



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr.

din 2025

Chișinău

privind aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional

În temeiul art.145 alin. (2) și alin. (3) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (*Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568*), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Metodologia de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional (se anexează).

2. Se abrogă Hotărârea Guvernului nr. 1167/2007 cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (*pasagerilor*) și bagajelor cu transportul auto (*Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.171-174, art.1208*).

3. Prezenta Hotărîre intră în vigoare la 01.01.2026.

4. Prin derogare de la prevederile pct. 8 din Metodologie, pînă la intrarea în vigoare a prezentei hotărîri:

4.1 Agenția Națională Transport Auto va aproba valorile componentelor pentru calcularea tarifelor.

4.2 Autoritățile publice raionale vor aproba coeficientul de ajustare a tarifelor pentru serviciile regulate în trafic raional.

Prim-ministru

DORIN RECEAN

Contrasemnează:

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

Vladimir BOLEA

METODOLOGIA
de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii
regulate în trafic interraional și raional

I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Prezenta Metodologie este elaborată în temeiul art.145 alin. (2) și alin. (3) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, în scopul stabilirii unor principii unice de calculare, aprobare și aplicare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic raional și interraional.

2. Metodologia stabilește:

2.1. componența consumurilor și cheltuielilor care se includ la calcularea tarifelor;

2.2. modul de calculare, aprobare și aplicare a tarifelor.

3. Mecanismul aplicat la calcularea și reglementarea tarifelor se bazează pe următoarele principii:

3.1. acoperirea cheltuielilor operatorilor de transport necesare pentru desfășurarea operațiunilor de transport regulat de pasageri;

3.2. asigurarea acumulării veniturilor necesare pentru reînnoirea parcului de autobuze;

3.3. obligativitatea aplicării metodologiei de către Agenția Națională Transport Auto (*în continuare – ANTA*), Consilii raionale (*în continuare – APL*), operatorii de transport ce deservește serviciile regulate în trafic raional și interraional, precum și prestatorii de servicii de autogară (*în continuare – autogări*);

3.4. funcționalitatea unui mecanism flexibil de ajustare a tarifelor la schimbarea costurilor și de supraveghere a corectitudinii aplicării metodologiei;

3.5. libertatea stabilirii de sine stătător de către operatorii de transport a mărimii tarifelor, nedepășind mărimea plafonului maxim stabilit conform prezentei metodologii;

3.6. instituirea mecanismelor de protecție a consumatorilor la stabilirea tarifelor.

4. Metodologia va fi aplicată de către ANTA, APL, operatori de transport și autogări la stabilirea tarifelor pentru serviciile regulate în trafic raional și interraional, indiferent de tipul de proprietate și forma organizatorico-juridică.

II. CALCULAREA TARIFELOR PENTRU TRANSPORTUL
DE PASAGERI

5. Tarifele pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate se stabilesc de autoritățile competente pentru perioada tarifară ulterioară pentru un pas/km, în dependență de coeficienții de bază care se calculează pentru perioada tarifară precedentă, raportând-le la datele privind serviciul regulat convențional și vehiculul convențional.

6. Tariful se determină luându-se în calcul analiza detaliată a consumurilor și cheltuielilor suportate de operatorii de transport în perioada precedentă și curentă de

activitate precum și modificările componentelor ce influențează formarea tarifelor. Tarifele includ exclusiv cheltuielile și consumurile indispensabile pentru transportarea persoanelor prin servicii regulate, precum și cheltuielile de dezvoltare (rentabilitatea cheltuielilor).

7. Tarifele pentru transportul rutier de persoane se calculează și se notifică în adresa autorităților competente de către operatorii de transport rutier, în baza componentelor tarifului aprobate de ANTA și coeficientul de ajustare aprobat de APL pentru serviciile regulate raionale.

8. Anual, pînă la data de 1 iunie:

8.1. ANTA aprobă valoarea componentelor tarifului aplicabile pentru operarea serviciilor regulate.

8.2. APL aprobă coeficientul de ajustare a tarifelor pentru serviciului regulat în trafic raional.

9. Aprobarea componentelor tarifului se efectuează de Agenție după consultarea asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport, asociațiilor reprezentative ale autorităților administrației publice locale și autoritățile publice raionale, cu respectarea prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional.

10. Tarifele se ajustează lunar pornind de la prețul mediul la motorină pentru luna precedentă. La calcularea prețului mediu pentru luna precedentă se ia în considerare intervalul de timp cuprins între data de 25 a fiecărei luni.

11. Tarifele se aplică din prima zi a lunii următoare, după notificarea autorității competente. În lipsa notificării se aplică tariful recomandat calculat de ANTA.

12. Operatorii sunt în drept să aplice tarife mai mici decât tariful recomandat calculat după notificarea autorităților competente.

13. Tariful pentru transportul de persoane pe un serviciu regulat în trafic interraional se stabilește după următoarea formulă:

$$T_{tarif} = \frac{((CA + CC) * X) / (L_r * T_r)}{C_{imb} * C_n}$$

Unde :

CA- cheltuieli pentru asigurarea deservirii unui serviciu regulat convențional;

CC- cheltuielile pentru consumul de combustibil necesar pentru deservirea unui serviciu convențional;

X- coeficientul cheltuielilor ponderale;

L_r - lungimea serviciului regulat.

T_r - regimul de deservire a rutei. În cazul serviciului convențional regimul de deservire este zilnic/anual.

C_{imb} - capacitatea de îmbarcare a unei unități de transport convenționale;

C_n - coeficientul de îmbarcare.

14. Cheltuielile pentru asigurarea deservirii unui serviciu regulat convențional se calculează după următoarea formulă:

$$CA = T_1 + T_2$$

unde:

T_1 - cheltuielile fixe ale operatorului de transport înregistrate pentru efectuarea unui serviciu regulat convențional.

T_2 - cheltuielile salariale directe ale conducătorului auto pentru deservirea unui serviciu regulat convențional.

15. Coeficientul cheltuielilor ponderale se stabilește după formula:

$$X = \frac{100}{100 - (P1 + P2 + P3 + P4)}$$

Unde:

P1- valoarea procentuală a rentabilității, pentru o rută convențională.

P2- valoarea procentuală a cheltuielilor pentru serviciile de autogară raportate la o rută convențională.

P3- valoarea procentuală a cheltuielilor legate de plățile în buget.

P4- valoarea procentuală a cheltuielilor legate de asigurarea pasagerilor.

16. Componentele tarifului se calculează anual de către ANTA în baza datelor statistice, datelor din resursele informaționale de stat și datelor din rapoartele prezentate voluntar de operatorii de transport rutier privind consumul și cheltuielile pentru deservirea serviciilor regulate, capacitatea de îmbarcare a unităților de transport și a coeficientului de îmbarcare pentru perioada anterioară.

17. La stabilirea cheltuielilor pentru consumul de combustibil se va ține cont de prețul plafon mediu al combustibilului (*Motorina Standard*) stabilit de Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică pentru perioada precedentă.

18. Tariful aprobat reprezintă plafonul maxim calculat de către autoritatea competentă și poate fi aplicat de către operatorii de transport pentru următoarea perioada de referință.

19. Tariful pentru transportul de persoane pe un serviciu regulat în trafic raional se stabilește după următoarea formula:

$$T_{raional} = T_{tarif} * C_{raion}$$

Unde:

T_{tarif} – tariful pentru transportul de persoane pe un serviciu regulat în trafic interraional;

C_{raion} - Coeficientul de ajustare a tarifelor pentru serviciului regulat în trafic raional.

20. Coeficientul raional (C_r) se stabilește de către Consiliile raionale și poate fi aplicat doar pentru rutele raionale din cadrul raionului. Consiliile raionale pot aplica coeficienți diferiți pentru rutele raionale în dependență de următoarele criterii:

20.1. lipsa serviciilor regulate din anumite localități;

20.2. fluxul de pasageri mic;

20.3. distanța mică între punctele- capăt de rută;

20.4. flux variabil între cursele la diferite ore sau în diferite zile;

20.5. numărul de locuitori ai localității rurale capăt de rută.

21. Mărimea coeficientului raional pentru rutele din cadrul raionului nu poate fi mai mic de 1 și nu poate depăși 1,4. La stabilirea acestuia se va ține cont recomandările metodologice conform anexei.

22. Coeficientul raional și tarifele aplicabile se aprobă de către Consiliul raional în termen de 60 zile de la recepționarea cererii de la operatorul/operatorii de transport

sau autorităților publice locale. În cazul în care nu au fost depuse cereri pentru aprobarea Coeficientului raional, operatorii de transport vor aplica la deservirea rutelor regulate raionale tariful calculat pentru rutele interraionale în baza coeficienților stabiliți de ANTA. Mărimea tarifului pentru serviciile raionale calculat conform prevederilor prezentului punct reprezintă tariful plafon.

23. Operatorii de transport rutier vor aplica de sine stătător tariful pentru rutele regulate deservite nedepășind plafonul maxim stabilit. Supravegherea aplicării corecte a tarifelor de către operatorii de transport se va efectua de către ANTA, pentru tarifele aplicate la deservirea rutelor în trafic interraional și de către APL, pentru tarifele aplicate la deservirea rutelor în trafic raional.

24. Prin derogare de la prevederile pct. 23 operatorii de transport sunt în drept să aplice un tarif mai mare decât tariful plafon pentru un serviciu regulat determinat, dacă cheltuielile suportate pentru deservirea acestui serviciu nu acoperă cheltuieli operaționale. Majorarea nu poate depăși 20 % din tariful plafon.

25. Pentru aplicarea tarifului majorat, conform prevederilor pct. 24, operatorul de transport va transmite în adresa autorității competente un dosar care va conține documentele justificative privind cheltuielile suportate. Ca urmare a examinării dosarului, în termen de 45 de zile, autoritatea competentă:

25.1. aprobă noi tarife pentru serviciile de transport atribuite spre deservire operatorului de transport;

25.2. refuză cererea, cu anexarea argumentelor care au stat la baza refuzului;

25.3. admite parțial cererea, prin aplicarea mecanismului de subvenționare stabilit la art. 13 și 14 din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014. La adoptarea acestei decizii se va consulta și opinia autorităților publice locale de nivelul I și II, pentru identificarea mijloacelor financiare necesare.

26. Operatorii de transport vor notifica Agenția, APL, autogările, agențiile de vânzare a biletelor și platformele electronice despre tariful aplicat. În perioada de valabilitate a mărimii plafonului stabilit, operatorul poate modifica tariful aplicat, doar după notificarea autorităților menționate.

27. În cazul în care operatorul de transport nu a notificat autogara despre mărimea tarifului aplicat, autogara va aplica tariful plafon.

28. Se interzice aplicarea tarifelor care depășesc plafonul stabilit, cu excepția cazului menționat la pct. 24 din prezentul Regulament.

29. Operatorii de transport vor afișa în fiecare unitate de transport ce activează pe rute regulate un anunț privind mărimea tarifului aplicat pentru perioada respectivă.

Secțiunea 1

Determinarea cheltuielilor fixe ale operatorului de transport înregistrate pentru efectuarea rutei

30. În componența cheltuielilor fixe (T_1) pentru efectuarea rutei se includ toate cheltuielile suportate de operatorul transport rutier (*cu excepția cheltuielilor salariale ale conducătorului auto, cheltuielile pentru combustibilul consumat precum și cheltuielile de autogară*). La această categorie de cheltuieli pot fi atribuite toate cheltuielile și consumurile directe/indirecte legate nemijlocit de procesul de transportare a pasagerilor pentru ruta respectivă. Structura consumurilor și cheltuielilor incluse la

calcularea tarifelor este stabilită în conformitate cu prevederile Standardelor naționale de contabilitate.

