorul infrastructurii.

II. PRINCIPII ȘI REGULI DE BAZĂ

6. Mecanismul aplicat la determinarea și reglementarea tarifelor are la bază următoarele principii:
 - 1) asigurarea unui nivel sigur și eficace al calității serviciilor prestate;
 - 2) garantarea condițiilor echitabile, rezonabile și nediscriminatorii la prestarea serviciilor;
 - 3) recuperarea costurilor și cheltuielilor certe suportate de către Administratorul infrastructurii feroviare, în scopul asigurării viabilității financiare, continuității și dezvoltării activității acesteia.
7. Metoda de repartizare a costurilor și cheltuielilor între serviciile prestate este determinată în Politicile contabile pentru anul de gestiune a Administratorului infrastructurii feroviare.

8. Costurile materialelor repartizabile, costurile de personal repartizabile, costurile indirecte de producție și cheltuielile activității operaționale se repartizează între tipurile de servicii, conform normelor aprobate de către Administratorul infrastructurii.
9. La stabilirea bazei de calcul pentru determinarea tarifelor pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară, Administratorul infrastructurii feroviare ține contabilitatea separat pentru serviciile de infrastructură prestate și ține evidența costurilor și veniturilor pe centre de cost conform serviciilor furnizate, cu excepția primei aplicări.
10. Tarifele pentru pachetul minim servicii de acces și pentru accesul la secțiunile de infrastructură feroviară și/sau la instalațiile de servicii care conectează infrastructurile de servicii se stabilesc la costul direct operării serviciilor de transport feroviar pe aceste secțiuni.
11. Dacă serviciile suplimentare și cele auxiliare sunt prestate de Administratorul infrastructurii, tariful perceput pentru serviciul prestat nu trebuie să depășească costul acestuia, plus un profit rezonabil prevăzut de pct. 5.
12. Metoda de determinare a tarifelor pentru serviciile prestate se efectuează în baza costului acestora.

III. STRUCTURA COSTURILOR ȘI CHELTUIELILOR AFERENTE SERVICIILOR PRESTATE

13. Structura costurilor și cheltuielilor incluse în tariful pentru serviciile prestate cuprinde:
 - 1) *costuri materiale directe și repartizabile* – costul materialelor, al lucrărilor și al serviciilor utilizate în procesul de prestare al serviciului;
 - 2) *costuri cu personalul directe și repartizabile* – remunerarea, contribuțiile de asigurări sociale și primele de asigurare obligatorie de asistență medicală și alte plăți aferente personalului încadrat nemijlocit în procesul de prestare a serviciilor;
 - 3) *costurile indirecte de producție* – costurile legate de gestiune și deservire structurii organizaționale în procesul prestării serviciilor;
 - 4) *cheltuieli de distribuire, administrative și alte cheltuieli din activitatea operațională* - repartizate pentru fiecare din serviciile prestate de către Administratorul infrastructurii feroviare.
14. Costurile materialelor repartizabile, costurile de personal repartizabile și costurile indirecte de producție se repartizează între tipurile de servicii/centre de cost, proporțional numărului personalului pe subdiviziunile de activitate.
15. Cheltuieli de distribuire, administrative și alte cheltuieli din activitatea operațională se repartizează între tipurile de servicii proporțional numărului personalului pe subdiviziunile de activitate.
16. Componenta costurilor și cheltuielilor serviciilor prestate de Administratorul infrastructurii feroviare se stabilesc conform Standardului Național de Contabilitate „Cheltuieli” și a Indicațiilor metodice privind contabilitatea costurilor de producție și calculația costurilor produselor și serviciilor, aprobate prin Ordinul Ministerului Finanțelor nr.118/2013.
17. În costul serviciilor prestate nu se includ cheltuielile privind amenzile, penalitățile, despăgubirile pentru nerespectarea prevederilor legislației și clauzelor contractuale, de acoperire a lipsurilor și a pierderilor, cheltuielile legate de filantropie și de sponsorizare, pentru executarea sau plata lucrărilor (serviciilor) ce nu țin de activitatea de bază a Administratorului infrastructurii.

IV. COSTURILE DIRECTE LA NIVEL DE INFRASTRUCTURĂ

18. 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 cap. V.
19. Administratorul infrastructurii feroviare va aplica costurile furnizării eficiente a serviciilor în scopul calculării costurilor directe la nivel de rețea.
20. Valorile activelor utilizate pentru calcularea costurilor directe la nivel de rețea se bazează pe valorile de intrare sau în cazul în care aceste valori nu sunt disponibile, sau în cazul în care valorile contabile sunt mai mici, pe valorile curente. Valorilor de intrare ale activelor se bazează pe sumele plătite și documentate de administratorul infrastructurii 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 contabile sau valori de înlocuire, dacă acestea pot fi măsurate în mod transparent, obiectiv și solid, și justificate în mod corespunzător.
21. Fără a aduce atingere cap. V și dacă administratorul de infrastructură poate măsura în mod transparent, solid și obiectiv, demonstrează pe baza (între altele) celor mai bune practici internaționale că toate costurile sunt generate în mod direct de exploatarea serviciului de transport feroviar, administratorul infrastructurii poate include în calcularea costurilor sale directe la nivel de rețea în special următoarele costuri:
 - 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;
 - 2) partea din costurile cu infrastructura macazurilor, inclusiv aparatele de cale, care este expusă uzurii în urma exploatării serviciului de transport feroviar;
 - 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;
 - 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.
22. Costurile utilizate pentru calcularea tarifelor 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.

V. COSTURILE NEELIGIBILE

23. Administratorul infrastructurii feroviare nu va include în calculul costurilor directe și a cheltuielilor la nivelul întregii rețele, în special următoarele costuri și cheltuieli:
 - 1) costurile fixe legate de punerea la dispoziție a unui tronson de linie pe care administratorul infrastructurii trebuie să le suporte chiar și în lipsa circulației trenurilor;

- 2) costurile care nu sunt legate direct de plățile efectuate de administratorul infrastructurii. 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;
- 3) costurile de achiziționare, vânzare, dezmembrare, decontaminare, recultivare sau închiriere a terenurilor sau a altor mijloace fixe;
- 4) cheltuieli generale și administrative la nivel de rețea, inclusiv salariile care intră în această categorie;
- 5) costuri de finanțare;
- 6) costurile legate de progresul tehnologic sau de uzura morală;
- 7) costurile imobilizărilor necorporale;
- 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) costurile pentru echipamentele de informare, echipamentele de comunicare amplasate în afara căii ferate sau ale echipamentelor de comunicații electronice;
- 10) costurile legate de cazuri individuale de forță majoră, accidente și întreruperi ale serviciilor, inclusiv sancțiunile pentru acțiunile care perturbă exploatarea rețelei, compensații pentru întreprinderile care au avut de suferit din cauza perturbării și prime care recompensează depășirea performanțelor;
- 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 și nu includ costurile pentru utilizarea echipamentelor de alimentare cu energie electrică;
- 12) costurile legate de furnizarea informațiilor necesare introducerii sau operării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile solicitate, cu excepția cazului în care acestea sunt generate de exploatarea serviciului de transport feroviar;
- 13) cheltuielile administrative generate de sistemele de tarife diferențiate;
- 14) amortizarea care nu este determinată pe baza uzurii reale a infrastructurii cauzate de exploatarea serviciului de transport feroviar;
- 15) partea din costurile de întreținere și reînnoire a infrastructurii civile care nu este generată direct de exploatarea serviciului de transport feroviar.

Nomenclatorul costurilor și cheltuielilor se stabilește de Administratorul infrastructurii și se include în Politicile contabile ale acestuia, care va include și costurile, și cheltuielile prevăzute în acest punct, respectând prevederile Standardului Național de Contabilitate „Cheltuieli” și Indicațiile metodice privind contabilitatea costurilor de producție și calculația costului produselor și serviciilor, aprobate prin Ordinul Ministrului Finanțelor nr.118/2013.

24. Dacă administratorul infrastructurii 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 tarifelor.
25. La prezentarea proiectelor de modificare a tarifelor de acces la infrastructura feroviară, administratorul infrastructurii are obligația să demonstreze organului central de specialitate că, niciunul dintre elementele de cost prevăzute în cap. V nu a fost inclus în costurile directe. Altfel, sarcina probei revine administratorului infrastructurii.

VI. MODUL DE CALCUL AL TARIFELOR

26. Tariful pentru accesul la infrastructura feroviară, denumit în continuare TAI, reprezintă suma plătită de către un operator de transport feroviar, denumit în continuare OTF.
27. Pentru accesul la infrastructura feroviară, calculul și încasarea TAI revine în sarcina Administratorului infrastructurii feroviare.
28. TAI se aplică în mod nediscriminatoriu pentru toți OTF pentru condiții similare de transport.
29. Metodologia de calcul a TAI se bazează pe următoarele elemente tarifare:
 - 1) distanța parcursă de tren calculată între axa stației de origine și axa stației de destinație;
 - 2) tonajul brut al trenului;
 - 3) viteza de circulație a trenului;
 - 4) tipul de trafic: marfă sau călători;
30. Tarifele se stabilesc în baza rezultatelor analizei detaliate a costurilor și a cheltuielilor suportate de Administratorul infrastructurii feroviare.
31. **Calculul costurilor directe.** Costurile directe sunt acele costuri care pot fi atribuite direct exploatării serviciilor de transport feroviar. Formula utilizată pentru calcularea costurilor directe este următoarea:

$$C_{dir} = \sum(C_{var_i}) + C_{fix_aloc} \quad (1)$$

unde:

C_{dir} – costuri directe atribuite infrastructurii feroviare;

C_{var_i} – costuri variabile – toate elementele de cost direct implicate în exploatarea infrastructurii feroviare;

$C_{fix_alocate}$ - costurile fixe alocate constituie o parte a costurilor fixe (cum ar fi întreținerea infrastructurii) care pot fi alocate în mod rezonabil exploatării trenurilor.

32. **Calculul costului unitar direct.** Cost unitar direct este costul direct per tren-kilometru aferentă unui tren. Costurile unitare directe se calculează prin împărțirea costurilor directe totale la o unitate de măsură, cum ar fi tren-kilometri, vehicul-kilometri sau tonă brută-kilometri. Formula de calcul este următoarea:

$$C_{unitar_dir} = \frac{C_{dir}}{UM} \quad (2)$$

unde:

UM – unitate de măsură ca tren-kilometri, vehicul-kilometri sau tonă brută-kilometri.