31. Consumurile și cheltuielile necesare pentru prestarea serviciilor de transportare a călătorilor (pasagerilor) și bagajelor se determină de către agenți economici transportatori, care desfășoară activități în domeniul dat, reieșind din caracteristicile tehnico-economice și starea tehnică a unităților de transport, în baza prevederilor legale, prețurilor și tarifelor existente pe piețele interne și externe.

32. Consumurile directe cuprind consumurile de materiale și consumurile directe privind retribuirea muncii personalului administrativ legat direct sau indirect cu prestarea serviciilor de transportare a pasagerilor pe rute regulate, contribuțiile de asigurări sociale de stat obligatorii ale acestora.

33. Consumurile indirecte de prestări servicii includ uzura mijloacelor de transport, cheltuielile pentru întreținerea tehnică, pentru cauciucuri.

34. La stabilirea tarifelor și coeficienților de bază, consumurile materialelor utilizate în procesul activității de bază se calculează conform normelor și normativelor de consum recomandate de uzina producătoare, prețurilor reale de piață, precum și analizei detaliate a consumurilor menționate în rapoartele statistice.

35. Consumurile pentru deservirea tehnică și reparația materialului rulant, precum și diferite materiale lubrefiante pot fi calculate prin metoda efectivă a suportării consumurilor pentru întreținerea și reparația tehnică a materialului rulant stabilite conform datelor reflectate în evidența contabilă a entității, în baza documentelor primare, informațiilor statistice în lipsa acestor date în calitate de date de referință se vor utiliza coeficienții de bază aprobați de ANTA.

36. La cheltuielile fixe nu pot fi raportate cheltuielile privind dobânzile pentru credite și împrumuturi.

37. Distribuirea cheltuielilor generale și administrative pe rute se efectuează proporțional parcursului unității de transport în cadrul efectuării rutei respective.

38. Pierderile excepționale pot apărea ca rezultat al evenimentelor ce nu țin de activitatea întreprinderii, și anume: calamități naturale, modificarea legislației țării, care poate cauza întreprinderii pierderi reale. Aceste pierderi excepționale urmează a fi confirmate de organele abilitate, în modul stabilit de actele normative în vigoare.

39. În cazul situațiilor excepționale, în tarif pot fi incluse doar cheltuielile care nu sânt recuperate de către întreprinderi din alte surse.

40. Cheltuielile care nu se includ în tarife sunt:

40.1. cheltuielile pentru lichidarea deficiențelor în lucrările de proiectare, construcție, montaj și demontare, lichidarea defectelor utilajului și deteriorărilor produse din vina producătorilor, furnizorilor și organizațiilor de transport;

40.2. cheltuielile în scopuri de binefacere, sponsorizări, pentru lucrările calificate ca ajutor pentru alte întreprinderi și organizații, atât în formă de servicii, cât și ca sprijin material sau financiar;

40.3. consumurile și cheltuielile neproductive, rebuturile, lipsurile, furturile, sancțiunile, amenzile, penalitățile și despăgubirile;

40.4 cheltuielile pentru executarea sau plata lucrărilor (serviciilor) neincluse în deservirea mijloacelor de transport.

41. Consumul pentru cauciucuri se va calcula reieșind din situația reală a gradului de uzură a anvelopelor precum și conform normelor privind parcursul normativ

al categoriei date de anvelope. Parcursul normativ se stabilește conform recomandării producătorului sau normativelor aprobate.

42. Această componentă a tarifului urmează a fi determinată anual, în dependență de fluctuația prețurilor la diferite mărfuri și servicii ce servesc partea componentă a cuantumului cheltuielilor anuale incluse în componența cheltuielilor directe și indirecte suportate de transportator pe parcursul anului calendaristic pentru deservirea rutei respective.

43. Determinarea cheltuielilor fixe ale transportatorului auto pentru efectuarea rutei se efectuează conform următoarei formule:

$$T_1 = C_{admin} + C_{expl} + C_r + C_{suplim} + C_{amortiz}$$

Unde:

C_{admin} - cheltuieli fixe administrative și personal auxiliar.

C_r - cheltuielile de reparație pentru exploatarea unităților de transport;

C_{expl} - cheltuieli variabile legate de exploatarea MT (*cu excepția combustibilului utilizat la efectuarea rutei respective*);

C_{suplim} - alte cheltuieli stabilite de legislație pentru menținerea în circulație a mijloacelor de transport (*inspecția tehnică periodică, asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagube produse de vehicule, etc.*).

$C_{amortiz}$ - cheltuieli de amortizare pentru exploatarea unităților de transport.

44. Cheltuielile fixe administrative și personal auxiliar se determină conform formulei:

$$C_{admin} = \sum C_a + C_{incend} + C_{pc} + C_{bir}$$

unde:

C_{pc} - cheltuieli pentru instruirea personalului inclusiv protecția muncii (*sunt stabilite în valoare de pînă la 4% din cheltuielile administrative*)

C_{bir} - cheltuieli de birou (*sunt stabilite în valoare de pînă la 2% din cheltuielile administrative*)

C_{incend} - cheltuieli pentru masuri anti incendiare, siguranța rutieră, siguranța energetică (*sunt stabilite în valoare de pînă la 4 % din cheltuielile administrative*);

C_a - cheltuieli administrative (*cheltuieli sediu, cheltuieli personal, indirect antrenat în activitatea de transport persoane, etc.*) Se stabilesc în valoare de 50 mii lei/anual, cu ajustare la rata anuală a inflației, pornind de la valoarea pentru anul precedent.

45. Cheltuielile variabile legate de exploatarea mijlocului de transport se determină conform formulei:

$$C_{expl} = C_{um} + C_{ut} + C_{lc} + C_f + C_{pn} + C_{fr} + C_{alte}$$

unde:

C_{um} - cheltuieli pentru schimb ulei motor;

C_{ut} - cheltuieli pentru schimb ulei transmisie;

C_{lc} - cheltuieli pentru alte lichide tehnice;

C_f - cheltuieli pentru schimb filtre;

C_{pn} - cheltuieli pentru anvelope;

C_{fr} - cheltuieli pentru schimb consumabile sistem de frînare;

C_{alte} - alte cheltuieli legate de exploatarea unității de transport neincluse în

celelalte categorii

46. Cheltuielile pentru schimbul uleiului la motor se determină conform formulei:

$$C_{um} = \left(\frac{Dtr}{I_{ul}} \times (n_{ul} \times P_{ul}) \right) \times 1,2$$

unde:

Dtr - distanța totală parcursă într-un an calendaristic pentru deservirea serviciului regulat;

I_{ul} - intervalul de schimb al uleiului se stabilește conform recomandării producătorului, iar în lipsa informațiilor, intervalul de schimb este de 10 mii km.

n_{ul} - norma de consum pentru un schimb de ulei, se stabilește conform caracteristicilor tehnice ale vehiculului, iar în lipsa informațiilor se stabilește conform estimării pentru vehiculul convențional.

P_{ul} - prețul mediu al unui litru de ulei 10W-40, se stabilește prin calcularea prețurilor medii cu amănuntul la cel puțin 3 distribuitori ale uleiurilor care întrunesc specificațiile în domeniu.

1,2- cheltuieli de manoperă.

47. Cheltuielile pentru schimbul uleiului de transmisie se determină conform formulei:

$$C_{ut} = \left(\frac{Dtr}{I_{ut}} \times (n_{ut} \times P_{ut}) \right) \times 1,2$$

unde:

Dtr - distanța totală parcursă într-un an calendaristic pentru deservirea unui serviciu regulat convențional;

I_{ut} - intervalul de schimb al uleiului, se stabilește conform recomandării producătorului iar în lipsa informațiilor, intervalul de schimb este de 50 mii km.

n_{ut} - norma de consum pentru un schimb de ulei, se stabilește conform caracteristicilor tehnice ale vehiculului, iar în lipsa informațiilor se stabilește conform estimării pentru vehiculul convențional.

P_{ut} - prețul mediu al unui litru de ulei de transmisie, se stabilește prin calcularea prețurilor medii la cel puțin 3 distribuitori ale uleiurilor care întrunesc specificațiile tehnice în domeniu.

1,2- cheltuieli de manoperă.

48. Cheltuielile pentru schimbul de lichide tehnice se determină conform formulei:

$$C_{lc} = \left(\frac{Dtr}{I_{lc}} \times (n_{lc} \times P_{lc}) \right) \times 1,2$$

unde:

Dtr - distanța totală parcursă într-un an calendaristic pentru deservirea unui serviciu regulat convențional;

I_{lc} - intervalul de schimb al lichidelor tehnice, se stabilește conform recomandării

producătorului, iar în lipsa informațiilor, intervalul de schimb este de 50 mii km.

n_{lc} - norma de consum pentru un schimb de lichide tehnice, se stabilește conform caracteristicilor tehnice ale vehiculului, iar în lipsa informațiilor se stabilește conform estimării pentru vehiculul convențional.

P_{lc} - prețul mediu al unui litru de lichid, se stabilește prin calcularea prețurilor medii la cel puțin 3 distribuitori ale uleiurilor care întrunesc specificațiile tehnice în domeniu.

1,2- cheltuieli de manoperă.

49. Cheltuielile pentru schimbul de filtre se determină conform formulei:

$$C_f = \frac{Dtr}{I_f} \times P_f \times 1,2$$

unde:

Dtr - distanța totală parcursă într-un an calendaristic pentru deservirea unui serviciu regulat convențional;

I_f - intervalul de schimb al filtrelor, se stabilește conform recomandării producătorului, iar în lipsa informațiilor, intervalul de schimb este de 10 mii km.

P_f - prețul mediu al filtrelor (filtru de ulei, filtru de aer și filtru de combustibil), se stabilește prin calcularea prețurilor medii la cel puțin 3 distribuitori ale uleiurilor care întrunesc specificațiile tehnice în domeniu.

1,2- cheltuieli de manoperă.

50. Cheltuielile pentru anvelope se determină conform formulei:

$$C_{pn} = \left(\frac{Dtr}{I_{pn}} \times (n_{pn} \times P_{pn}) \right) * 1,2$$

unde:

Dtr -distanța totală parcursă într-un an calendaristic pentru deservirea unui serviciu regulat convențional;

I_{pn} - parcursul normativ al unei anvelope, se stabilește conform recomandării producătorului, iar în lipsa informațiilor parcursul normativ este de 50 mii km.

n_{pn} – numărul de anvelope se stabilește conform caracteristicilor tehnice ale vehiculului, iar în lipsa informațiilor se stabilește conform estimării pentru vehiculul convențional.

P_{pn} - prețul mediu al unei anvelope, se stabilește conform caracteristicilor tehnice ale vehiculului, prin calcularea prețurilor medii la cel puțin 3 distribuitori de cauciucuri care întrunesc specificațiile tehnice ale vehiculului.

1,2- cheltuieli de manoperă.

51. Cheltuielile pentru schimbul saboților de frână se determină conform formulei:

$$C_{fr} = \left(\frac{Dtr}{I_{fr}} \times (n_{fr} \times P_{fr}) \right) * 1,2$$

unde:

Dtr - distanța totală parcursă într-un an calendaristic pentru deservirea unui serviciu regulat convențional;

I_{fr} - parcursul normativ al saboților de frână, se stabilește conform recomandării

producătorului, iar în lipsa informațiilor, iar în lipsa informațiilor parcursul normativ este de 50 mii km .

n_{fr} – numărul necesar de saboți de frână, se stabilește conform caracteristicilor tehnice ale vehiculului, iar în lipsa informațiilor se stabilește conform caracteristicilor tehnice ale vehiculului convențional.

P_{fr} - prețul mediul al unui set de saboți, se stabilește prin calcularea prețurilor medii la cel puțin 3 distribuitori ale uleiurilor care întrunesc specificațiile tehnice.

1,2- cheltuieli de manoperă.

52. Alte cheltuieli legate de exploatarea unității de transport neincluse în categoriile indicate mai sus se stabilesc în mărime de 5% față de totalul cheltuielilor indicate mai sus și se calculează conform formulei:

$$C_{alte} = (C_{um} + C_{ut} + C_{lc} + C_f + C_{pn} + C_{fr}) * 0,05$$

53. Cheltuielile suplimentare se determină conform formulei:

$$C_{suplim} = \frac{(C_{itp} \times n + C_{asig})}{C_e}$$

unde:

C_{itp} - cheltuielile pentru efectuarea inspecției tehnice, se stabilește ca media tarifelor aplicate de stațiile de inspecția tehnică pentru un autocar convențional cu capacitatea de 24 scaune și masa totală de 5,5 t.

n – periodicitatea de efectuare a inspecției tehnice, stabilită conform legislației în vigoare.

C_{asig} – cheltuielile pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagube produse de un vehicul convențional cu capacitatea de 24 scaune și masa totală de 5,5 t, se stabilește conform tarifelor aplicate de companiile de asigurare conform următoarelor criterii:

- Tip vehicul – autobuz
- Locul de înregistrare – mun. Chișinău
- Numărul de accidente – 1.
- Asigurare anterioară – 5 ani.

C_e - coeficientul de emisie a unităților de transport, care este determinat de raportul dintre numărul de zile efectiv lucrate de un anumit vehicul pe o rută și numărul de zile de funcționare conform graficului de circulației. În lipsa informațiilor valoarea coeficientului este de 0,75.

54. Cheltuielile de amortizare pentru exploatarea unităților de transport se determină conform formulei:

$$C_{amortiz} = \left(\frac{C_{bilant}}{t_{exploat}} \right) / C_e$$

unde:

C_{bilant} - costul de bilanț estimativ al unității de transport. Se stabilește ca fiind valoarea de piață a unui vehicul convențional cu capacitatea de 24 scaune și masa totală de 5,5 t cu un termen de exploatare de 10 ani.

$t_{exploat}$ – durata estimativă de exploatare a unui vehicul convențional stabilită de 8 ani.

55. Cheltuielile de reparație pentru exploatarea unităților de transport se determină conform formulei:

$$C_r = (\frac{C_{bilant}}{100} * 12,5) / C_e$$

Secțiunea 2

Determinarea părții de tarif pentru acoperirea cheltuielilor salariale directe ale conducătorului auto și părții de tarif privind rentabilitatea

56. Cheltuielile salariale directe ale conducătorului/lor auto (T_2) se determină având la bază cuantumul salariului mediu lunar pe economie prognozat, stabilit conform Hotărârii de Guvern, raportat la numărul necesar de conducători auto și utilizarea efectivă a acestora.

57. La determinarea acestei componente urmează a se ține cont de numărul zilelor de odihnă legale stabilit pentru anul calendaristic corespunzător și numărul zilelor de concediu anual, precum și de achitarea concediilor medicale.

58. Determinarea părții de tarif pentru acoperirea cheltuielilor salariale directe ale conducătorului auto se efectuează conform următoarei formule:

$$T_2 = (M * n_s * CNS * 12) + CM$$

unde:

M - cuantumul salariului mediu lunar pe economie prognozat pentru anul de calcul a tarifului, stabilit conform Hotărârii de Guvern la finele anului precedent.

CNS- coeficientul numărului de șoferi necesari pentru deservirea unui serviciu regulat convențional

CM- coeficientul concediilor medicale.

n_s – coeficientul de ajustare a cuantumul salariului mediu lunar. Pentru calcularea cheltuielilor pentru serviciul convențional valoarea coeficientului este de 0,7.

59. Coeficientul numărului de șoferi necesari pentru deservirea unui serviciu regulat convențional se determină după formula:

$$CNS = \frac{365}{(365 - D_c - Z_{cm}) / T_s \times h_s}$$

unde:

D_c -durata concediilor anuale plătite stabilite conform legislației în vigoare pentru categoria conducător auto.

Z_{cm} - 5 zile de concediu medical pe parcursul unui an calendaristic ca valoare de referință medie pentru un conducător auto.

T_s - regimul de deservire a rutei pe durata unei săptămâni. În cazul serviciului convențional regimul de deservire este zilnic (7 zile).

h_s - timpul de muncă al unui conducător auto pe durata unei săptămâni. Luând în considerare prevederile art. 95 alin. (2) din Codul Muncii nr. 154/2003, pentru serviciul convențional se stabilește săptămâna de muncă de 5 zile lucrătoare.

60. Coeficientul concediilor medicale se stabilește estimativ ca fiind un concediu mediu medical achitat de angajator pentru cinci zile lucrătoare și se stabilește după formula:

$$CM = \frac{M \times 0,7 \times Z_{cm}}{Z_{lunar}}$$

unde :

Z_{lunar} – numărul de zile lucrătoare în lună (*23 zile lucrătoare în lună*).

61. Această componentă a tarifului urmează a fi determinată anual de către ANTA, în dependență de cuantumul salariului mediu lunar pe economie prognozat, stabilit conform Hotărârii de Guvern.

62. Aceasta componentă reprezintă ponderea rentabilității. Ponderea rentabilității se stabilește în mărime de 15%.

Secțiunea 3

Determinarea părții de tarif privind combustibilului utilizat pentru transportarea călătorilor auto

63. Componenta cu cel mai mare impact variabil, privind stabilirea tarifului plafon este consumul de combustibil pentru transportarea pasagerilor pentru un serviciu regulat convențional.

Această componentă se calculează conform următoarei formule:

$$CC = (Dtr) \times \frac{n_{comb}}{100} \times P_{comb}$$

unde:

Dtr - distanța totală parcursă într-un an calendaristic pentru deservirea unui serviciu regulat convențional.

n_{comb} - norma de consum de combustibil pentru 100 km (*conform normelor în vigoare de consum de combustibil și lubrifianți în transportul rutier sau pașaportului de exploatare a mijlocului de transport*) sau în lipsa informațiilor conform caracteristicilor tehnice ale vehiculului convențional.

P_{comb} -prețul mediu al combustibilului consumat pentru efectuarea rutei respective, care se determină prin calculul matematic al prețului mediu trimestrial, conform datelor zilnice privind prețul maxim de referință, stabilit de ANRE pentru trimestrul precedent precedentă.

64. Distanța totală parcursă într-un an calendaristic pentru deservirea unui serviciu regulat (Dtr) se calculează după formula:

$$Dtr = (Lr + Pt) * T_r$$

unde:

Lr - lungimea serviciului regulat.

P_t -parcursul tehnologic anual al unității de transport pentru deservirea unui serviciu regulat convențional. Se stabilește în mărime de 5% de la lungimea serviciului regulat, dar nu mai mult de 25 km per cursă. În lipsa informațiilor pentru calculare se va utiliza lungimea unui serviciu regulat convențional.

T_r - regimul de deservire a rutei. În cazul serviciului convențional regimul de deservire este zilnic/anual.

65. Norma de consum de combustibil pentru 100 km se calculează de către ANTA în baza datelor statistice. În cazul imposibilității calculării conform datelor

statistice se vor aplica coeficienții de bază aprobați de ANTA pentru un vehicul convențional.

66. Lungimea unui serviciu regulat convențional (L_r) se va calcula de către ANTA în baza datelor statistice și a datelor care pot fi acumulate de la operatorii de transport și operatorii de autogară.

67. Cheltuielile pentru combustibil (CC) se determină reieșind din cantitatea de combustibil necesară pentru alimentarea mijlocului de transport pentru efectuarea rutei convenționale și prețul de procurare a combustibilului.

Secțiunea 4

Determinarea părții de tarif privind suportarea cheltuielilor de autogară

68. Această componentă reprezintă ponderea cheltuielilor de autogară în valoarea tarifului.

69. Determinarea părții de tarif privind cheltuielile de autogară se va calcula conform formulei:

$$P2 = \left(\frac{\sum A}{V_t} \right) * 100$$

unde:

$\sum A$ - reprezintă cheltuielile suportate anual de operatorii de transport pentru achitarea serviciilor de autogară sub orice formă a determinării acestor plăți.

V_t - venitul anual obținut de operatorii de transport din activitatea de deservire a rutelor regulate interraionale

70. În cazul în care nu este posibil de stabilit această componentă în baza datelor statistice, se va aplica un coeficient de 75 % de mărimea tarifului pentru serviciile de autogară.

Secțiunea 5

Determinarea părții de tarif privind suportarea cheltuielilor legate de plățile în buget

71. Această componentă reprezintă ponderea cheltuielilor legate de plățile în bugetele de toate nivelele sub formă de impozite și taxe generate de activitatea de deservire a rutelor regulate interraionale și a căror subiecți ai impozitului sunt operatorii de transport, raportate la valoarea tarifului.

72. Ponderea cheltuielilor legate de plățile în buget ($P3$) va fi calculată de ANTA în baza datelor statistice după următoarea formulă:

$$P3 = \left(\frac{\sum PB}{V_t} \right) * 100$$

Unde:

PB - suma impozitelor și taxelor achitate de către operatorii de transport în perioada precedentă la bugetele de toate nivelele generate de activitatea de deservire a rutelor regulate interraionale și a căror subiecți ai impozitului sunt operatorii de transport

V_t - venitul anual obținut de operatorii de transport din activitatea de deservire a rutelor regulate interraionale

73. În cazul imposibilității stabilirii coeficientului $P3$ în baza datelor statistice

se va aplica mărimea impozitelor și taxelor achitate la buget în proporția aprobată de Agenție.

Secțiunea 6

Determinarea părții de tarif privind suportarea legate de asigurarea pasagerilor

74. Această componentă reprezintă ponderea cheltuielilor legate de asigurarea pasagerilor suportate de operatorii de transport raportate la valoarea tarifului.

75. Ponderea cheltuielilor legate de asigurarea pasagerilor (P4) va fi calculată de ANTA în baza datelor statistice după următoarea formulă:

$$P4 = \left(\frac{\sum PA}{V_t} \right) * 100$$

Unde:

PA- suma totală a plăților pentru asigurarea pasagerilor achitate de către operatorii de transport în perioada precedentă.

V_t- venitul anual obținut de operatorii de transport din activitatea de deservire a rutelor regulate interraionale.

76. În cazul imposibilității stabilirii coeficientului P4 în baza datelor statistice se va aplica mărimea plăților pentru asigurarea pasagerilor în proporția aprobată de Agenție.

Secțiunea 7

Determinarea mărimii capacității de îmbarcare și coeficientului de îmbarcare

77. Capacitatea de îmbarcare (C_{imb}) reprezintă numărul maxim de persoane care poate fi transportat simultan cu o unitate de transport stabilită de uzina producătoare sau caracteristicile tehnice ale acesteia. Acesta se stabilește în baza informațiilor din Registrul operatorilor de transport rutier. Pentru serviciul regulat convențional se va aplica capacitatea de îmbarcare pentru un vehicul convențional.

78. Coeficientul de îmbarcare (C_n) reprezintă proporția capacității de îmbarcare utilizate la deservirea unui serviciu regulat convențional. Coeficientul de îmbarcare se calculează după următoarea formulă:

$$C_n = \frac{V_t}{C_{imb} \times T_m \times D_t}$$

Unde:

V_t- venitul anual obținut de operatorii de transport din activitatea de deservire a rutelor regulate interraionale.

C_{imb}- capacitatea de îmbarcare.

T_m- tariful mediu pentru perioada anterioară.

D_t- distanța totală parcursă de unitățile de transport antrenate la deservirea rutelor interraionale

79. Tariful mediu se calculează anual de către ANTA prin însumarea tarifului plafon pentru fiecare zi a perioadei precedente împărțită la numărul de zile a perioadei precedente.