33. **Calculul costurilor variabile per tren-kilometri.** Costurile variabile per tren-kilometri (tren-km) se calculează prin raportarea costurilor variabile totale la totalul unității de măsură, tren-km. Formula de calcule este următoarea:

$$C_{var_tren_km} = \frac{C_{var_total}}{L_{total_tren_km}} \quad (3)$$

unde:

C_{var_total} – costurile variabile totale înregistrate de administratorul infrastructurii;

$L_{total_tren_km}$ – lungimea totală de tren-kilometri.

34. **Alocarea costurilor fixe.** Alocarea costurilor fixe pe unitate de măsură se efectuează prin raportarea costurilor fixe alocate la lungimea totală de tren-kilometri. Formula de calcul este următoarea:

$$C_{fix_alocat_tren_km} = \frac{C_{total_fix_alocate}}{L_{total_tren_km}} \quad (4)$$

unde:

$C_{fix_alocat_tren_km}$ – Costrile fixe alocate per tren-km;

$C_{total_fix_alocate}$ – costuri fixe alocate înregistrate de administratorul infrastructurii;

$L_{total_tren_km}$ – lungimea totală de tren-kilometri.

35. **Costul total direct per tren-km.** Costul total direct per tren-km se efectuează prin însumarea costurilor variabile per tren-km și costurile fixe alocate per tren_km. Formula de calcul este următoarea:

$$C_{tkm} = C_{var_tren_km} + C_{fix_alocat_tren_km} \quad (5)$$

36. **Costuri variabile totale.** Costurile variabile totale constituie suma costurilor variabile pe componentele de costuri înregistrate de administratorul infrastructurii. Formula de calcul este următoarea:

$$C_{var_total} = \sum(C_{var_i}) \quad (6)$$

unde:

C_{var_total} – costurile variabile totale înregistrate de administratorul infrastructurii;

C_{var_i} – reprezintă fiecare componentă variabilă a costului, precum costurile de personal, puncte, semnalizare, deviere, modulate mentenanță și reînnoire, amortizare, etc. înregistrate de administratorul infrastructurii.

37. **Tariful pentru utilizarea infrastructurii feroviare.** Administratorul infrastructurii feroviare va asigura în mod obligatoriu un pachet minim de servicii pentru accesul la infrastructura feroviară, precum și accesul la facilitățile de pe linie, în mod echitabil și nediscriminatoriu, pentru întreprinderile feroviare cu care au semnat un contract de acces la infrastructura feroviară. Cuantumul tarifului pentru pachetul minim de servicii pentru acces

la infrastructura feroviară oferit trenurilor de călători sau de marfă se calculează aplicând următoarea formulă:

$$TAI = [(Ln * Ctkm) * Kvsn + (Ln * Ctkm) * Kvs + (Ln * Ctkm) * Kvpn + (Ln * Ctkm) * Kvnp] * Kgt * Kcor \quad (7)$$

unde:

- TAI* Valoarea tarifului de acces la infrastructura de calea ferată;
Ln Lungimea liniilor neelectrificate în kilometri parcurși de trenuri de călători;
Ctkm Costul per tren-km pentru transportul de călători/marfă pe liniile neelectrificate;
Kgt Coeficientul pentru greutatea trenului, conform parametrilor stabiliți;
Kcor Coeficientul de corecție în funcție de modificarea greutății brute;
Kvsn Coeficientul pentru viteza trenului de sub 40 km/oră;
Kvs Coeficientul pentru viteza trenului între 41-60 km/oră;
Kvpn Coeficientul pentru viteza trenului între 61-90 km/oră;
Kvnp Coeficientul pentru viteza trenului de peste 91 km/oră;

Parametrii coeficientului de greutate a trenului, inclusiv greutatea locomotivei (*Kgt*)

Coeficientul de greutate	Descrierea coeficientului		Valoarea
	pentru transportul de călători	pentru transportul marfar	
1	2	3	4
<i>Kgt</i>	Greutatea trenului mai puțin de 800 de tone	Greutatea trenului mai puțin de 1000 de tone	1,0
	Greutatea trenului între 801 și 1200 de tone	Greutatea trenului între 1001 și 2000 de tone	1,1
	Greutatea trenului peste 1200 de tone	Greutatea trenului peste 2000 de tone	1,2

NOTĂ: Greutatea trenului pentru *Kgt* cu valoarea 1,0, pentru transportul de călători va include greutatea de 800 de tone sau de 1000 de tone în cazul transportului marfar.

Parametrii coeficientului de viteză a trenului în funcție de viteza tehnică stabilită

Coeficientul de viteză	Descrierea coeficientului		Valoarea
	pentru transportul de călători	pentru transportul marfar	
1	2	3	4
<i>Kvsn</i>	Circulația sub viteza de 40 km/oră		0,95
<i>Kvs</i>	Circulația cu viteza între 41-60 km/oră		1,0
<i>Kvpn</i>	Circulația cu viteza între 61-90 km/oră		1,1
<i>Kvnp</i>	Circulația cu viteza de peste 90 km/oră		1,2

NOTĂ: Viteza calculată se rotunjește până la unități întregi conform regulilor de rotunjire a numerelor.

Coeficienți de corecție în funcție de modificarea greutății brute (K_{cor})

Tipul de trafic	Coeficientul de corecție	Valoarea
1	2	3
Tren de pasageri	Locomotivă simplă	0,2
	Tren ad-hoc (neprogramat)	1,1
Marfă	Locomotivă simplă	0,2
	Tren ad-hoc (neprogramat)	1,1
	Tren intermodal de marfă	0,9

38. OTF va ține cont de respectarea vitezei tehnice pe fiecare segment pe care va circula pe un anumit sector. Informațiile disponibile despre viteza pe sector sunt specificate în documentul de referință al administratorului infrastructurii (Orarul de circulație al trenurilor).
39. Pentru trenul de pasageri sau de marfă care, în timpul circulației de la stația de plecare la stația de sosire, își modifică greutatea brută, taxa se va calcula cu ajutorul unor coeficienți de corecție în funcție de valoarea greutății brute (K_{cor}) și în funcție de kilometrii parcurși, care va fi specificată în documentul de referință al administratorului infrastructurii.
40. Valoarea tarifelor pentru accesul la calea ferată la instalațiile de servicii se vor calcula în funcție de valoarea pachetului minim de servicii. Calculul cuantumului tarifelor pentru utilizarea facilităților de servicii se efectuează utilizând prevederile metodologiei și vor fi indicate în documentul de referință.
41. Valoarea tarifelor pentru serviciile suplimentare și auxiliare (ex. tarifele pentru utilizarea locomotivelor de manevră) se calculează prin utilizarea metodologiei și vor fi indicate în documentul de referință al Administratorului infrastructurii.

VII. MODUL DE APROBARE ȘI MODIFICARE A TARIFELOR

42. Administratorul infrastructurii feroviare, în termen de cel mult 60 de zile de la intrarea în vigoare a Metodologiei, va prezenta propuneri argumentate privind tarifele pentru serviciile de acces organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar. Anterior prezentării proiectului de tarife organului central de specialitate, Administratorul infrastructurii feroviare are obligația să respecte procedura de consultare publică cu părțile interesate din domeniu, publicând pe pagina sa web proiectul de tarife însoțit de nota de argumentare.
43. Organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar va examina în termen de cel mult 60 de zile proiectul de tarife pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară și va emite un ordin prin care vor fi aprobate tarifele pentru serviciile prestate de către Administratorul infrastructurii feroviare.
44. Tarifele aprobate se publică pe pagina web oficială a organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar și pe pagina web oficială a Administratorului infrastructurii.
45. Modificarea tarifelor se efectuează o dată la 2 ani sau în cazul în care sub influența unor factori obiectivi (oscilarea prețurilor la energia electrică, la combustibil, majorarea salariului, etc.) valoarea sumară a parametrilor de precizare se va modifica cu peste 10% față de datele care au stat la baza calculului tarifelor, prin prezentarea spre aprobare către organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar a proiectului de tarife modificat, de către Administratorul infrastructurii feroviare, cu cel puțin 90 de zile până la

data punerii lor în aplicare sau odată cu introducerea noului orar de circulație a trenurilor. Administratorul infrastructurii feroviare va respecta procedura de consultare publică a proiectului de tarife prevăzută de pct. 42.

46. Concomitent cu proiectul de tarife modificat, Administratorul infrastructurii feroviare va prezenta către organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar calculele corespunzătoare ale tarifelor, nota de argumentare și sinteza recomandărilor urmare a consultărilor publice a proiectului. Organul central de specialitate va accepta cererea de revizuire/aprobare a tarifelor la prezentarea integrală a dosarului prevăzut de prezentul punct.

NOTĂ INFORMATIVĂ

la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de Administratorul infrastructurii

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului

Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de Administratorul infrastructurii a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR).

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite

Conform prevederilor art. 3, alin. (3), lit. d) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Ministerul în vederea realizării misiunii și a funcțiilor sale de bază are atribuția de a elabora Metodologia de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare cu ulterioara ei aprobare de către Guvern.

Pe de altă parte Administratorul infrastructurii feroviare este responsabil de gestionarea (conducerea, administrarea și controlul intern) a infrastructurii feroviare, promovează și implementează proiecte de investiții în infrastructura feroviară. De asemenea, Administratorul infrastructurii feroviare are obligația să furnizeze prin contract, în condiții nediscriminatorii, tuturor întreprinderilor feroviare autorizate și certificate servicii în condițiile Codului.

Întreprinderilor feroviare trebuie să li se acorde acces la infrastructura feroviară, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructura feroviară națională pentru a opera orice tip de servicii de transport feroviar de mărfuri și de pasageri. Respectivul drept include și accesul la infrastructura existentă de conexiune cu porturile maritime și fluviale.

Accesul la infrastructura feroviară publică, la echipamentele feroviare și la infrastructurile de servicii se acordă întreprinderii feroviare în baza unui contract de alocare a capacității încheiat cu Administratorul infrastructurii.

De asemenea, este necesar de menționat că, gestionarea infrastructurii feroviare este o activitate de interes public, realizată de Administratorul infrastructurii în conformitate cu prevederile Codului.

În procesul de gestionare a infrastructurii feroviare, Administratorul infrastructurii are următoarele responsabilități:

- a) îndeplinește ansamblul funcțiilor economice și tehnice necesare pentru realizarea obiectivelor de performanță stabilite în contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare;
- b) asigură buna funcționare a liniilor de cale ferată, a instalațiilor, a sistemelor și a celorlalte elemente ale infrastructurii feroviare;
- c) repartizează capacitățile de infrastructură în conformitate cu prevederile Codului și reglementările aprobate de Guvern;
- d) gestionează circulația trenurilor și operațiunile de manevră pe liniile de cale ferată gestionate.