80. Venitul total obținut de operatorii de transport din activitatea de deservire a

rutelor regulate interraionale (V_t) și distanța totală parcursă de unitățile de transport antrenate la deservirea rutelor interraionale (D_t) vor fi stabilite de ANTA în baza datelor statistice.

III. CALCULAREA TARIFELOR PENTRU TRANSPORTUL BAGAJELOR

81. În cazul transportării bagajelor a căror greutate și volum depășesc greutatea și volumul prevăzut în Regulamentul transporturilor de călători și bagaje, pasagerul este obligat să achite serviciile de transportare a bagajelor.

82. Dacă bagajele însoțite de pasageri corespund limitelor gabaritelor și a greutății admise la pct. 69 din Regulamentul transporturilor de călători și bagaje, pentru aceste bagaje nu se percepe taxă suplimentară pentru transportarea acestora.

83. Pentru bagajele care depășesc limitele admise a gabaritelor și/sau a greutății urmează a fi aplicat un tarif pentru fiecare unitate de volum ($dc m^3$) și/sau pentru fiecare kg ce depășește norma prevăzută în conformitate cu Regulamentul transporturilor de călători și bagaje în mărime de 5% din tariful aplicat pentru pasageri conform rutei respective.

IV. DISPOZIȚII FINALE

84. Pentru acumularea datelor privind costurile de operare a serviciilor regulate, în procesul de elaborare și consultări publice pentru aprobarea componentelor tarifului, operatorii de transport sunt în drept să prezinte rapoarte voluntare, conform modelului de raport aprobat de Agenției.

85. Până la crearea sistemului de acumulare a datelor statistice privind transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic raional și interraional, dar nu mai târziu de 01.01.2028, în lipsa datelor statistice, la calcularea tarifelor se admite utilizarea datelor de referință aprobate de Agenție.

Recomandări metodice privind aplicarea coeficienților la aprobarea tarifelor pentru serviciile regulate în trafic raional

1. Pentru simplificarea aplicării în practică a coeficienților de rectificare a tarifelor pentru serviciile regulate în trafic raional se recomandă determinarea coeficientului pentru fiecare criteriu.
2. Coeficientul final se stabilește ca media aritmetică a coeficienților aplicați pentru fiecare criteriu.
3. Lipsa serviciilor regulate din anumite localități poate fi definită ca situația în care nu există servicii de transport public organizate și programate, care să asigure mobilitatea locuitorilor din acele zone spre centrul raional sau alte localități de interes. În acest caz punctajul maximal se acordă în cazul când serviciul regulat este unic și nu dispune puncte intermediare/nu traversează alte localități de unde pot fi îmbarcați/debarcați călători.
4. Fluxul de pasageri mic - reprezintă situația în care numărul de pasageri care utilizează un serviciu de transport public într-un anumit interval de timp este redus, ceea ce face ca ruta să fie mai puțin rentabilă pentru operator. În calitate de indicator pentru estimarea acestui criteriu servește coeficientul de îmbarcare. Cu cât coeficientul de îmbarcare este mai mic cu atât mai mare este coeficientul aplicat. Aplicarea coeficientului de multiplicare se recomandă în cazul în care valoarea acestuia este mai mică de 0,5.
5. Distanța mică între punctele-capăt de rută - se referă la faptul că distanța dintre punctul de plecare și punctul final al unei rute este redusă, rezultând curse scurte. Acest tip de rută este frecvent întâlnit în localități mici sau între zone care sunt apropiate geografic. La stabilirea acestui criteriu în calitate de referință se va utiliza lungimea medie a serviciilor regulate din cadrul raionului.
6. Flux variabil între cursele la diferite ore sau în diferite zile - indică fluctuația semnificativă a numărului de pasageri care utilizează transportul public în funcție de momentul zilei (*ex. ore de vârf vs. ore mai puțin aglomerate*) sau al săptămânii (*zile lucrătoare vs. weekend*). Această variabilitate poate influența planificarea frecvenței și capacității vehiculelor.
7. Numărul de locuitori - este o măsură statistică ce indică populația totală care locuiește într-o anumită localitate, regiune sau țară. Numărul de locuitori este un factor esențial în determinarea cererii pentru servicii publice, inclusiv transport, și este utilizat în planificarea infrastructurii și alocarea resurselor. La stabilirea acestui criteriu în calitate de valoare de referință se va utiliza numărul mediu de locuitori în localitățile din cadrul raionului. Se recomandă aplicarea criteriului de multiplicare pentru localitățile unde numărul de locuitori este mai mic ca media pe raion.

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul de hotărâre de Guvern privind aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Agenția Națională Transport Auto
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul este elaborat întru executarea prevederilor: - art. 145 alin. (2) și (3) din Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014, care stabilește că tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic raional și interraional se aprobă conform metodologiei aprobate de Guvern. - pct. 252 din Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Transportul rutier de persoane prin servicii regulate joacă un rol esențial în mobilitatea cetățenilor, în special pentru locuitorii din zonele rurale, unde alternativele de transport sunt limitate sau inexistente. În prezent, aceste servicii sunt asigurate de operatori de transport rutier privați, care operează servicii regulate în trafic local, raional și interraional, conform autorizațiilor eliberate de către autoritățile competente (<i>Agenția Națională Transport Auto - pentru serviciile interraionale, consiliul raional – pentru serviciile raionale, consiliul local/municipal – pentru serviciile în trafic local/municipal</i>). Conform informațiilor din Programul de transport, accesul populației la servicii este realizat prin intermediul a 2055 rute (5772 curse) de transport rutier de persoane prin servicii regulate dintre care: - 695 rute (2627 curse) raionale (34%); - 945 rute (2668 curse) interraionale (46%); - 415 rute (477 curse) internaționale (20%). Potrivit datelor Biroului Național de Statistică, în ultimii ani, transportul rutier a deservit anual între 8 și 10 milioane de pasageri prin curse regulate. Această scădere față de anii anteriori se datorează, în mare parte, modificărilor demografice și migrației, precum și pandemiei COVID-19, care a afectat mobilitatea. Conform datelor disponibile de la Agenția Națională Transport Auto (ANTA), în 2024, erau 765 operatori de transport rutier prestează servicii de transport rutier de persoane prin servicii ocazionale/regulate, care dețin circa 6676 autocare, dintre care: - până la 10 ani – 676 unități (10%); - de la 10 ani până la 20 ani – 2778 unități (42%); - de la 20 ani până la 30 ani – 2654 unități (40%); - peste 30 ani vechime – 566 unități (8%). Majoritatea operatorilor de transport sunt companii mici și mijlocii, care dețin flote relativ reduse de vehicule. Totuși, există și câțiva operatori mari care oferă servicii la scară națională și internațională. Operatorii mari controlează o parte a pieței, însă competiția este relativ fragmentată datorită prezenței numeroaselor companii mici. În conformitate cu prevederile art. 145 a Codului Transporturilor Rutiere nr.150/2014, tarifele pentru serviciile de transport interraionale/raionale se aprobă de Agenție/Autoritățile publice raionale, conform metodologiei aprobate de Guvern.

La moment acest proces este reglementat în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1167/2007 care reglementează metodologia de calculare a tarifelor pentru transportul public de pasageri și bagaje în Republica Moldova, stabilind un cadru unitar de aplicare a principiilor economice în calcularea acestor tarife. Scopul acesteia este de a asigura transparență și echitate în calcularea prețurilor, având în vedere costurile reale suportate de operatorii de transport auto.

Metodologia definește componentele ce trebuie luate în considerare pentru a determina tarifele, cum ar fi:

Costurile directe (cheltuieli cu combustibilul, piesele de schimb, salarii, întreținerea vehiculelor etc.);

Costurile indirecte (cheltuieli administrative, taxe, impozite etc.);

Profitul rezonabil pentru operatorii de transport;

Factorii ce țin de cererea și oferta de servicii de transport;

Investițiile necesare pentru modernizarea flotei de transport.

Cu toate că metodologia prevăzută de HG nr.1116/2007 oferă un cadru relativ clar pentru calcularea tarifelor, în practică, există o serie de probleme și carențe ce împiedică aplicarea optimă a acestor prevederi:

a. Actualitatea și ajustarea tarifelor la costurile reale ale operatorilor - Metodologia are la bază condițiile de activitate pe piață aplicabile la momentul adoptării acesteia (2007), însă în lipsa unor mecanisme clare de actualizare periodică a tarifelor în funcție de fluctuațiile pieței (cum ar fi creșterea prețurilor la combustibili, creșterea inflației sau fluctuațiile cursului de schimb valutar), tarifele rămân de multe ori neactualizate și nu reflectă costurile reale. Aceasta duce la o incapacitate a operatorilor de transport de a face față cheltuielilor crescânde, influențând astfel calitatea serviciilor oferite.

b. Inexistența unui mecanism transparent de monitorizare și control al tarifelor - aplicarea metodologiei depinde de capacitatea autorităților de a monitoriza corect și constant operatorii de transport. În multe cazuri, nu există un mecanism de verificare eficient, iar operatorii pot raporta costuri nejustificate sau supraevaluate. De asemenea, lipsa unei baze de date centralizate care să colecteze și să analizeze aceste informații contribuie la dificultatea implementării coerente a metodologiei.

c. Costurile pentru întreținerea și modernizarea parcului auto - hotărârea nu prevede clar mecanismele prin care operatorii pot include în tarife investițiile necesare pentru modernizarea parcului auto. Având în vedere că majoritatea vehiculelor utilizate pentru transport public sunt vechi și nu corespund standardelor moderne de siguranță și confort, lipsa unui astfel de mecanism descurajează investițiile în flota de transport, ceea ce contribuie la menținerea unui nivel scăzut al calității serviciilor.

d. Lipsa unei diferențieri clare între diverse categorii de transport și tarife - metodologia nu face o diferențiere suficient de clară între tipurile de transport, iar clasificarea acestora nici nu corespunde prevederilor Codului Transporturilor Rutiere nr. 150/2014. Neclaritățile în această privință pot duce la aplicarea uniformă a tarifelor, fără a ține cont de particularitățile fiecărui tip de transport. De exemplu, transportul în trafic raional are costuri mai mari datorită distanțelor și fluxului de pasageri mai redus, dar nu există o ajustare specifică a tarifelor pentru a reflecta aceste diferențe.

e. Problema eficienței și a sustenabilității financiare - metodologia nu oferă soluții pentru sustenabilitatea financiară pe termen lung a operatorilor, în special în contextul în care aceștia întâmpină dificultăți din cauza concurenței neloiale, evaziunii fiscale și a transportului ilicit. Aceasta creează un climat de incertitudine economică pentru operatori și poate duce la situații în care aceștia nu mai pot să opereze eficient pe piață.

f. Lipsa unui sistem de consultare a părților interesate - Un alt aspect deficitar îl reprezintă absența unui sistem de consultare periodică a părților interesate – operatori de transport,

pasageri și autorități locale. Aceasta limitează capacitatea metodologiei de a reflecta nevoile reale și schimbările din sectorul transportului public.

Ca urmare, deși HG nr. 1116/2007 oferă un cadru de reglementare necesar pentru calcularea tarifelor de transport, aplicarea sa în practică suferă din cauza mai multor curențe, cum ar fi lipsa unor mecanisme clare de actualizare a tarifelor, absența unui control eficient și a unui sistem transparent de monitorizare. Pentru a îmbunătăți eficiența acestui cadru, este recomandată revizuirea metodologiei, astfel încât să includă:

- Mecanisme automate de ajustare a tarifelor în funcție de evoluțiile pieței;
- Crearea unui sistem centralizat de monitorizare a costurilor operatorilor;
- Stimulente pentru modernizarea parcului auto;
- Diferențierea clară a tarifelor în funcție de tipurile de transport și specificul geografic;
- O consultare periodică a părților interesate.