Situația privind stabilirea tarifelor de acces la infrastructura feroviară și executarea prevederilor Codului transportului feroviar privind furnizarea nediscriminatorie și transparentă a serviciilor de acces, este dictată de mai mulți factori precum: liberalizarea pieței și accesul echitabil la infrastructura feroviară; promovarea concurenței și standardizarea operațiunilor din sectorul feroviar; recuperarea costurilor și întreținerea infrastructurii feroviare; gestionarea cererii pentru infrastructură și utilizarea capacității infrastructurii feroviare; calcularea costurilor operaționale, dar și a externalităților precum impactul asupra mediului, poluarea fonică și uzura infrastructurii; stabilitate financiară și autonomie pentru administratorul infrastructurii feroviare pentru planificarea pe termen lung; decizii de investiții și operațiuni zilnice; promovarea transportului sustenabil (durabil), reducerea congestiei feroviare și a emisiilor.

Metodologia propusă prin prezentul proiect de hotărâre prevede elaborarea unui mecanism de formare a tarifelor pentru pachetul minim de servicii de acces, accesul la infrastructurile de servicii și, în caz de necesitate, servicii suplimentare și auxiliare.

3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene

Proiectul de hotărâre nu are ca scop armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene în sensul Regulamentului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018.

4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Prezentul proiect prevede stabilirea unor principii unice de calculare, aprobare și aplicare a tarifelor pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară în special pentru pachetul minim de servicii de acces, accesul la infrastructura de servicii, și alte servicii suplimentare și auxiliare. Respectiv, proiectul prevede determinarea tarifului, luându-se în calcul analiza detaliată a consumurilor și cheltuielilor suportate de Administratorul de infrastructură, cu excepția costurilor care sunt excluse din totalul costurilor din motivul neparticipării directe a acestora în prestarea serviciilor.

Obiectivele de bază ale metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de Administratorul infrastructurii sunt:

1. Elaborarea unui mecanism de stabilire a unui tarif real pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară care va ține cont de situația reală și cerințele pieței, de asemenea va permite și asigurarea condițiilor de siguranță pentru operatori;
2. Excluderea din consumurile și cheltuielile suportate de administrator a costurilor care nu participă direct în furnizarea serviciilor;
3. Stabilirea unui model de calcul care va ține cont de toate costurile și care va permite intervenții pe categoriile de costuri în caz că au suferit modificări în perioada de referință;
4. Disponibilitatea datelor în baza cărora se va efectua modelul clar de calcul, fără a lăsa loc de interpretare.

Tarifele pentru pachetul minim de acces (servicii) și accesul pe calea ferată la infrastructurile de servicii și/sau la instalațiile de servicii se bazează pe costurile care sunt suportate direct ca urmare a unei operațiuni de transport feroviar.

Administratorul infrastructurii feroviare va presta următoarele servicii:

- a) **Pachetul minim de servicii de acces;**
- b) **Accesul la infrastructura de servicii;**
- c) **Servicii suplimentare;**
- d) **Servicii auxiliare.**

Serviciile suplimentare și cele auxiliare pot fi furnizate și de întreprinderile care operează aceste infrastructuri de servicii, altele decât Administratorul infrastructurii. Operatorii infrastructurilor de servicii oferă, în mod nediscriminatoriu, tuturor întreprinderilor feroviare accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile indicate în documentul de referință al rețelei și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.

Metodologia de asemenea prevede obligații pentru Administratorul infrastructurii de a implementa o evidență contabilă separată în cadrul contabilității interne de gestiune și de a argumenta tarifele supuse aprobării prin implementarea centrelor de cost pe serviciile furnizate.

5. Fundamentarea economico-financiară

Implementarea proiectului de hotărâre de Guvern nu va necesita cheltuieli suplimentare de la bugetul de stat.

6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

Aprobarea proiectului de hotărâre nu implică modificarea sau elaborarea unor acte normative noi. Totodată, conform prevederilor art. 3 alin. (3) lit. g) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 Ministerul aprobă tarifele conform metodologiei aprobate de Guvern, la propunerea administratorului infrastructurii, care prezintă Ministerului spre aprobare un cadru de tarificare pentru pachetul minim de acces (servicii), accesul la infrastructurile de servicii, la serviciile auxiliare și cele suplimentare conform legislației naționale și tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.

7. Avizarea și consultarea publică a proiectului

Anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de Administratorul infrastructurii, a fost plasat pe pagina oficială a Ministerului, www.midr.gov.md (<https://midr.gov.md/ro/transparenta-decizionala/anunturi-de-initiere-a-politicilor>) și pe platforma www.particip.gov.md (https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/12220).

Proiectul a fost consultat prealabil cu Î.S. „Calea Ferată din Moldova” și Federația Sindicală a Feroviarilor din Republica Moldova prin scrisoarea nr. 12-753 din 09.02.2024, care au prezentat un aviz pozitiv asupra proiectului.

Proiectul a fost supus avizării și consultărilor publice în conformitate cu art. 32 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, prin expedierea acestuia tuturor părților interesate și plasat pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (www.midr.gov.md), la compartimentul „Transparență decizională”, sub compartimentul „Proiecte în dezbatere publică” și pe platforma www.particip.gov.md.

Astfel proiectul a fost avizat de următoarele autorități/instituții:

1. Ministerul Finanțelor, scrisoarea nr.18-69-3308 din 25.03.2024;
2. Ministerul Justiției, scrisoarea nr.04/2-3426 din 11.04.2024;
3. Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, scrisoarea nr.03-1118 din 08.04.2024;
4. Agenția Proprietății Publice, scrisoarea nr.05-03-2225 din 04.04.2024;
5. Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova”, scrisoarea nr. H-4/1204 din 15.05.2024;
6. Consiliul Concurenței, scrisoarea nr. DJ-06/263-525 din 23.04.2024;
7. Centrul de armonizare a legislației, scrisoarea nr.31/02-69-3491 din 28.03.2024;
8. Centrul Național Anticorupție, scrisoarea nr. 06/2/5560 din 02.04.2024.

Avizele și recomandările au fost incluse în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor, iar la definitivarea proiectului s-a ținut cont de propunerile și observațiile formulate.

Urmare a primei avizări, Proiectul a fost ajustat cu propunerile și recomandările părților interesate și a fost transmis la avizare repetată.

Astfel proiectul a fost avizat de următoarele autorități/instituții:

1. Agenția Proprietății Publice, scrisoarea nr.05-04-3686 din 04.06.2024;
2. Ministerul Finanțelor, scrisoarea nr.07/5-09/193 din 07.06.2024;
3. Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova”, scrisoarea nr. H-4/1389 din 10.06.2024;
4. Ministerul Justiției, scrisoarea nr.04/2-5324 din 10.06.2024;
5. Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, scrisoarea nr.03-1818 din 11.06.2024;
6. Consiliul Concurenței, scrisoarea nr. DJ-06/395-822 din 13.06.2024;
7. Centrul de armonizare a legislației, scrisoarea nr.31/02-69-6093 din 04.06.2024.

Avizele și recomandările au fost incluse în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor, iar la definitivarea proiectului s-a ținut cont de propunerile și recomandările formulate.

8. Constatările expertizei anticorupție

Proiectul a fost supus expertizei anticorupție conform art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind solicitată efectuarea expertizei de către Centrul Național Anticorupție prin scrisoarea MIDR nr. 12-3247 din 18.06.2024.

Urmare a expertizei efectuate de către CNA asupra proiectului, MIDR a recepționat Raportul de expertiză anticorupție la proiectul de hotărâre menționat prin scrisoarea nr. 06/2/10416 din 25.06.2024.

Expertiza anticorupție a fost inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor, iar la definitivarea proiectului s-a ținut cont de propunerile și observațiile formulate.

9. Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul nu are ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația UE, exceptându-se astfel de la efectuarea expertizei de compatibilitate.

Totodată, Centrul de armonizare a legislației prin avizul său nr.31/02-69-3491 din 28.03.2024 ca urmare a analizei de compatibilitate realizate, menționează că, proiectul național urmează a fi definitivat și îmbunătățit prin prisma observațiilor expuse în Capitolul II al Declarației. La fel, în procesul de definitivare a proiectului, vor fi revizuite și ajustate în mod corespunzător instrumentele de armonizare conform obiecțiilor formulate în Capitolul III al Declarației Centrului de armonizare a legislației. Metodologia este elaborată având la bază actele normative naționale care prevăd cine aprobă Metodologia și nomenclatorul tarifelor. Totodată, legislația națională nu prevede libertatea administratorului infrastructurii de a decide asupra modelului de calcul a tarifelor, aprobarea și aplicarea acestora, unde pentru Republica Moldova acestea fiind reglementate de Guvern și Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

Prevederile Regulamentului UE au fost utilizate ca buna practică. Armonizarea poate fi efectuată doar după modificarea legislației naționale care prevede aprobarea metodologiilor de formare a tarifelor de către Guvern.

Prin avizul repetat al Centrului de armonizare a legislației nr. 31/02-69-6093 din 04.06.2024 s-a menținut poziția de a fi examinat suplimentar proiectul național prin prisma prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/909 și planificarea transpunerii acestuia în cadrul normativ național.

Având în vedere prevederile actelor normative naționale, s-a propus armonizarea legislației naționale cu Regulamentul (UE) 2015/909 după liberalizarea pieței feroviare, care prevede apariția operatorilor privați în domeniul feroviar, precum și includerea acestui act normativ în planul de activitate a MIDR și a Guvernului pentru armonizare pentru anii 2027-2028.

10. Constatările expertizei juridice

Proiectul a fost supus expertizei juridice conform art. 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Expertiza a fost prezentată prin scrisoarea Ministerului Justiției nr. nr.04/2-3426 din 11.04.2024 și nr.04/2-5324 din 10.06.2024 iar rezultatele examinării acesteia sunt reflectate în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.

11. Constatările altor expertize

Analiza de impact asupra proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de Administratorul infrastructurii a fost remis Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător prin scrisoarea nr. 28-1032 din 23.02.2024. Astfel, în ședința din 05.03.2024 a Grupului de lucru analiza de impact asupra proiectului a fost susținută condiționat.

De asemenea, Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător a expertizat proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de Administratorul infrastructurii, remis prin scrisoarea nr.12-3321 din 21.06.2024. Astfel, în ședința din 02.07.2024 a Grupului de lucru proiectul de Hotărâre a fost susținută condiționat, fiind ulterior ajustat cu recomandările experților pronunțate în cadrul ședinței.

Secretar general

Angela ȚURCANU

SINTEZA
obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor

la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de Administratorul infrastructurii

(NU 255/MIDR/2024)

Instituția	Conținutul obiecției/ propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
	Expertiza CNA și recomandările Grupului de lucru pentru reglementarea activității de întreprinzător	
<p>Recomandările expertului și GL pentru RAÎ expuse în cadrul ședinței de examinare a proiectului Hotărârii Guvernului din 02.07.2024</p>	<p>Recomandări expuse prin Opinia expertului Secretariatului EIR: La pct.43 din Metodologie se prevede că ministerul aprobă tarifele printr-un „act administrativ”. Atenționăm că actul administrativ are un sens foarte larg, în multe cazuri acesta nu este menit să fie opozabil terților. Totodată, regulile care urmează a fi invocate și opozabile terților, în cazul dat mărimea tarifelor pentru serviciile în cauză, se aprobă prin act normativ, conform art.16 alin.(4) din Legea nr.100/2017 - prin Ordin sau Hotărâre. Mai mult, odată ce tarifele în cauză se referă la agenți economici, atenționăm că în conformitate cu art.5 din Legea nr.235/2006, reglementarea în cauză se efectuează doar prin acte normative. Este necesar de substituit sintagma „act administrativ” cu tipul de act normativ corespunzător (Ordin sau Hotărâre).</p> <p>Recomandări expuse în cadrul ședinței Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător din data de 02.07.2024:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Având în vedere că, proiectul de Metodologie nu prevede consultarea publică a proiectului, iar aceasta este importantă pentru piață, se recomandă includerea în proiectul de Metodologie, în pct. 42 și 4546 obligația față de Administratorul infrastructurii de a consulta proiectul de tarife anterior prezentării acestuia către organul central de specialitate pentru aprobare. 	<p>Se acceptă: Punctul 43 din Metodologie a fost modificat fiind substituită sintagma „act administrativ” cu cuvântul „ordin”.</p> <p>Se acceptă: Punctul 42 din Metodologie a fost modificat în final cu sintagma „Anterior prezentării proiectului de tarife organului central de specialitate, Administratorul infrastructurii feroviare are obligația să respecte procedura de consultare publică cu părțile interesate din domeniu, publicând pe pagina sa web proiectul de tarife însoțit de nota de argumentare.” Punctul 45 din Metodologie a fost modificat în final cu următoarea sintagmă: „Administratorul infrastructurii feroviare va respecta procedura de consultare publică a</p>

		<p>proiectului de tarife prevăzut de pct.42”.</p> <p>În pct. 46 prima propoziție după cuvântul „tarifelor” se modifică cu sintagma „ , nota de argumentare și sinteza recomandărilor urmare a consultărilor publice a proiectului”.</p>
<p>Centrul Național Anticorupție nr. 06/2/10416 din 25.06.2024</p>	<p>Pct.4, 11</p> <p>4. Tarifele se determină în baza analizei detaliate a costurilor suportate de către Administratorul infrastructurii feroviare în perioada de activitate precedentă pentru ultimii 3 ani fiind aplicată o marjă rezonabilă a profitului.</p> <p>11. Dacă serviciile suplimentare și cele auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru serviciul respectiv nu trebuie să depășească costul prestației, plus un profit rezonabil.</p> <p>Recomandări: Apreciind prin prisma prevederilor art.6 alin.(2) al Legii nr.235/2006, art.2, art.23 alin.(4) Codul transportului feroviar nr. 19 din 03 februarie 2022, se recomandă completarea normelor proiectului citate supra în sensul concretizării marjei de profit vizate.</p> <p>Pct.13, 31</p> <p>13. Structura costurilor și cheltuielilor incluse în tariful pentru serviciile prestate cuprinde: 1) costuri materiale directe și repartizabile – costul materialelor, al lucrărilor și al serviciilor utilizate în procesul de prestare al serviciului; 2) costuri cu personalul directe și repartizabile – remunerarea, contribuțiile de asigurări sociale și primele de asigurare obligatorie de asistență medicală și alte plăți aferente personalului încadrat nemijlocit în procesul de prestare a serviciilor;</p> <p>31. Calculul costurilor directe. Costurile directe sunt acele costuri care pot fi atribuite direct exploatării serviciilor de transport feroviar. Formula utilizată pentru calcularea costurilor directe este următoarea: $C_{dir} = \sum(C_{var_i}) + C_{fix_alocate}$ (1) unde: C_dir – costuri directe atribuite infrastructurii feroviare; C_var_i – costuri variabile – toate elementele de cost precum consumul de energie, întreținerea de rutină și costurile de personal direct implicate în exploatarea infrastructurii feroviare; C_fix_alocate - costurile fixe alocate constituie o parte a costurilor fixe (cum ar fi</p>	<p>Se acceptă:</p> <p>Marja rezonabilă a profitului pentru serviciile prestate este prevăzută în pct. 5 fiind de 6,5%.</p> <p>Astfel, punctul 11 a fost redactat în scopul stabilirii și pentru serviciile suplimentare și auxiliare a marjei de profit prevăzută de pct.5.</p> <p>Nu se acceptă:</p> <p>Motivul neacceptării recomandării CNA pentru pct.13, subpunctul 2) este în legătură cu faptul că sintagma la care se face referință este prevăzută de pct.29 din Indicații metodice privind contabilitatea costurilor și calculația costului produselor și serviciilor, aprobată prin Ordinul MF nr.118/2013 privind aprobarea Standardelor Naționale de Contabilitate.</p> <p>Se acceptă:</p> <p>În pct. 31 se exclude sintagma „precum consumul de energie, întreținerea de rutină și costurile de personal”</p>

întreținerea infrastructurii) care pot fi alocate în mod rezonabil exploatarea trenurilor.
Recomandări: Excluderea expresiilor “și alte plăți aferente personalului încadrat nemijlocit în procesul de prestare a serviciilor”/cuvântului “precum”.

Pct.20-21

20. Valorile activelor utilizate pentru calcularea costurilor directe la nivel de rețea se bazează pe valorile de intrare sau în cazul în care aceste valori nu sunt disponibile, sau în cazul în care valorile contabile sunt mai mici, pe valorile curente. Valorilor de intrare ale activelor se bazează pe sumele plătite și documentate de administratorul infrastructurii 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. [..]

21. Fără a aduce atingere cap. V și dacă administratorul de infrastructură poate măsura 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 infrastructurii poate include în calcularea costurilor sale directe la nivel de rețea în special următoarele costuri: [..]

Recomandări: Revizuirea propoziției “Valorilor de intrare ale activelor se bazează pe sumele plătite și documentate de administratorul infrastructurii în momentul achiziționării acestor active.” Prin prisma analizei evidențiate supra. Revizuirea expresiei „o parte importantă a datoriilor anulate” și concretizarea, în indici cuantificabili a aspectelor vizate de autor. Substituirea expresiei „și poate demonstra” cu cuvântul „demonstrează”.

Pct.25, 46

25. La prezentarea proiectelor de modificare a tarifelor de acces la infrastructura feroviară, administratorul infrastructurii are obligația să demonstreze organismului de reglementare

Nu se acceptă:

Punctul 20 a fost consultat cu Ministerul Finanțelor și Ministerul Economiei ca autorități, precum și cu Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, care nu au obiectat asupra formulei, decât pentru faptul că să fie expus având în vedere terminologia națională. Totodată, este imposibil de cuantificat partea importantă a datoriilor anuale din oficiu, respectiv se va examina la momentul examinării argumentărilor anexate la proiectul de tarife propus.

Se acceptă:

Sintagma din pct. 21 „și poate demonstra” se substituie cu cuvântul „demonstrează”.

Se acceptă:

În punctul 25 a fost exclus „organismul de reglementare și/sau”, iar în pct. 46 s-a inclus sintagma „Organul central de

	<p>și/sau organului central de specialitate că, niciunul dintre elementele de cost prevăzute în cap. V nu a fost inclus în costurile directe. Altfel, sarcina probei revine administratorului infrastructurii.</p> <p>46. Concomitent cu proiectul de tarife modificat, Administratorul infrastructurii feroviare va prezenta către organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar calculele corespunzătoare ale tarifelor și argumentarea privind veniturile așteptate în urma modificărilor aduse.</p> <p>Recomandări: Reglementarea temeiurilor pentru refuzul sau inacțiunea entității publice/restricția imputabilă entității publice în speță sub aspectul acceptării cererii și aprobării revizuirii tarifelor în condițiile neprezentării unei baze de argumentare solide de către solicitant.</p> <p>Pct.43</p> <p>43. Organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar va emite un act administrativ prin care vor fi aprobate tarifele pentru serviciile prestate de către Administratorul infrastructurii feroviare.</p> <p>Recomandări: Concretizarea termenului de examinare a solicitării privind revizuirea tarifelor.</p>	<p>specialitate va accepta cererea de revizuire/aprobare a tarifelor la prezentarea integrală a dosarului prevăzut de prezentul punct.”</p> <p>Se acceptă: În pct.43 a fost inclusă sintagma „examina în termen de cel mult 60 de zile proiectul de tarife pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară și va...”.</p>
	Aviz-2	
<p>Agencia Proprietății Publice nr.05-04-3686 din 04.06.2024</p>	<p>Comunică lipsa obiecțiilor</p>	<p>Se ia act.</p>
<p>Centrul de Armonizare a Legislației nr.31/02-69-6093 din 04.06.2024</p>	<p>Ca urmare a examinării versiunii inițiale a proiectului, prin Avizul de compatibilitate nr. 31/02-69-3491 din 28 martie 2024, Centrul a înaintat un șir de recomandări și obiecții de compatibilitate care nu au fost însușite de către autor în procesul definitivării acestuia, iar argumentele privind imposibilitatea și lipsa cadrului normativ național în domeniu care ar permite armonizarea normelor naționale la dispozițiile obligatorii ale Regulamentului, nu pot fi considerate pertinente reieșind din următoarele considerente.</p> <p>Necesitatea completării cadrului normativ național care să stabilească metodele de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare rezultă din recomandările formulate în Capitolul 14 „Politica transporturilor” din Raportul Comisiei Europene privind progresele</p>	<p>Se acceptă parțial: În procesul de elaborare a Metodologiei autorul s-a condus de actele normative naționale: art. 3, alin. (3), lit. d) din Codul transportului feroviar nr.19/2022; art. 32, alin. (4) din Legea nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate. În ambele cazuri legea prevede că Guvernul este responsabil de aprobarea metodologiei de calculare a tarifelor, iar Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va aproba cuantumul acestora.</p> <p>Respectiv, armonizarea legislației naționale prin transpunerea directă a Regulamentului (UE) 2015/909</p>

înregistrate de Republica Moldova în politica de extindere a UE, care constată că RM trebuie să pună în aplicare la timp Codul transportului feroviar.