Aceste ajustări ar contribui la crearea unui sistem mai transparent, echitabil și durabil de calculare a tarifelor pentru serviciile de transport public auto.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

Obiectivele de bază ale proiectului sunt:

- Stabilirea tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional, pe baza unei formule clar definite, care include diferiți coeficienți.
- Asigurarea acumulării veniturilor necesare pentru reînnoirea parcului de autobuze, ceea ce implică măsurarea veniturilor generate de tarifele aprobate.
- Aplicarea metodologiei de către operatorii de transport și ANTA, cu monitorizarea corectitudinii aplicării acesteia, inclusiv măsuri de ajustare a tarifelor în funcție de modificările costurilor.
- Protecția consumatorilor la stabilirea tarifelor, inclusiv plafonarea și limitarea creșterilor nejustificate.
- Măsurarea rentabilității și a cheltuielilor de transport: documentul prevede metode specifice de calcul al cheltuielilor, inclusiv salariile șoferilor, costurile de combustibil și alte cheltuieli variabile și fixe.

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

La elaborarea proiectului s-a ținut cont de aspectele problematice din trecut, precum și experiența în perioada stării de urgență, când tarifele erau calculate în baza unei formule cu componente fixe și variabile. Astfel, o parte din cheltuieli care nu se modifică pe perioada anului au fost stabilite ca costuri fixe, iar prețul la combustibil se ajustează săptămânal la prețul stabilit de Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică.

În acest context, proiectul prevede următoarele:

- O nouă formulă de calculare a tarifelor - introducerea unei formule mai complexe pentru calcularea tarifelor, bazată pe ponderea fiecărei categorii de cheltuieli.
- Flexibilitate în ajustarea tarifelor - proiectul prevede un mecanism de ajustare automată a tarifelor în funcție de modificările costurilor, un aspect nou care permite adaptarea rapidă la fluctuațiile economice.
- Introducerea de coeficienți raionali - consiliile raionale pot ajusta tarifele prin coeficienți raionali, adaptând astfel costurile în funcție de specificul fiecărei rute și fluxul de pasageri.
- Mecanism de previzibilitate pentru operatori - se oferă posibilitatea operatorilor de transport să aplice un tarif mai mare (până la 20% peste plafon) în cazul în care cheltuielile nu sunt acoperite, cu obligația de a prezenta dovezi justificate.
- Pentru perioada de tranziție proiectul stabilește unii indicatori de referință care vor fi utilizați în prima perioadă de calculare a tarifelor.

Aceste elemente noi aduc mai multă claritate, flexibilitate și adaptabilitate metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane, îmbunătățind cadrul existent și asigurând o echilibrare între interesele operatorilor și protecția consumatorilor.

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

1. Actualizarea parțială a metodologiei existente - aceasta ar permite introducerea unor ajustări punctuale, cum ar fi includerea unui mecanism de ajustare a tarifelor în funcție de fluctuațiile prețurilor la combustibil și actualizarea coeficienților de calcul pentru întreținerea vehiculelor. Ca urmare a evaluării în acest caz peste 50 % din documentul existent urmează a fi modificat, respectiv în acest caz este mai optimă inițierea elaborării unui nou document.

2. Liberalizarea totală sau parțială a tarifelor pentru serviciile de transport - O alternativă ar fi liberalizarea totală sau parțială a pieței de transport, oferindu-le operatorilor mai multă libertate în stabilirea propriilor tarife, cu anumite limite impuse doar pentru serviciile sociale esențiale (*de exemplu, transportul public în zonele rurale*). Această abordare ar putea stimula competiția și ar duce la tarife mai eficiente din punct de vedere al costurilor, dar ar necesita mecanisme de supraveghere pentru a preveni abuzurile. În acest caz riscul major este că consumatorii din zonele rurale, vor fi obligați să achite tarife majorate din cauza lipsei de alternativă în prestatorii de servicii.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

□ Agenția Națională Transport Auto (ANTA) și autoritățile locale (Consiliile raionale) vor trebui să supravegheze aplicarea corectă a noii metodologii, ceea ce va crește sarcinile administrative ale acestor instituții. Va fi necesară o monitorizare constantă a operatorilor de transport pentru a verifica dacă respectă tarifele stabilite și pentru a evita abuzurile.

□ Aceasta ar putea impune necesitatea în consolidarea capacităților de control, ceea ce poate necesita resurse suplimentare și personal specializat. ANTA va trebui să aprobe și să ajusteze coeficienții anuali pentru să asigure că operatorii de transport respectă plafonul maxim.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Proiectul nu instituie structuri noi sau careva sisteme informaționale noi.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Aprobarea unei noi metodologii de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane va avea un impact asupra sectorului privat, în calitate de prestatori de servicii.

Introducerea unui mecanism flexibil de ajustare a tarifelor în funcție de costuri va permite operatorilor să își ajusteze prețurile rapid, în loc să depindă de autorități pentru aprobări periodice. Aceasta ar putea reduce riscurile financiare pentru operatorii privați, permițându-le să își acopere mai ușor costurile variabile, cum ar fi prețul combustibilului, care poate fluctua semnificativ.

Un alt aspect este și concurența mai echitabilă pe piață - metodologia ar putea aduce o reglementare uniformă pentru toți operatorii de transport, reducând riscul de concurență neloială în piață. Toți operatorii ar fi obligați să respecte aceleași reguli, ceea ce ar crea un mediu de afaceri mai echitabil pentru firmele private.

Totuși, aceasta ar putea impune și presiune asupra operatorilor mai mici, care ar putea să nu aibă capacitatea financiară de a se adapta rapid la noile reglementări și ar putea ieși de pe piață.

Totodată, pentru operatorii eficienți care investesc în eficiență operațională, tehnologii moderne și vehicule eficiente din punct de vedere al consumului de combustibil vor fi avantajați de noua metodologie, care va permite ajustarea tarifelor în funcție de costuri. Acești operatori vor putea menține profitabilitatea într-un mediu cu tarife mai flexibile, chiar dacă prețurile la combustibil și alte cheltuieli fluctuează.

Metodologia oferă operatorilor mai multă autonomie în stabilirea tarifelor în limitele plafonului maxim, reducând astfel dependența de aprobări guvernamentale frecvente. Aceasta ar putea îmbunătăți agilitatea operatorilor de transport, oferindu-le o mai mare capacitate de adaptare la condițiile pieței.

În concluzie, impactul asupra sectorului privat depinde de abilitatea operatorilor de a se adapta la noile cerințe impuse de metodologie. În timp ce operatorii mai mari ar putea beneficia de o reglementare clară și flexibilă, cei mai mici ar putea întâmpina dificultăți în a acoperi costurile suplimentare, ceea ce ar putea duce la consolidări pe piața transporturilor.

4.4. Impactul social

Luând în considerare că beneficiari direcți ai serviciilor de transport sunt călătorii, aprobarea Metodologiei, va avea un impact direct asupra cetățenilor. Printre principalele aspecte identificate în procesul de analiză sunt:

- Accesibilitatea serviciilor de transport - aplicarea unei metodologii clare și transparente de calculare a tarifelor va duce la o mai bună predictibilitate a costurilor de transport pentru pasageri. Acest lucru poate facilita accesul persoanelor din zonele rurale sau cu venituri reduse la servicii de transport regulate, mai ales dacă sunt implementate mecanisme de ajustare a tarifelor în funcție de specificul rutelor locale și de fluxul de pasageri.
- Îmbunătățirea infrastructurii și a calității serviciilor - metodologia propusă prevede acumularea veniturilor necesare pentru reînnoirea parcului de autobuze. Aceasta poate duce la îmbunătățirea condițiilor de transport și la creșterea gradului de confort pentru pasageri, ceea ce va avea un impact pozitiv asupra experienței de călătorie și, implicit, asupra gradului de satisfacție a utilizatorilor.
- Protecția consumatorului - introducerea unui mecanism flexibil de ajustare a tarifelor în funcție de costurile reale și de monitorizarea aplicării corecte a metodologiei va proteja consumatorii împotriva abuzurilor și va asigura o corectitudine în stabilirea tarifelor. În plus, plafonarea tarifelor și posibilitatea majorării lor doar în cazuri justificate oferă un nivel de securitate economică pentru pasageri.
- Impact economic și echitate socială - prin derogările prevăzute pentru rutele mai puțin profitabile (ex. flux mic de pasageri, distanțe mici), metodologia contribuie la menținerea unor servicii de transport în localitățile mai puțin accesibile, evitând astfel excluziunea socială a persoanelor din aceste zone.

Implementarea acestei metodologii va avea un impact social pozitiv, prin îmbunătățirea accesului la transport și protejarea intereselor consumatorilor, cu condiția unei aplicări eficiente și transparente.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Nu au fost identificate.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu au fost identificate.

4.5. Impactul asupra mediului

Noile cerințe ar putea stimula utilizarea vehiculelor mai eficiente energetic și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu au fost identificate

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

-

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

-

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea consultărilor publice a proiectului hotărârii

Guvernului privind aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional a fost plasat pe [pagina web oficială MIDR](#) și pe portalul guvernamental <https://particip.gov.md>. Proiectul a fost transmis spre avizare prealabilă în adresa Consiliilor raionale, Asociațiilor Patronale și CALM, care în mare parte nu au prezentat obiecții conceptuale asupra proiectului.

În cazul Asociațiilor patronale, avizul a fost prezentat doar de către Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Rutier, care a formulat mai multe obiecții la proiect. În acest context, pe 28.01.2025 a fost organizată o ședință cu participarea Asociației în cadrul căreia au fost discutate obiecțiile înaintate. Ca urmare, pentru o parte din obiecțiile înaintate au fost identificate modificările necesare, care au fost incluse în proiect. În cazul obiecțiilor expuse în Anexa nr. 2 la proiectul Metodologiei, în partea ce ține de valoarea coeficientului de îmbarcare, lungimea rutei și rata impozitelor s-a convenit continuarea discuțiilor în procedura de avizare și consultare publică.

Ca urmare a procesului de consultare prealabilă a proiectului majoritatea propunerilor și obiecțiilor prezentate au fost acceptate și incluse în proiectul definitivat. Informația detaliată a fost inclusă în tabelul de sinteză.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.

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

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Aprobarea documentului nu presupune modificarea altor acte normative.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Ca urmare a aprobării documentului Agenția Națională Transport Auto urmează să aprobe lista coeficienților de referință, precum și tariful de referință, iar Autoritățile Publice Raionale vor aproba tarifele de referință pentru serviciile regulate în trafic raional.

Secretar general

Angela ȚURCANU



**REPUBLICA MOLDOVA
CONSILIUL RAIONAL CIMIȘLIA**



MD-4101, or. Cimișlia, Bd. Ștefan cel Mare, 12. Tel. +373 241 22058, fax. +373 241 23399
www.raioncimislia.md e-mail: consiliu@raioncimislia.md

Nr 05 din 09. 01. 2025

**Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova**

Prin prezenta, Administrația raionului Cimișlia vă comunică despre faptul examinării solicitării Dvs nr. 11-6506 din 10.12.2024 prin care, în contextul avizelor anterioare, în scopul consultării publice a proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional, se solicită examinarea repetată a proiectului modificat conform propunerilor și obiecțiilor recepționate, fapt pentru care vă comunicăm următoarele.

În data de 30 decembrie 2024 a fost convocată în ședința Comisia raională privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate, în cadrul căreia a avut loc examinarea repetată a proiectului prenotat.

În acest context au fost examinate problemele și carențele ce împiedică aplicarea optimă a prevederilor din metodologia prevăzută de hotărârea Guvernului nr.1167/2007.

Totodată au fost discutate obiectivele urmărite și soluțiile propuse privind inițierea elaborării unui nou document, care ar permite introducerea unor ajustări punctuale.

Având în vedere cele expuse, consemnăm că, recomandări, sugestii sau propuneri pe marginea inițierii elaborării proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional nu avem.

Președintele raionului

Andrian TALMACI



REPUBLICA MOLDOVA
PREȘEDINTELE RAIONULUI FLOREȘTI

MD-5001, or. Florești, bd. Victoriei, 2
Tel.: +373 (0) 250-2-20-58; E-mail: info@floresti.md

Nr. 548 / 03 / 1-20
17 octombrie 2024

**Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale**
e-mail: secretariat@midr.gov.md

Prin prezenta, la nr. 11-5240 din 07.10.2024, privind inițierea elaborării proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional, Consiliul raional Florești survine cu opinia de a include în pct.15 formulă de calcul privind aplicarea criteriilor punctelor 15.1., 15.2., 15.3., 15.4.

Președintele raionului Florești

Vasile TÎLTU

Ex: Șoșu Igor
Șef Direcția Infrastructură,
Transport și Cadastru
mob: 069413020
email: constructii.floresti@yahoo.com



REPUBLICA MOLDOVA
CONSILIUL RAIONAL UNGHENI



PREȘEDINTELE RAIONULUI UNGHENI

MD-3600, mun. Ungheni, str. Națională, 11 tel/fax (236) 2-27-26, e-mail: consiliul.raional-ungheni@apl.gov.md

Nr. 427-02/H-17
din 22.10 2024
La 11-5240 din 07.10.2024

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
e-mail: secretariat@midr.gov.md

La solicitarea dvs, înregistrată la Consiliul raional Ungheni cu nr. 01-591 din 10.10.2024, Vă comunicăm următoarele:

Cu referire la pct.18, 19, 20 din Proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional, Vă sugerăm că în comisia ce va examina dosarul agentului transportator, să fie inclus și reprezentantul APL I sau II din teritoriu, din motiv că ultimii cunosc situația reală din teritoriu (luând în vedere că mulți agenți transportatori nu respectă graficul și schema circulației rutiere).

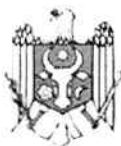
Majorarea tarifului să nu poată depăși 20 %, în cazul în care nu are încălcări (la toate rutele/cursele a agentului transportator (reviza tehnică și asigurarea auto să fie efectuate la timp) să prezinte Raportul de Evaluare auto eliberat de instituțiile specializate și licențiate).

În caz contrar, vor fi agenți transportatori care vor abuza de Hotărârea Guvernului sus menționată.

Președinte,

Dionisie TERNOVSCHI

Executor: Ana Botnari
(236) 2 77 05
sectiajudica.2022@gmail.com



REPUBLICA MOLDOVA

PREȘEDINTELE RAIONULUI TELENESȚI

MD-5801, or. Telenesți, str.31 August, 9 tel: (258)2-20-58, 2-26-50, fax: 2-24-50
www.telenesti.md, consiliul@telenesti.md, posta@telenesti.md

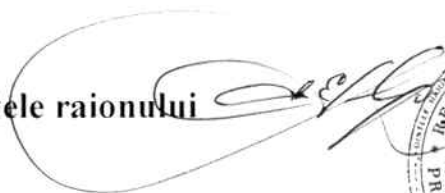
Nr.02-07 / 597 din 16.10. 2024
La scr. 11-d240 din 07.10.2024

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Secretarului General D-nei Angela Turcan

Consiliul raional Telenesți, a examinat proiectul *hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calcul a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic raional*, unde în mare parte suntem de acord cu hotărârea Guvernului propusă.
Am avea o sugestie la p. 16 din hotărâre, capitolul Introducerea de coeficienți raionali - de a acorda consiliilor raionale posibilitatea de a ajusta tarifele prin coeficienți raionali un tarif mai mare - de până la 40 % peste plafon (coeficientul 1,4). Această posibilitate de ajustare a prețului , va duce la o diferențiere a tarifelor în funcție de specificul geografic al drumului (gravitatea dificultății drumului), ajustarea cheltuielilor suportate de operatori la rutele ne rentabile economic (în deosebi la rute scurte ca distanță).

Cu respect,

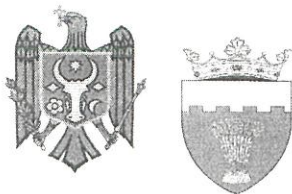
Președintele raionului



Iurie Tulgara

Ex: Loreti Anton
Tel: 0/258/2-33-60

MINISTERUL INFRASTRUCTURII ȘI DEZVOLTĂRII REGIONALE AL REPUBLICII MOLDOVA	
Nr. de intrare	<u>11900</u>
Indexul	<u>dd</u> <u>10</u> 20 <u>24</u>



REPUBLICA MOLDOVA
CONSILIUL RAIONAL SOROCA

PREȘEDINTELE RAIONULUI SOROCA

Nr. 10811-18/1179

31.10.2024

D-nei Angela ȚURCANU,
Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova

Prin prezenta, la nr. 11-5240 din 07.10.2024, examinînd proiectul Hotărîrii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional, Consiliului Raional Soroca vine cu propunerea de includere în p.15 un subpunct adăugător cu referire la „numărul de locuitori stabiliți în localitate”, fapt ce ar putea **mai clar stabili** mărimea coeficientului/coeficientelor raionali pentru rutele din cadrul raionului: - pînă la 500 locuitori – coeficient 1,3;

- de la 500 pînă la 1000 locuitori – coeficient 1,2;
- mai mult de 1000 locuitori – coeficient 1,1.
- mai mult de 3000 locuitori – coeficient 1,0

Cu respect,

Iurie TĂNASE,
Vicepreședintele raionului Soroca

Ex: POPUȘOI Vadim, Specialist principal al SCGCD
Tel: 0230 23035

ASOCIATIA PATRONALA A OPERATORILOR DE TRANSPORT AUTO

04 noiembrie 2024

0411/2024

Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

AVIZ

La proiectul metodologiei privind tarifele pentru serviciile regulate

La data de 10.10.2024 a fost recepționată scrisoarea Dvs nr 11-5240 la care este anexat proiectul Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate.

În urma analizei conținutului proiectului comunicăm că în general susținem proiectul Metodologiei cu următoarele obiecții:

1. În textul metodologiei și la p. 3 al HG urmează a prevedea că ANTA va stabili anual mărimea indicatorilor de referință CA, Dtr, Cîmb, Cn, Ncomb, X. Din textul actual al metodologiei reiese că ANTA va calcula componentele tarifului. În metodologie componente sunt multe, care la rândul său stau la baza calculării indicatorilor de referință (CA, Dtr, Cîmb, Cn, Ncomb, X).
2. Din sensul p. 5 al Metodologiei și al prevederilor similare reiese că autoritățile competente vor stabili mărimea tarifului lunar. Pentru a nu lăsa loc de interpretări considerăm necesar de a stabili ” se stabilesc de autoritățile competente LUNAR pentru perioada tarifară ulterioară” Considerăm că această prevedere va fi dificil de executat pentru autoritățile raionale. Propunem ca ANTA anual să stabilească mărimea indicatorilor de referință- CA, Dtr, Cîmb, Cn, Ncomb, X, iar Consiliile raionale să stabilească doar coeficientul raional aplicabil pentru rutele din cadrul raionului. Iar în baza acestor coeficienți operatorii de sine stătător lunar să stabilească mărimea tarifului, ANTA și autoritățile raionale având funcția de supraveghere .

3. În textul metodologiei urmează să diferențiem indicatorii de referință de componentele tarifului. În text se va folosi fie "componenta" fie "coeficientul"
4. La p. 39 este dată formula $C_{admin} = C_a + C_{incend} + C_{pc} + C_{bir}$
Însă nicaieri în textul metodologiei nu găsim cum se calculează C_a , cu atât mai mult că celelalte componente ale C_{admin} sunt dependente de mărimea C_a . În redacția actuală nu este posibil de calculat C_{admin} fără a prevedea formula de calcul a C_a .
5. La p. 41 este indicat că parcursul tehnologic reprezintă 5% din lungimea serviciului regulat. La p.59 este indicat cum se calculează lungimea serviciului regulat L_r . Însă în formulă corect este de prevăzut că parcursul tehnologic reprezintă 5% din Distanța totală parcursă D_{tr} . Astfel de corectări sunt necesare și la alte puncte unde se indică despre parcursul tehnologic (de ex. 58).
6. În formula de calcul este utilizată componenta C_r -cheltuieli fixe de reparație (p. 38), iar componenta C_{rep} (p. 50) este doar descrisă și calculată fără a avea o aplicare și în formula finală. Corect ar fi aplicarea formulei C_{rep} , care pe lângă costul de bilanț împărțit la perioada de exploatare 8 ani aplică și componenta coeficientului de emisie CE.
7. La p. 54 componenta T_r - regimul de deservire a rutei (zilnic) nu este suficient de identificat. Regimul zilnic poate presupune 365 zile pe an sau 7 zile pe săptămână. În cazul p. 54 se are în vedere 7 zile săptămânale, dar acest lucru trebuie concretizat. De asemenea trebuie de concretizat că h_s este egal cu 5 zile de lucru în săptămână.
8. Modul de reflectare a cheltuielilor ponderale trebuie concretizat. De ex. la p. 57 se indică că rentabilitatea va fi de 10%. În formulă nu putem aplica în procente. În formula propusă de minister nici nu se aplică în procente. Trebuie de indicat că acolo unde este stabilit de ex. 10% se aplică cifra 10.
9. P. 73 stabilește capacitatea de îmbarcare. Considerăm că ANTA nu ar trebui să aibă posibilitatea de a stabili acest indicator fără a efectua calculele reale. Toate datele privind unitățile de transport fie sunt în baza de date ANTA, fie pot fi colectate de aceasta.
10. Exact aceleași obiecții le avem față de calcularea coeficientului de îmbarcare C_n . Acest indicator de referință trebuie stabilit prin calcule, nu este posibil ca ANTA să nu poată calcula și să aplice valori fără calcul.

11. La p. 48 este indicat C_e , dar în alte prevederi se utilizează C_E (coeficientul de emisie). Urmează de stabilit ce reprezintă coeficientul de emisie și cum ANTA îl va calcula.
12. Considerăm oportun de a face o legătură între mai multe componente ale tarifului. Odată ce pentru calcularea valorii de bilanț utilizăm unitatea de transport de referință de 24 locuri, masa de 5,5 tone, vârsta de 8 ani (p.49), atunci trebuie să utilizăm pentru calcularea consumului de ulei motor, ulei transmisie, alte lichide, anvelope, norma consum combustibil etc aceeași unitate de transport de referință.
13. La p. 55 formula este greșită – $CM = (M * 0,7) / (Z_{cm} * Z_{lunar})$, în redacția propusă de noi era $CM = M * 0,7 / 23 * 5$. Dacă să transformăm în formula din proiect ar fi $CM = (M * 0,7 * Z_{cm}) / Z_{lunar}$
14. Considerăm că rentabilitatea de 10% nu reflectă realitatea și nu va permite obținerea profitului și reînnoirea parcului de autobuze. Astăzi rata de leasing este de 12%, iar dobânda efectivă la leasing se apropie de 14% anual. Rata inflației în ultimii 4 ani a depășit cumulativ 40%. Următorul exemplu justifică suplimentar necesitatea majorării rentabilității P1. Un operator vinde un autobuz de 18 ani (prețul nu îl luăm în calcul) și procură un autobuz cu vârsta de 10 ani care costă de ex. 500000 lei. Peste 8 ani autobuzul a fost amortizat complet, deci operatorul a obținut investiția de 500000 lei. Operatorul iarăși îl vinde (de 18 ani). Pentru procurarea unui alt autobuz, iarăși cu vârsta de 10 ani deja 500000 nu va mai ajunge, pentru că următorul model va fi mai scump. Acest exemplu nu ține cont de faptul că în prezent este stringent necesar de micșorat vârsta unităților de transport exploatate. Deci operatorul ar trebui să investească într-un autobuz cu vârsta mai mică, ceea ce din nou presupune cheltuieli mai mari. Considerăm că rentabilitatea nu trebuie să fie mai mică de 15%.
15. Indicatorul de referință Distanța totală parcursă D_{tr} nu este suficient de reglementată. Modul de calculare a acestui indicator trebuie precizat. ANTA prin colectarea informațiilor de la gări poate cu o precizie mare să stabilească acest indicator. În metodologie trebuie utilizată doar o noțiune referitoare la D_{tr} - este distanța totală sau este parcursul total (nu importă care noțiune va fi utilizată).
16. La p. 61 componenta/coeficientul L_r - lungimea unei rute convenționale trebuie calculată doar după formulă. Prevederea ” În cazul imposibilității calculării conform datelor statistice și datelor de la operatorii de transport și operatorii de autogară se vor aplica valorile de referință aprobate de ANTA” considerăm că nu poate fi aplicată pentru

această componentă, deoarece ANTA dispune de toate pârghiile pentru calcularea acestei componente.