Menționăm că, la nivel național, prevederile Directivei 2012/34/UE, cu modificările incluse prin Decizia delegată (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017, au fost transpuse parțial prin dispozițiile Codului transportului feroviar nr. 19/2022. Astfel, Directiva stabilește, printre altele, principiile și procedurile aplicabile în privința stabilirii și perceperii tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și în privința alocării capacităților de infrastructură feroviară, stabilite în Capitolul IV. Menționăm că, Capitolul IV al Directivei, în speță, art. 31 „Principii de tarifare” a constituit obiect al transpunerii prin prevederile corespondente ale art. 31 „Reguli de tarifare a infrastructurii feroviare” ale Codului.

Prin urmare, în scopul stabilirii modalităților de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciilor de transport feroviar, a taxelor pentru pachetul minim de acces (setul minim de prestații) și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii menționate la art. 31 (3) din Directiva 2012/34/UE, Comisia a adoptat Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar. Reieșind din cele expuse, în conformitate cu metodologia de armonizare a legislației naționale la cea UE, evidențiem că Directiva este obligatorie cu privire la rezultatul care trebuie atins, totodată, pentru punerea în aplicare uniformă a normelor legale, la nivelul UE, sunt aprobate Regulamentele de punere în aplicare, care sunt obligatorii în totalitatea sa, iar pentru Republica Moldova, în calitate de țară candidată la aderare, uniformizarea și preluarea acquis-ului UE în totalitatea sa este o obligație asumată pe calea integrării.

Astfel, menționăm că argumentul principal invocat de către autor și anume, cel că legislația națională, actualmente, nu prevede libertatea administratorului infrastructurii de a decide asupra modelului de calcul a tarifelor și aprobarea acestora, aceasta fiind

actualmente nu este posibilă și nici relevantă.

Prevederile Regulamentului UE au fost utilizate ca buna practică și nu în sensul armonizării. Armonizarea poate fi efectuată după modificarea legislației naționale în cele menționate și după implementarea primei etape a reformei feroviare, trecerea de la monopol la formarea pieței feroviare concurențiale.

Orice piață și orice industrie va solicita o perioadă de tranziție la noile reglementări, în special dacă industria este privată. Vor avea necesar de anumite reglementări interne, sisteme informaționale elaborate și implementate, model de costuri elaborat, verificat și implementat. Toate aceste acțiuni sunt de durată care necesită resurse și cel mai important resurse umane, care actualmente sunt un deficit considerabil pentru Republica Moldova, inclusiv în domeniul feroviar.

Regulamentul (UE) 2015/909 prevede anumite reguli de care trebuie să se conducă administratorul infrastructurii în stabilirea tarifelor și demonstrarea costurilor față de organismul de reglementare, în timp ce legislația națională prevede o metodologie de formare a tarifelor aprobată de Guvern și tarife aprobate de organul central de specialitate.

Legislația națională, actualmente, nu prevede libertatea administratorului infrastructurii de a decide asupra modelului de calcul a tarifelor și aprobarea acestora, precum prevede Regulamentul menționat.

Având în vedere că, Regulamentele (UE), care în mare parte sunt reglementări de implementare a Directivelor, care sunt obligatorii pentru țările membre, acestea vor deveni obligatorii și pentru Republica Moldova imediat ce va deveni țară Membră a UE.

	<p>obligația Guvernului și a Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, nu constituie motiv pentru autoritatea responsabilă de a nu prelua și aplica corespunzător prevederile UE în domeniu. Mai mult decât atât, evidențiem suplimentar că printre obligațiile organismului de reglementare (art. 56 din Directivă și corespondentul național din art. 51 „Organul de reglementare a pieței”) se enumeră și obligația de verificare a conformității tarifelor de acces la infrastructura feroviară cu prevederile privind tarifarea, inclusiv, art. 31, care a constituit obiect al transpunerii prin prevederile corespondente ale art. 31 „Reguli de tarifare a infrastructurii feroviare” din Directiva 2012/34/UE, iar pentru aplicarea consecventă a acestei obligații legale, preluarea prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/909 din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar este incontestabilă.</p> <p>În context, ținând cont de prevederile HG nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea, în conformitate cu principiul ireversibilității procesului de armonizare legislativă și pentru asigurarea compatibilității legislației naționale cu legislația UE în domeniu, reiterăm necesitatea examinării suplimentare a proiectului național prin prisma prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/909 și planificarea transpunerii acestuia în cadrul normativ național, or, nepreluarea corespunzătoare a normelor de punere în aplicare poate genera neconcordanțe cu prevederile UE deja preluate prin cadrul normativ național primar (Codul transportului feroviar nr. 19/2022).</p>	<p>Având în vedere tratamentul diferit a legislației naționale vs Regulamentul (UE) 2015/909 a reglementării activității Administratorului infrastructurii din punct de vedere a elaborării și aprobării Metodologiei și a tarifelor se consideră oportun parcurgerea perioadei de liberalizare a pieței feroviare care poate dura 3-4 ani, iar ulterior transpunerea Regulamentului menționat.</p> <p>Ținând cont de cele expuse, MIDR în procesul de planificare strategică și anuală a elaborării actelor normative va prevedea armonizarea legislației naționale prin transpunerea Regulamentului (UE) 2015/909 urmare a analizei procesului de liberalizare a pieței feroviare în perioada anilor 2027-2028. Către acea perioadă domeniul feroviar din Moldova va avea mai multă experiență într-o piață liberalizată și nu excludem și acel fapt că, Regulamentul în cauză poate suporta modificări având în vedere evoluția pieței feroviare.</p>
<p>Ministerul Finanțelor nr.07/5-09/193 din 07.06.2024</p>	<p>Ministerul Finanțelor în limita competențelor funcționale, comunică următoarele.</p> <p>La punctul 13 al metodologiei, după cuvintele „incluse în” de completat cu cuvintele „tariful pentru”.</p> <p>La punctul 14 cuvintele „costurile indirecte de prestări servicii” de substituit cu cuvintele „costurile indirecte de producție”.</p> <p>Totodată, este necesar de revăzut conținutul capitolului V, reieșind din prevederile Standardului Național de Contabilitate</p>	<p>Se acceptă:</p> <p>Punctul 13 și 14 din Metodologie a fost modificat conform recomandărilor.</p> <p>Capitolul V din Metodologie a fost revizuit prin prisma prevederilor actelor normative menționate de</p>

	<p>„Cheltuieli” și Indicațiilor metodice privind contabilitatea costurilor de producție și calculația costului produselor și serviciilor, aprobate prin Ordinul Ministrului Finanțelor nr.118/2013.</p> <p>La punctul 37, elementul Kcor, din formula de calcul al tarifului TAI, urmează a fi completat cu descrierea acestuia.</p>	<p>Ministerul Finanțelor. Astfel, pct.23 a fost suplinit cu obligativitatea Administratorului infrastructurii stabilirea în Politicile contabile proprii nomenclatorul costurilor și cheltuielilor, ținând cont de SNC „Cheltuieli” și Indicațiile metodice aprobate prin Ordinul Ministrului Finanțelor nr.118/2013, prin prisma noțiunilor de cost și cheltuieli prevăzute de actele respective.</p> <p>Punctul 37 a fost completat cu descrierea coeficientului de corecție.</p>
<p>Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” nr. H-4/1389 din 10.06.2024</p>	<p>ÎS „Calea Ferată din Moldova” în limita competențelor sale comunică următoarele.</p> <p>- la punctul 37 de modificat denumirea tabelului după cum urmează - „Parametrii coeficientului de greutate a trenului luând în calcul greutatea locomotivei (Kgt)”.</p> <p>Având în vedere faptul că în greutatea trenului este inclusă greutatea vagoanelor și a locomotivei, propunem modificarea greutății pentru trenurile de călători după cum urmează”:</p> <p>Greutatea trenului mai puțin de 800 de tone; Greutatea trenului între 801 și 1200 de tone; Greutatea trenului peste 1200 de tone.</p> <p>- la punctul 37, în scopul cointerесării administratorului infrastructurii pentru îmbunătățirea stării tehnice a liniilor și creșterii vitezelor tehnice pe sectoare, propunem de a fi modificate valoarea coeficienților și de viteză în formula de calcul a cuantumului tarifului pentru pachetul minim de servicii pentru acces la infrastructura feroviară oferit trenurilor de călători sau marfar (7) și în tabelul „Parametrii coeficientului de viteză a trenului în funcție de viteza tehnici stabilită,, după cum urmează:</p> <p>- Kvsn - Circulația sub viteza de 40 km/oră - 0,95;</p>	<p>Se acceptă:</p> <p>La punctul 37 a fost modificat și expus în următoarea redacție denumirea tabelului „Parametrii coeficientului de greutate a trenului, inclusiv greutatea locomotivei (Kgt) cu modificarea parametrilor de greutate pentru transportul de călători.</p> <p>Totodată a fost inclusă o notă care explică trecerea între valorile de masă a trenului.</p> <p>NOTĂ: Greutatea trenului pentru Kgt cu valoarea 1,0, pentru transportul de călători va include greutatea de 800 de tone sau de 1000 de tone în cazul transportului marfar.</p> <p>La punctul 37 au fost modificați „Parametrii coeficientului de viteză a trenului, în funcție de viteza tehnică stabilită” și expuși în redacția Î.S. „CFM”.</p> <p>Totodată a fost inclusă o notă care explică trecerea între valorile de viteză a trenului.</p> <p>NOTĂ: Viteza calculată se rotunjește până la unități întregi conform regulilor de rotunjire a numerelor.</p>

	<p>- Kvs - Circulația cu viteza de 41-60 km/oră -1,0;</p> <p>- Kvpn - Circulația cu viteza de 61-90 km/oră-1,1;</p> <p>- Kvpn - Circulația cu viteza de peste 91 km/oră -1,2.</p> <p>- de a transfera tabelul din punctul 39 la punctul 37 ca un tabel de sine stătător sau de a fi combinat cu tabelul „Parametrii coeficientului de greutate a trenului luând în calcul greutatea locomotivei (Kgt)”.</p> <p>În legătură cu transferul tabelului de la punctul 39, totodată de a exclude ultima propoziție -„Pentru aceste calcule vor fi utilizați coeficienții ce urmează:”.</p> <p>- la punctul 45, de a modifica după cum urmează „, ..., cu cel puțin 90 de zile până la data punerii lor în aplicare, odată cu introducerea noului orar de circulație a trenurilor”.</p>	<p>A fost transferat tabelul din pct.39 ca fiind un tabel separat și a fost exclusă sintagma -„Pentru aceste calcule vor fi utilizați coeficienții ce urmează:”.</p> <p>La punctul 45 au fost efectuate modificările recomandate de Î.S. „CFM”.</p>
<p>Ministerul Justiției nr.04/2-5324 din 10.06.2024</p>	<p>La proiectul Metodologiei: În parafa de aprobare cuvântul „Anexă” se va exclude ca fiind excedent în cazul dat.</p> <p>Pct. 1 și 2 recomandăm a fi comasate, stabilindu-se cu exactitate prevederi care determină obiectul de reglementare.</p> <p>La pct. 13 sbp. 2) recomandăm reformularea expresiei „costuri cu personalul”, în „costuri de personal”.</p> <p>La pct. 15 se va revedea prevederea propusă, deoarece a fost omis verbul.</p>	<p>Se acceptă parțial: Cuvântul „Anexă” nu poate fi exclus din motivul existenței referinței la anexă în textul proiectului de hotărâre a Guvernului. A se vedea recomandarea Ministerului Justiției de la prima avizare.</p> <p>Punctul 2 a fost reformulat, și expus în următoarea redacție: „Prezenta Metodologie reglementează modul de calculare a tarifelor pentru serviciile prestate și componența/structura costurilor și cheltuielilor incluse în tariful pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară.”</p> <p>Sintagma „costuri cu personalul” este conformă reglementărilor Ministerului Finanțelor „Indicațiile metodice privind contabilitatea costurilor de producție și calculația costurilor produselor și serviciilor”, (Ordinul Ministerului Finanțelor nr.118/2013). A se vedea: https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=131868&lang=ro#</p> <p>Pct. 15 a fost expus în următoarea redacție:</p>

	<p>Numerotarea elementelor structurale se va efectua conform art. 52 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, potrivit căruia, elementul structural de bază al actului normativ este punctul. Punctele se însemnează consecutiv cu numere ordinare, exprimate prin cifre arabe, urmate de punct, începând cu primul și terminând cu ultimul, de la începutul și până la sfârșitul actului normativ. Punctele se divid în subpuncte și în alineate. Subpunctele se numerotează cu cifre arabe și o paranteză și pot avea diviziuni numerotate cu litere latine și o paranteză.</p>	<p>„Cheltuieli de distribuire, administrative și alte cheltuieli din activitatea operațională se repartizează între tipurile de servicii proporțional numărului personalului pe subdiviziunile de activitate.”</p> <p>Pe tot parcursul textului Metodologiei în pct. 3, 6, 21, 23 și 29 subpunctele au fost aduse în conformitate cu prevederile art. 52 din Legea nr. 100/2017.</p>
<p>Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, nr.03-1818 din 11.06.2024</p>	<p>Cu referire la proiectul hotărârii Guvernului aprobarea Metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de Administratorul infrastructurii (număr unic 255/MIDR/2024), transmis pentru avizare repetată, în limita competențelor funcționale, comunicăm lipsa obiecțiilor și propunerilor</p>	<p>Se ea act</p>
<p>Consiliul Concurenței, nr. DJ-06/395-822 din 13.06.2024</p>	<p>Pentru a evita interpretarea dublă a prevederilor pct. 5 din noua redacție a proiectului în sensul că ambii indicatori stabiliți nu vor depăși rata de 6,5%, în acord cu prevederea Codului transportului feroviar nr. 19/2022, considerăm oportun să fie expus clar la pct. 5, că pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară rata profitului rezonabil (rata rentabilității capitalului propriu ROE) nu va depăși 6,5%</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat. Redacția pct. 5. „Pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară rata profitului rezonabil (rata rentabilității capitalului propriu - ROE) nu va depăși 6,5%, care ține seama de riscuri, inclusiv riscul pentru venituri sau de absența unor riscuri suportate de Administratorul infrastructurii”</p>
Aviz-1		
<p>Ministerul Finanțelor nr.18-69-3308 din 25.03.2024</p>	<p>La punctul 10 cuvintele „Politica de Contabilitate” de substituit cu cuvintele „Politicile contabile”.</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>
	<p>La punctul 12 cuvintele „implementează evidența contabilă separată în cadrul contabilității interne de gestiune” de substituit cu ”ține contabilitatea separat”.</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>
	<p>La punctul 18 subpct.4) cuvintele „alte costuri indirecte (distribuie, administrative)” de substituit cu cuvintele</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>

	„cheltuieli de distribuire, administrative și alte cheltuieli din activitatea operațională”.	
	La punctul 20 cuvintele „Alte costuri indirecte (distribuire, administrative)” de substituit cu cuvintele „Cheltuieli de distribuire, administrative”.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
	Punctul 21 de expus în redacția: „Componența costurilor și cheltuielilor serviciilor prestate de Administratorul infrastructurii feroviare se stabilesc conform Standardului Național de Contabilitate „Cheltuieli” și a Indicațiilor metodice privind contabilitatea costurilor de producție și calculația costurilor produselor și serviciilor, aprobate prin Ordinul Ministerului Finanțelor nr.118/2013”.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
	Punctul 26 de reformulat utilizând noțiunile din Standardele Naționale de Contabilitate, aprobate prin Ordinul Ministrului Finanțelor nr.118/2013, de exemplu: cuvintele ”valoarea istorică” de modificat cu ”valoarea de intrare ”; iar ” valoarea curentă” cu ”valoarea contabilă”.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
Ministerul Justiției nr.04/2-3426 din 11.04.2024	La proiectul hotărârii: Temeiul legal al proiectului necesită a fi reformulat în raport cu norma propusă la pct. 2. Astfel, trimiterea la art. 29 din Codul transportului feroviar urmează a fi inserată în clauza de adoptare.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
	La pct. 1 textul „, conform anexei” propunem a fi substituit cu textul „(se anexează)”, conform uzanțelor de redactare a actelor normative.	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
	La pct. 2, pentru rigoarea redactării, cuvintele „din data intrării în vigoare” se vor substitui cu cuvintele „de la data intrării în vigoare”. Totodată, urmează a fi stipulat că administratorul infrastructurii în termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri va elabora și va prezenta spre aprobare Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale cadrul de tarifare, în baza Metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, conform art. 29 alin. (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
	La proiectul Metodologiei: Parafa de aprobare propunem să se indice după cum urmează: „Aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. ___/2024”.	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
	Ca obiecție generală asupra proiectului, propunem reexaminarea numerotării și grupării elementelor structurale ale	Se acceptă.

	proiectului în conformitate cu art. 52 alin. (3) și art. 53 din Legea nr. 100/2017.	Proiectul a fost renumerotat având în vedere modificările aduse prin recomandările părților interesate.
	La fel, în tot textul proiectului se va exclude sau reformula sintagma „prezenta Metodologie” pentru a asigura conformitatea cu art. 55 alin. (4) din Legea nr. 100/2017, ce prevede că „În cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la elementul structural sau constitutiv respectiv, fără a se indica că elementul respectiv face parte din același act normativ”.	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
	La pct. 1 atenționăm că, temeiul legal pentru emiterea actului normativ se stabilește în clauza de adoptare, respectiv, nu este necesară dublarea acesteia în textul Metodologiei.	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
	Totodată, pct. 1 și 2 urmează a fi comasate, stabilindu-se cu exactitate prevederi care determină obiectul de reglementare.	Se acceptă parțial. Urmare a examinării altor hotărâri de Guvern (Ex: HG nr. 33/2024; HG nr. 884/2022) prin care au fost aprobate metodologii similare normele respective se regăsesc în aceste metodologii.
	La pct. 3: semnalăm că, actul normativ nu este dicționar juridic sau un manual și noțiunile nu trebuie să fie definite doar pentru a explica care este sensul acestora. Astfel, atenționăm că, unele noțiuni sunt definite în Codul transportului feroviar, motiv pentru care nu este necesară definirea repetată a acestora (a se vedea: „întreprindere feroviară”, „infrastructură de servicii”, „infrastructură feroviară” „Administratorul infrastructurii”; la lit. i) cuvintele „prevăzute de prezentul cod” sunt utilizate eronat și urmează a fi substituite cu cuvintele „prevăzute de Codul transportului feroviar”.	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
	La pct. 4 menționăm că, norma propusă nu este necesară, fiind lipsită de ipoteză juridică, făcând parte din conținutul notei informative la proiect.	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
	La pct. 7 și 16 redacția propusă nu respectă cerințele de claritate și previzibilitate a normei juridice în ceea ce privește norma juridică din Cod la care se face trimitere. Cerința previzibilității presupune ca norma juridică să fie enunțată cu suficientă precizie, pentru a permite cetățeanului să își controleze conduita, să fie capabil să prevadă, într-o măsură rezonabilă, față de circumstanțele	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.

	speței, consecințele care ar putea rezulta dintr-o anumită faptă, chiar dacă trebuie să apeleze la consiliere de specialitate în materie.	
	La pct. 8 semnalăm, că norma nu este necesară, aceasta dublează prevederile art. 20 alin. (1) din Codul transportului feroviar.	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
	La pct. 12 textul „prevăzute în pct. 17 din Metodologie” se va revedea, or, pct. 17, de asemenea, include o normă de trimitere. Astfel, respectivele prevederi se vor revizui prin prisma art. 55 alin. (3) din Legea nr. 100/2017, conform căruia, nu se admite trimiterea la o altă normă de trimitere.	Se acceptă. Din pct. 12 s-a exclus trimiterea la pct.17.
	La pct. 17, pentru o corectă redare a denumirii Codului, textul „Codul transportului feroviar nr.CTF19/2022” se va substitui cu textul „Codul transportului feroviar nr. 19/2022”.	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
	La pct. 18 semnalăm că, norma conține mai multe tipuri de costuri incluse în serviciile prestate, fără a fi specificate expres care sunt cheltuielile în cazul în care acestea sunt altele decât costurile propuse. Complementar, în același punct, la sbp. 2) recomandăm reformularea expresiei „costuri cu personalul”, în „costuri de personal”.	Se acceptă parțial având în vedere și avizul Ministerului Finanțelor. Sintagma propusă de autor „costuri cu personalul” este în conformitate cu prevederile Indicațiilor metodice privind contabilitatea costurilor de producție și calculația costurilor produselor și serviciilor, aprobate prin Ordinul Ministerului Finanțelor nr.118/2013
	La pct. 21, pentru rigoarea normei, se va preciza care este autoritatea competentă să aprobe Standardul Național de Contabilitate .	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
	La pct. 28, expresia „în temeiul prezentului articol”, în ambele cazuri, este formulată greșit, or, potrivit art. 52 din Legea nr. 100/2017, principalul element structural al actului normativ al Guvernului este punctul și nu articolul. Concomitent, semnalăm despre indicarea exactă a punctului în temeiul căruia se efectuează costurile calculate.	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
	La pct. 29 recomandăm substituirea expresiei „nu trebuie să includă” cu formula „nu va include”.	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
	La pct. 44 dispozițiile de conținut ale normei respective nu respectă succesiunea logică a ideilor propuse și nu se încadrează în conținutul capitolului VI care reglementează Modul de calcul al tarifelor.	Se acceptă. Punctul 44 este redactat și unit cu punctul 45.
	La pct. 48 pentru claritatea normei, recomandăm substituirea expresiei „instrucțiunile din prezenta metodologie” cu expresia „prevederile metodologiei”.	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.