17. În metodologie se întâlnește de câteva ori prevederea ”În cazul imposibilității calculării conform datelorse vor aplica valorile de referință aprobate de ANTA”. Această prevedere se întâlnește în raport cu mai mulți indicatori/componente ale tarifului. Considerăm că aceste prevederi , de fapt, fac fără sens întreaga metodologie. Dacă ANTA nu va putea calcula un anumit indicator/componentă, atunci cum ANTA va stabili mărimea valorii de referință? Pentru a exclude acest non-sens propunem ca pentru o perioadă de maxim doi ani, în care preconizăm că ANTA nu va dispune de toate datele pentru a efectua calculele, MIDR împreună cu transportatorii (asociațiile din domeniu) să estimeze valorile de referință și să le includă în textul metodologiei.

Ca concluzie, considerăm că proiectul metodologiei reflectă aspectele importante de calcul într-un mod corect, unele corectări și precizări trebuie aduse pentru a face metodologia aplicabilă, iar indicatorii Dtr, Cn și P1 trebuie revăzuți/concretizați, de rând cu necesitatea stabilirii formulei pentru componenta (coeficientul) Ca și corectările referitoare la Lr. De asemenea considerăm că trebuie simplificată aplicarea metodologiei pentru autoritățile raionale (aplicarea lunară ar putea crea dificultăți) și stabilită mărimea valorilor de referință pentru o perioadă de maxim doi ani.

Cu respect,

Președintele Consiliului APOTA,

Oleg Alexa



REPUBLICA MOLDOVA
CONSILIUL RAIONAL IALOVENI
PREȘEDINTELE RAIONULUI



MD-6801 or. Ialoveni, str. Alexandru cel Bun 33, Tel. (268) 2-00-07, e-mail: ialoveniconsiliu@gmail.com, www.il.md

Nr. 02/1-4-456 din 13.12 2024

Către Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale

e-mail: secretariat@midr.gov.md

Consiliul raional Ialoveni a examinat proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea *Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional, modificat*, și comunică că, obiecții și propuneri nu avem.



Președinta raionului Ialoveni
Natalia EREMIA

Ex.: Mihail Garmandir
Tel 0268 2 45 93



REPUBLICA MOLDOVA
CONSILIUL RAIONAL CRIULENI
PREȘEDINTELE RAIONULUI CRIULENI
MD-4801, or. Criuleni, str. 31 August, 108, tel. (248) 22058, fax. (248) 22233
web: www.criuleni.md, e-mail: consiliu@criuleni.md

REPUBLIC OF MOLDOVA
CRIULENI DISTRICT COUNCIL
CRIULENI DISTRICT PRESIDENT
108, 31 August str., Criuleni, MD-4801, ph. (248) 22058, fax. (248) 22233
web: www.criuleni.md, e-mail: consiliu@criuleni.md



Nr. 361

"12" 12 2024

Dnei Angela ȚURCANU,
Secretar General al Ministerului
Infrastructurii și Dezvoltării
Regionale al Republicii Moldova

la nr. 11-6506
din 10.12.2024

Prin prezenta, Consiliul raional Criuleni, avizează pozitiv proiectul modificat al "Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional".

Cu respect,

Președintele raionului



Alexandru CARTÎN

Exec. I. Lungu
Tel. 0(248) 22266

MINISTERUL INFRASTRUCTURII ȘI DEZVOLTĂRII REGIONALE AL REPUBLICII MOLDOVA		
Nr. de intrare:	<u>14060</u>	
Indexul		
" <u>16</u> "	<u>12</u>	20 <u>24</u>



Nr.423 din 16 decembrie 2024

Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
secretariat@midr.gov.md
andrei.slanina@midr.gov.md

Opinie

repetată asupra versiunii prealabile a proiectului de hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional

Congresul Autorităților Locale din Moldova (CALM) a examinat adresarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale al Republicii Moldova nr. 11-6506 din 10.12.2024, privind examinarea prealabilă repetată a proiectului de hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional.

La pct. 3 (*Metodologia stabilește: 3.3. obligativitatea aplicării metodologiei de către Agenția Națională Transport Auto (în continuare - ANTA), Consilii raionale (în continuare - APL), operatorii de transport ce deservește serviciile regulate în trafic raional și interraional, precum și prestatorii de servicii de autogară (în continuare - autogări):*

textul „(în continuare - APL)” urmează a se exclude din pct. 3 și a se include la prima menționare în textul proiectului a sintagmei „autorități publice locale”. În proiect se utilizează sintagmele „Consilii raionale”, „Consiliul raional”, „autorități publice raionale”, distinct de sintagma „autorități publice locale”, inclusiv după mențiunea din textul proiectului „în continuare -APL”.

La pct. 7 (*Aprobarea coeficienților de bază se efectuează de Agenție după consultarea asociațiilor operatorilor de transport, asociațiilor autorităților administrației publice locale și autoritățile publice raionale, cu respectarea prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional):*

după cuvântul „asociațiilor” urmează a se completa cu cuvintele „reprezentative ale” (temei: art. 6 alin. (5) și art. 81 alin. (6) din Legea nr. 436/2006).

La pct. 23 (*Operatorii de transport vor notifica Agenția, APL, autogările, agențiile de vânzare a biletelor și platformele electronice despre tariful aplicat. În perioada de valabilitate a mărimii plafonului stabilit, operatorul poate modifica tarifului aplicat, doar după notificarea autorităților menționate):*

după cuvântul „modifica” urmează a se completa cu cuvântul „mărimea”.

Viorel FURDUI
Director Executiv al CALM



REPUBLICA MOLDOVA



COMITETUL EXECUTIV
AL GĂGĂUZIEI

MD-3805, RM, UTA Găgăuzia,
m. Comrat, str. Lenin, 196

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ
КОМИТЕТ АТО ГАГАУЗИЯ

MD-3805, PM, АТО Гагаузия,
г. Комрат, ул.Ленина, 196

GAGAUZ YERİNİN
BAKANLIK KOMİTETİ

MD-3805, MR, Gagauz Yeri
Komrat kas., Lenin sok., 196



Tel.: +373/ 298 2-46-36; fax: +373/ 298 2-20-34; e-mail: comitet.executiv@utag.gov.md web: www.gagauzia.md

№ 543

17.12.

2024 г.

на №11-6506 от 10.12.2024г

Генеральному секретарю
Министерства инфраструктуры и
регионального развития Республики Молдова
г-же Анжеле ЦУРКАН

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

на проект постановления Правительства *об утверждении Методики расчёта тарифов на автомобильные перевозки пассажиров по регулярным маршрутам в межрайонном и районном сообщении*

Исполнительный комитет АТО Гагаузия рассмотрев проект постановления Правительства об утверждении Методики расчёта тарифов на автомобильные перевозки пассажиров по регулярным маршрутам в межрайонном и районном сообщении, сообщает следующее.

В п. 17 указано: *«Районный коэффициент (C_{raion}) устанавливается районными советами и может применяться только для районных маршрутов внутри района. Районные советы могут применять разные коэффициенты для районных маршрутов, в зависимости от следующих критериев:». Согласно ч. (2) ст. 32 Кодекса автомобильного транспорта № 150 от 17.07.2014 г.: «Автотранспортные перевозки пассажиров по регулярным маршрутам в рамках автономных территориальных образований с особым правовым статусом организуются в порядке, предусмотренном для автотранспортных перевозок пассажиров по регулярным маршрутам в районном сообщении, а автотранспортные перевозки пассажиров по регулярным маршрутам между населенными пунктами автономных территориальных образований с особым правовым статусом и населенными пунктами, расположенными за их пределами, организуются в порядке, предусмотренном для автотранспортных перевозок пассажиров по регулярным маршрутам в национальном межрайонном и/или международном сообщении, по обстоятельствам, в соответствии с настоящим кодексом.» В связи с этим, предлагаем в пп. 3.3 и п. 19 заменить слова «районными советами» словами «районными советами/Исполнительным комитетом*

автономного территориального образования с особым правовым статусом». П. 17 предлагаем в следующей редакции: «*Районный коэффициент (C_{raion}) устанавливается районными советами/Исполнительным комитетом автономного территориального образования с особым правовым статусом и может применяться только для районных маршрутов внутри района. Районные советы/Исполнительный комитет автономного территориального образования с особым правовым статусом могут применять разные коэффициенты для районных маршрутов, в зависимости от следующих критериев:*».

С уважением,

**Председатель Исполнительного
Комитета Гагаузии (Гагауз Ери)**



Евгения ГУЦУЛ

Исполнитель Иван КИОРОГЛЮ
Тел: 062100060



REPUBLICA MOLDOVA
CONSILIUL RAIONAL BASARABEASCA
PREȘEDINTELE
RAIONULUI BASARABEASCA

MD-6702, or. Basarabasca, str. K. Marx, 55
tel/fax (297) 2-20-58
E-mail: consiliul.raional-basarabasca@apl.gov.md



nr. 02/368

17 decembrie 2024

**Ministerului Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova**
Dnei Angela Țurcanu, secretar general

Prin prezenta, Consiliul Raional Basarabasca la circulara nr. 11-6506 din 10.12.2024 referitor la consiltare publică a proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional, în temeiul prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, vă comunică despre examinarea proiectului dat și suntem de acord cu modificările parvenite din teritoriu.

Cu stimă,

Președinta
raionului Basarabasca



Natalia CARA

Ex.: Egor Nichita
tel.: 0 297 22241

MINISTERUL INFRASTRUCTURII ȘI DEZVOLTĂRII REGIONALE AL REPUBLICII MOLDOVA	
Nr. de intrare	14535
Indexul	24
	12 2024

ASOCIATIA PATRONALA A OPERATORILOR DE TRANSPORT AUTO

03 ianuarie 2025

Nr. 0301/2025

Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

AVIZ

La proiectul HG cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile regulate de transport de persoane.

La data de 02.01.2025 am recepționat o nouă versiune a proiectului HG. În general cu proiectul HG suntem de acord. Avem unele obiecții după cum urmează:

1. Prevederile p.43 trebuie corelate cu prevederile p. 54 și p. 55. Cheltuiile de reparație și de amortizare se calculează cu aplicarea coeficientului de emisie (p. 54 și 55), iar din sensul p. 43 aplicarea coeficientului de emisie nu este prevăzută.