	La Capitolul VII atenționăm că, potrivit art. 3 alin. (3) lit. g) din Codul transportului feroviar, Ministerul (organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar) aprobă tarifele conform metodologiilor aprobate de Guvern. Prin urmare, legiuitorul a stabilit care este organul împuternicit cu atribuții de aprobare a tarifelor respective.	Se acceptă. S-au efectuat modificările impuse.
	La pct. 52 se va preciza că se are în vedere Administratorul infrastructurii feroviare.	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
	La pct. 53 semnalăm că norma este lipsită de claritate în ceea ce privește perioada când se pot înainta modificări ale tarifelor, or, expresia „cel puțin anual sau la necesitate” nu este precisă.	Se acceptă. A fost modificată sintagma „cel puțin anual sau la necesitate” prin introducerea următoarei sintagme: „o dată la 2 ani sau în cazul în care sub influența unor factori obiectivi (oscilarea prețurilor la energia electrică, la combustibil, majorarea salariului, etc.) valoarea sumară a parametrilor de precizare se va modifica cu peste 10% față de datele care au stat la baza calculului tarifelor.”.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării , nr.03-1118 din 08.04.2024	La proiectul hotărârii: Conform prevederilor art.102, alin.(4) din Constituția Republicii Moldova, art.36, alin.(2) din Legea nr.136/2017 cu privire la Guvern, precum și prevederilor art.50, alin.(4) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, proiectul de hotărâre nu necesită a fi contrasemnat de către viceprim-ministru. Cuvintele „Viceprim-ministru, ministrul dezvoltării economice și digitalizării”, expuse la formula de atestare a autenticității proiectului de hotărâre, urmează a fi excluse.	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
	La proiectul Metodologiei: Întru evitarea instituirii unui paralelism legislativ, considerăm necesar de exclus definirea noțiunilor, expuse la lit. e), f), g), h), i), j), pct.3 din proiect, deoarece sunt deja definite în art.2 din Codul transportului feroviar nr.19/2022	Se acceptă. Proiectul a fost modificat.
Agencia Proprietății Publice nr.05-03-2225 din 04.04.2024	Comunică lipsa obiecțiilor	Se ia act.
Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” nr. H-4/1204 din 15.05.2024	Comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor asupra proiectului hotărârii Guvernului	Se ia act.

<p>Centrul Național Anticorupție nr.06/2/5560 din 02.04.2024</p>	<p>Potrivit art.25 alin.(1) al Legii integrității nr.82/2017, eficiența cultivării climatului de integritate instituțională și profesională este supusă verificărilor din partea conducătorilor entităților publice, a autorităților anticorupție, a societății civile și mass-mediei. În acest sens, în conformitate cu prevederile art.25 alin.(3) lit. a), art.28 alin.(4) al Legii prenotate, expertiza anticorupție, în calitate de măsură de control al integrității în sectorul public, se va efectua doar asupra proiectului definitivat în baza propunerilor și obiecțiilor expuse în procesul de avizare și/sau de consultare a părților interesate. Proiectul propus pentru expertiza anticorupție, nu este însoțit de avizele instituțiilor implicate în procesul de avizare/sinteza recomandărilor recepționate în cadrul consultării publice, fapt ce presupune că ulterior redacția proiectului poate suferi modificări și completări.</p>	<p>Se acceptă. Proiectul va fi remis spre avizare CNA după definitivarea acestuia.</p>
<p>Consiliul Concurenței, nr. DJ-06/263-525 din 23.04.2024</p>	<p>Pct. 5 din proiectul de Metodologie stabilește determinarea tarifelor în baza analizei detaliate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii feroviare în perioada de activitate precedentă pentru ultimii 3 ani, fiind aplicată o marjă rezonabilă a profitului și prognoza activității pentru ultimii 3 ani de activitate, iar pct. 23 prevede că costurile serviciilor prestate se determină în baza costurilor suportate în termenii stabiliți în pct. 5. Actualmente, ÎS „Calea Ferată din Moldova” este întreprinderea care administrează infrastructura feroviară și, totodată, prestează servicii de transport feroviar de marfă și de pasageri. În aceste condiții, nu este clar dacă întreprinderea a ținut în ultimii 3 ani evidența contabilă a costurilor și cheltuielilor ce țin de activitatea de administrare a infrastructurii feroviare separat de celelalte activități de prestare a serviciilor de transport feroviar de marfă și pasageri. În context, este necesar ca metodologia să stabilească prevederi normative tranzitorii prin care să reglementeze expres care vor fi costurile și cheltuielile eligibile ale ÎS „Calea Ferată din Moldova”, în baza cărora vor putea fi determinate tarifele pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de administratorul infrastructurii, până la 3 ani sau până va fi asigurată transparența și ținerea evidenței separate a costurilor și cheltuielilor</p>	<p>Se acceptă. ÎS „Calea Ferată din Moldova” cu toate că administrează infrastructura feroviară și, totodată, prestează servicii de transport feroviar de marfă și de pasageri, aceasta în scopul unui management eficient, are un sistem de calcul/evidență a costurilor pe diferite subdiviziuni, precum infrastructura de transport feroviar, transportul marfar, transportul de pasageri, etc. Respectiv analiza costurilor și calcularea tarifelor reieșind din datele prezentate de întreprindere a fost posibilă cu o acuratețe rezonabilă.</p>

	legate nemijlocit de administrarea infrastructurii feroviare de celelalte activități.	
	<p>Este necesar de menționat că, cuantumul profitului în mărime de 6,50% stabilit la pct. 6 din proiectul metodologiei nu este argumentat în baza unor analize și calcule economice specifice activității economice ce vizează administrarea infrastructurii feroviare care să ateste că aplicarea acestei marje a profitului este rezonabilă.</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>Punctul 6 a fost comasat cu punctul 7 și formulat într-o redacție nouă, care a devenit pct.5.</p> <p>Argumentarea:</p> <p>Definiția profitului rezonabil prevăzută de Codul transportului feroviar nr.19/2022 prevede <i>profit rezonabil</i> – rata rentabilității capitalului propriu, care ține seama de riscuri, inclusiv riscul pentru venituri, sau de absența unor riscuri suportate de Administratorul infrastructurii, întreprinderile feroviare și de operatorul infrastructurii de servicii, a cărei mărime se stabilește de Guvern.</p> <p>Deci, mărimea acestui profit se stabilește de Guvern, iar reieșind din formula descrisă aceasta nu poate fi mai mare de rata rentabilității capitalului propriu. (ex. Pentru Romania rata rentabilității capitalului propriu pentru infrastructura feroviară este stabilită nu mai mare de 3% (https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/Afis/219291), în timp ce ținta anuală de inflație este 2,5% cu un interval de variație de la +/- 0,5 la +/- 1,4 pentru anul 2024. (https://www.bnr.ro/Proiectii-BNR-22694-mobile.aspx). Pentru Republica Moldova avem o țintă a inflației de 5% cu un interval de variație de +/- 1,5% (https://www.bnm.md/ro/content/rata-inflatiei-o)</p> <p>Totodată menționăm că, infrastructura feroviară este subvenționată în majoritatea țărilor Uniunii Europene, iar nivelul acestei subvenționări este variată, având în vedere posibilitățile bugetului fiecărui stat în parte și politicile promovate în domeniul feroviar.</p> <p>Din aceste considerente în textul Metodologiei a fost stabilit cuantumul profitului rezonabil în</p>

		mărime de 6,50%, care nu trebuie să depășească acest nivel.
	<p>Pct. 45 din proiectul metodologiei nu este corelat și excede prevederile pct. 36, care stabilește că metodologia de calcul a TAI se bazează pe elemente tarifare: a) distanța parcursă de tren calculată între axa stației de origine și axa stației de destinație; b) tonajul brut al trenului; c) tipul de trafic: marfă sau călători. La pct. 45 este introdus un parametru nou - coeficientul pentru viteza trenului neprevăzut de pct. 36. În context, este necesar să fie justificat cum au fost stabilite valorile coeficienților (1,2; 1,0; 1,2 și 1,6) și cum au fost atribuite per intervale de viteză. În lipsa acestor argumentări, administratorul infrastructurii nu va putea asigura transparența, atât în procesul de formare a tarifelor propuse, cât și în procesul de aplicare a tarifelor în dependență de modul de utilizare a infrastructurii și demonstra că tarifele de utilizare a infrastructurii sunt stabilite cu respectarea metodologiei.</p> <p>Respectiv, pentru a asigura principiile de bază ale concurenței și tratamentul echitabil pentru prestații echivalente, stabilirea coeficienților care vor sta la baza calculării tarifului trebuie bine justificați, în baza unei analize economico-financiare, asigurând în același timp nedepășirea costului necesar furnizării serviciilor de administrare a infrastructurii și un profit rezonabil.</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>La pct. 36 a fost inclus elementul tarifar: viteza de circulație a trenului.</p> <p>Cu referință la valorile coeficienților de viteză stabiliți, a fost efectuată o analiză a circulației trenurilor pe o perioadă de un an de comun acord cu administratorul infrastructurii (actualmente Î.S. „CFM”), unde au fost analizați astfel de factori ca: viteza tehnică admisă a trenului conform parametrilor tehnici ai sectorului căii ferate; ocuparea liniei de cale ferată de către tren în cazul în care acesta se deplasează cu o viteză mai mică decât cea recomandată de administrator și riscurile care pot interveni la deplasarea cu o viteză mai mare decât cea recomandată de administratorul infrastructurii feroviare. Parametrii incluși au fost consultați cu Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, avizul căreia la proiect este unul pozitiv.</p>
<p>Centrul de Armonizare a Legislației nr.31/02-69-3491 din 28.03.2024</p>	<p>Din punct de vedere al dreptului UE, prin prisma obiectului de reglementare, prezentul demers normativ se circumscrie reglementărilor statuate la nivelul UE, subsumate Capitolului 14 „Politica de transport”.</p> <p>Din perspectiva proiectului examinat, la nivelul legislației europene, prezintă relevanță directă prevederile Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, în speță, Capitolul IV care stabilește cerințe privind perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și alocarea capacității de infrastructură feroviară.</p> <p>Directiva 2012/34/UE urmărește să clarifice normele juridice aplicabile sectorului feroviar al Uniunii Europene, cu scopul de a îmbunătăți calitatea prin stimularea concurenței; a consolida supravegherea pieței; și a îmbunătăți condițiile pentru investiții.</p> <p>Directiva reunește și abrogă cele trei directive din Primul pachet feroviar. Totodată, pentru</p>	<p>Nu se acceptă:</p> <p>În procesul de elaborare a Metodologiei autorul s-a condus de actele normative naționale: art. 3, alin. (3), lit. d) din Codul transportului feroviar nr.19/2022; art. 32, alin. (4) din Legea nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate.</p> <p>În ambele cazuri legea prevede că Guvernul este responsabil de aprobarea metodologiei de calculare a tarifelor, iar Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va aproba cuantumul acestora.</p> <p>Respectiv Administratorul infrastructurii feroviare prevăzut de Regulamentul UE 2015/909 vs Administratorul infrastructurii</p>

	<p>implementarea consecventă a prevederilor Directivei 2012/34/UE, Primul pachet feroviar include un șir de măsuri normative de punere în aplicare a prevederilor acesteia². În context, reieșind din obiectul și scopul proiectului național examinat, prezintă relevanță directă prevederile 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.</p> <p>Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 stabilește modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării 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 art. 31 (3) din Directiva 2012/34/UE și se aplică fără a aduce atingere dispozițiilor privind finanțarea infrastructurii sau echilibrul între venituri și cheltuieli ale administratorului de infrastructură, prevăzute la art. 8 din Directiva 2012/34/UE. La fel, menționăm că Regulamentul UE ține seama de Hotărârea Curții de Justiție în cauza Comisia/Polonia³ care a pronunțat o hotărâre cu privire la calcularea costurilor directe generate de exploatarea serviciului de transport feroviar.</p> <p>Transpunerea și implementarea Directivei 2012/34/UE și a actelor UE de punere în aplicare a prevederilor acesteia este importantă în contextul realizării obligațiilor Republicii Moldova, ce rezultă din Anexa nr. X la Capitolul 15 (Transporturi) din Titlul IV, „Transport feroviar. Acces la piață și infrastructuri”.</p> <p>Menționăm că, la nivel național, prevederile Directivei 2012/34/UE, cu modificările incluse prin Decizia delegată (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017, au fost transpuse parțial prin dispozițiile Codului transportului feroviar nr. 19/2022.</p> <p>Totodată, evidențiem că prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/909 nu au constituit anterior obiect al transpunerii în legislația națională, proiectul național fiind un exercițiu primar de armonizare.</p> <p><i>a) Analiza comparativă a transpunerii dispozițiilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/909</i></p> <p>Autorul proiectului nu a declarat transpunerea dispozițiilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/909 prin proiectul național supus examinării. Deși, conform metodologiei naționale de armonizare a legislației RM cu cea a UE, pentru a se asigura faptul că cerințele legislației UE sunt implementate corespunzător,</p>	<p>feroviare naționale sunt pe diferite poziții juridice.</p> <p>Având în vedere că, Centrul nu a examinat în detaliu prevederile proiectului de Metodologie națională, având în vedere legislația națională vs reglementările impuse prin Regulamentul (UE), autorul nu acceptă la etapa dată transpunerea Regulamentului UE 2015/909, aceasta va fi posibilă după operarea modificărilor relevante în actele normative naționale, care va permite entităților să determine metodologia și stabilească tarifele aplicabile, astfel precum prevede Regulamentul menționat.</p> <p>Legislația națională, actualmente, nu prevede libertatea administratorului infrastructurii de a decide asupra modelului de calcul a tarifelor și aprobarea acestora, aceasta fiind obligația Guvernului și a Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.</p> <p>Prevederile Regulamentului UE au fost utilizate ca buna practică și nu în sensul armonizării. Armonizarea poate fi efectuată după modificarea legislației naționale în cele menționate și după implementarea primei etape a reformei feroviare, trecerea de la monopol la formarea pieței feroviare concurențiale.</p>
--	---	---

armonizarea și transpunerea acestora este obligatorie.

Astfel, în rezultatul evaluării gradului de transpunere a dispozițiilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/909, menționăm cu titlu general că proiectul național transpune parțial actul UE, reieșind din comentariile de compatibilitate formulate infra.

Prin pct. 3 al proiectului actului național au fost preluate definițiile noțiunilor de „cost direct” și „centru de cost” în conformitate cu cele prevăzute în art. 2 al actului UE. Totodată, definiția „costului unitar direct” din proiectul național nu corespunde în totalitate celei prevăzute de actul UE în art. 2 (2). Astfel, aceasta nu include costul direct pe vehicul-kilometru, pe tonă brută-kilometru aferentă unui tren sau pe o combinație a acestora.

Celelalte definiții din pct. 3 al proiectului național: organul împuternicit cu atribuții de aprobare, profit rezonabil, operatorul unei infrastructuri de servicii, întreprindere feroviară, infrastructură de servicii, infrastructură feroviară, administratorul infrastructurii, nu se regăsesc în actul UE examinat, dar sunt prevăzute în art. 2 al Codului transportului feroviar. În context, menționăm că, în cazul în care proiectul actului normativ cuprinde prevederi ce se regăsesc în alte acte normative în vigoare, se face trimitere expresă la actul normativ care le conține.

Costurile directe la nivel de rețea prevăzute în art. 3 al Regulamentului UE au fost preluate prin pct. 24 - 28 din Capitolul IV al proiectului național.

Costurile neeligibile prevăzute în art. 4 al actului UE au fost preluate prin pct. 29 - 30 și 32 din Capitolul V al proiectului național.

Prevederile privind modelarea econometrică și inginerească pentru calculul costurilor în corespundere cu art. 6 al actului UE au fost prevăzute de pct. 31 din Capitolul V al proiectului național.

Prin pct. 33 - 49 din Capitolul V al proiectului național au fost stabilite prevederi naționale privind autorizarea administratorului de infrastructură să moduleze costurile unitare directe medii, în conformitate cu cerințele stabilite prin art. 5 al actului UE. Totodată, menționăm că la alin. (2) din art. 5 al Regulamentului sunt stabiliți parametri aplicați la modularea costurilor unitare directe medii pentru a lua în considerare diferitele niveluri de uzură cauzate infrastructurii. În context, menționăm că actul național include parametri diferiți de cei prezentați în actul UE, precum „distanța parcursă de tren”, „tipul de trafic”. Evidențiem că, actul UE stabilește în art. 5 (2) (k) că pot fi luate în considerare orice alți parametri legați de costuri, doar 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.

Art. 7 din Regulamentul UE privind aplicarea controlului simplificat în situațiile specificate la alin (1) și (2) nu au fost preluate de proiectul național. Menționăm că, în conformitate cu alin. (4) al art. 7, organismul de reglementare urmează să stabilească detaliile controlului simplificat.

Proiectul național nu prevede procedura revizuirii calculului în conformitate cu art. 8 al actului UE. Menționăm că, conform prevederilor UE administratorul de infrastructură actualizează cu regularitate metoda de calculare a costurilor sale directe, luând în considerare, printre altele, cele mai bune practici internaționale

b) Prevederi ale actului UE non-aplicabile.

Următoarele dispoziții ale actului UE nu constituie obiect al transpunerii, întrucât stabilesc obligații specifice pe seama statelor membre, precum și obligații pe seama instituțiilor UE care nu pot fi implementate de către Republica Moldova până la aderarea la UE: art. 9 „Dispoziții tranzitorii”, art. 10 „Intrarea în vigoare”.

III. Respectarea mecanismului de armonizare

În rezultatul examinării proiectului normativ, reieșind din constatările menționate mai sus, proiectul național urmează a fi completat cu instrumentele specifice ale procesului de armonizare a legislației RM cu legislația UE, cum sunt: sigla „UE”, clauza de armonizare și tabelul de concordanță, iar nota informativă urmează a fi completată, din punct de vedere cantitativ și calitativ, cu informația oferită de tabelul de concordanță și clauza de armonizare, prin descrierea scopului intervenției normative, a izvorului obligației de transpunere, precum și a nivelului de armonizare atins.

Astfel, urmează a fi elaborat tabelul de concordanță în conformitate cu cerințele stabilite în Anexa nr. 3 din HG nr.1171/2018.

Totodată, în rezultatul definitivării proiectului, autorul urmează să formuleze și să includă clauza de armonizare, după preambulul și clauza de adoptare a proiectului de act normativ, în corespundere cu cerințele prezentate în Anexa nr. 2 la Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin HG 1171/2018.

IV. Concluzii

Ca urmare a analizei de compatibilitate realizate, menționăm că proiectul național urmează a fi definitivat și îmbunătățit prin prisma observațiilor expuse în Capitolul II al prezentei Declarații. La fel, în procesul de definitivare a

	<p>proiectului, vor fi revizuite și ajustate în mod corespunzător instrumentele de armonizare conform obiecțiilor formulate în Capitolul III al prezentei Declarații. Facem mențiunea că analiza Centrului de armonizare a legislației nu are în vedere elementele de oportunitate ale soluțiilor juridice incluse în proiectul de act normativ, ci se referă strict la conformitatea acestora cu Dreptul UE aplicabil și obligațiile juridice asumate în lumina Acordului de Asociere RM – UE.</p>	
--	---	--

Secretar general

Angela ȚURCANU