2. La p. 59 utilizarea coeficientului Tr și hs este confuză. La p. 13 și p.64 Tr reprezintă 365, echivalentul a 365 zile de deservirea rutei timp de un an. Considerăm că utilizarea termenului "regim de deservire" nu este corectă. Tr reprezintă numărul de zile anual de deservire a unei rute cu regim de deservire zilnic și este egal cu 365 (pentru p. 13 și 64). Iar Tr în p. 59 semnifică numărul de zile săptămânale de deservire a unei rute cu regim de deservire zilnic și este egal cu 7. Deci Tr nu poate fi în p. 64 egal cu 365, iar în punctul 59 egal cu 7. Iar hs nu poate fi timpul de muncă a șoferului, care se calculează în ore. În sensul p. 59 hs reprezintă numărul maxim al zilelor de lucru săptămânale a unui șofer și este egal cu 5. De aceea propunem la p. 59 de exclus Tr și hs și de utilizat exact în formula $\dots * 7/5$, iar în explicație de arătat ce semnifică 7 și ce semnifică 5.

3. În Anexa nr. 2 sunt cifre care astăzi în mod evident contravin realității- rata impozitelor- 8%, lungimea rutei- 300 km, coeficientul de îmbarcare- 50%.

Considerăm că aceste date trebuie excluse din Anexa nr. 2 sau de inclus cifre care corespund situației de azi (rata impozitelor- 11%, lungimea rutei 225-240 km, coeficientul de îmbarcare- 37%). Dacă calculăm simplu mărimea impozitului pe profit de 12% din adaosul comercial de 15, suplimentar fondul de salarizare a șoferului poate fi calculat din datele proiectului HG din care se va exclude 18% impozit pevenit și se va adăuga 23% fondul social+ asigurare medicală. De asemenea se poate estimativ de calculat impozitele din fondul de salarizare a personalului auxiliar și impozitele și taxele locale. Nu este posibil ca suma totală a impozitelor să fie mai mica de 10%.

Pentru a vedea că 300 km ca lungime medie a rutei nu este nici pe aproape reală poate fi aplicat indicatorul BNS privind lungimea totală parcursă a unităților de transport (care reprezintă o cifră foarte aproape de realitate) și de împărțit la 300 km apoi la 365 zile și se va stabili de câte unități de transport ar avea nevoie ramura pentru a deserve toate rutele. Apoi acest nr de unități de transport trebuie împărțit la nr de localități pentru a determina câte puncte inițiale pot fi deservite. Realitatea arată că mai puțin de 20% din numărul total al unităților de transport parcurg 300 și mai mult de km pe zi. Cifra de 225-240 km este și ea mărită dar acceptabilă.

Coeficientul de îmbarcare este nereal- 50%. Tendințele demografice nu pot fi neglijate. Pentru a demonstra că cifra de 50 % nu este reală propunem să ridicăm de la ANTA informația privind regularitatea deservirii rutelor prezentate de toate autogările din RM. Aplicăm capacitatea maximă de îmbarcare de 20 pasageri și coeficientul de 50% și înmulțim la nr de curse. Apoi comparăm datele nr pasageri transportați cu cele de la BNS. Cifra reală este între 32-38%.

Cifrele din Anexa nr. 2 sunt importante și probabil vor fi aplicate de ANTA pentru primele perioade. Din această cauză solicităm fie ele să reflecte realitatea de azi, fie să fie excluse pentru a fi determinate de către ANTA.

Ținând cont că toate observațiile din prezenta pot fi corectate în regim de lucru, solicităm să fie operate modificările descrise mai sus și inițiată procedura oficială de aprobare a actului normativ.

Cu respect,

Președintele Consiliului APOTA,

Oleg Alexa

SINTEZA

la proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Președintele raionului Florești	1	Prin prezenta, la nr. 11-5240 din 07.10.2024, privind inițierea elaborării proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional, Consiliul raional Florești survine cu opinia de a include în pct.15 formulă de calcul privind aplicarea criteriilor punctelor 15.1., 15.2., 15.3., 15.4.	Se acceptă
Președintele raionului Ungheni	1	Cu referire la pct. 18, 19, 20 din Proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional, Vă sugerăm ca în comisia ce va examina dosarul agentului transportator, să fie inclus și reprezentantul APL I sau II din teritoriu, din motiv că ultimii cunosc situația reală din teritoriu (<i>luând în vedere că mulți agenți transportatori nu respectă graficul și schema circulației rutiere</i>).	Se acceptă
	2	Majorarea tarifului să nu poată depăși 20 %, în cazul în care nu are încălcări (la toate rutele/cursele a agentului transportator (revizia tehnică și asigurarea auto să fie efectuate la timp) să prezinte Raportul de Evaluare auto eliberat de instituțiile specializate și licențiate).	Nu se acceptă Nu este clară autoritatea care va elibera raportul solicitat, luând în considerare că aceste competențe sunt ale autorităților raionale.
Președintele raionului Telenești	1	Consiliul raional Telenești. a examinat proiectul <i>hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calcul a tarifelor pentru transportul rutier c/e persoane prin servicii regulate in trafic raional.</i> unde în mare parte suntem de acord cu hotărârea Guvernului propusă. Am avea o sugestie la p. 16 din hotărâre. capitolul introducerea de coeficienți raionali - de a acorda consiliilor raionale posibilitatea de a ajusta tarifele prin coeficienți raionali un tarif mai mare - de până la 40 % peste plafon (coeficientul 1,4). Această posibilitate de ajustare a prețului , va duce la o diferențiere a tarifelor în funcție de specificul geografic al drumului (gravitatea dificultății drumului). ajustarea	Se acceptă

		cheltuielilor suportate de operatori la rutele ne rentabile economic (în deosebi la rute scurte ca distanță).	
Raionului Soroca	1	Prin prezenta, la nr. 11-5240 din 07.10.2024, examinînd proiectul Hotărîrii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional, Consiliului Raional Soroca vine cu propunerea de includere în p. 15 un subpunct adăugător cu referire la „numărul de locuitori stabiliți în localitate”, fapt ce ar putea mai clar stabili mărimea coeficientului/coeficienților raionali pentru rutele din cadrul raionului: - pînă la 500 locuitori - coeficient 1,3; de la 500 pînă la 1000 locuitori - coeficient 1,2; mai mult de 1000 locuitori - coeficient 1,1. - mai mult de 3000 locuitori - coeficient 1,0	Se acceptă
Asociația patronală a operatorilor de transport auto	1	În textul metodologiei și la p. 3 al HG urmează a prevedea că ANTA va stabili anual mărimea indicatorilor de referință CA, Dtr, Cîmb, Cn, Ncomb, X. Din textul actual al metodologiei reiese că ANTA va calcula componentele tarifului. În metodologie componente sunt multe, care la rândul său stau la baza calculării indicatorilor de referință (CA, Dtr, Cîmb, Cn, Ncomb, X).	Se acceptă Proiectul se va completa cu lista indicatorilor și modul de stabilire a acestora.
	2	Din sensul p. 5 al Metodologiei și al prevederilor similare reiese că autoritățile competente vor stabili mărimea tarifului lunar. Pentru a nu lăsa loc de interpretări considerăm necesar de a stabili ” se stabilesc de autoritățile competente LUNAR pentru perioada tarifară ulterioară”. Considerăm că această prevedere va fi dificil de executat pentru autoritățile raionale. Propunem ca ANTA anual să stabilească mărimea indicatorilor de referință- CA, Dtr, Cîmb, Cn, Ncomb, X, iar Consiliile raionale să stabilească doar coeficientul raional aplicabil pentru rutele din cadrul raionului. Iar în baza acestor coeficienți operatorii de sine stătător lunar să stabilească mărimea tarifului, ANTA și autoritățile raionale avînd funcția de supraveghere .	Se acceptă parțial Proiectul a fost revizuit, periodicitatea de revizuire a tarifelor fiind stabilită trimestrial. Conform proiectului ANTA urmează să aprobe coeficienții de bază, precum și componentele tarifului, dar și tariful de referință. Operatorii de transport
	3	În textul metodologiei urmează să diferențiem indicatorii de referință de componentele tarifului. În text se va folosi fie ”componenta” fie ”coeficientul”	Se acceptă Noțiunile au fost ajustate.
	4	La p. 39 este dată formula: $C_{admin} = C_a + C_{incend} + C_{pc} + C_{bir}$	Se acceptă.

		Însă nicaieri în textul metodologiei nu găsim cum se calculează Ca, cu atât mai mult că celelalte componente ale Cadmin sunt dependente de mărimea Ca. În redacția actuală nu este posibil de calculat Cadmin fără a prevedea formula de calcul a Ca.	Proiectul a fost completat cu valoarea Cadmin, care se va ajusta la nivelul de inflație.
5		La p. 41 este indicat că parcursul tehnologic reprezintă 5% din lungimea serviciului regulat. La p.59 este indicat cum se calculează lungimea serviciului regulat Lr. Însă în formulă corect este de prevăzut că parcursul tehnologic reprezintă 5% din Distanța totală parcursă Dtr. Astfel de corectări sunt necesare și la alte puncte unde se indică despre parcursul tehnologic (de ex. 58).	Se acceptă Formula a fost revizuită, parcursul nuli fiind inclus în parcursul total. Respectiv, au fost modificate și celelalte formule.
6		În formula de calcul este utilizată componenta Cr-cheltuieli fixe de reparație (p. 38), iar componenta Crep (p. 50) este doar descrisă și calculată fără a avea o aplicare și în formula finală. Corect ar fi aplicarea formulei Crep, care pe lângă costul de bilanț împărțit la perioada de exploatare 8 ani aplică și componenta coeficientului de emisie CE.	Se acceptă La pct. 50, în formulă "Crep" a fost substituit cu "Cr".
7		La p. 54 componenta Tr- regimul de deservire a rutei (zilnic) nu este suficient de identificat. Regimul zilnic poate presupune 365 zile pe an sau 7 zile pe săptămână. În cazul p. 54 se are în vedere 7 zile săptămânale, dar acest lucru trebuie concretizat. De asemenea trebuie de concretizat că hs este egal cu 5 zile de lucru în săptămână.	Se acceptă
8		Modul de reflectare a cheltuielilor ponderale trebuie concretizat. De ex. la p. 57 se indică că rentabilitatea va fi de 10%. În formulă nu putem aplica în procente. În formula propusă de minister nici nu se aplică în procente. Trebuie de indicat că acolo unde este stabilit de ex. 10% se aplică cifra 10.	Se acceptă parțial Prevederile au fost revizuite
9		P. 73 stabilește capacitatea de îmbarcare. Considerăm că ANTA nu ar trebui să aibă posibilitatea de a stabili acest indicator fără a efectua calculele reale. Toate datele privind unitățile de transport fie sunt în baza de date ANTA, fie pot fi colectate de aceasta.	Nu se acceptă Conform pct. 48 se stabilește că pentru vehiculul convențional capacitatea de îmbarcare este de 24 locuri. Suplimentar, pct. 72 reglementează modul de calculare a acestuia.
10		Exact aceleași obiecții le avem față de calcularea coeficientului de îmbarcare Cn. Acest indicator de referință trebuie stabilit prin calcule, nu este posibil ca ANTA să nu poată calcula și să aplice valori fără calcul.	Se acceptă parțial Modul de calculare este reglementat la pct. 74 din proiect.
11		La p. 48 este indicat Ce, dar în alte prevederi se utilizează CE (coeficientul de emisie). Urmează de stabilit ce reprezintă coeficientul de emisie și cum ANTA îl va calcula.	Se acceptă Pct. 48 a fost completat cu descrierea coeficientului și valoarea în cazul lipsei informațiilor.

			La stabilirea valorii s-a ținut cont de numărul de suspendări admise pentru nu se retrage autorizația.
12	La p. 55 formula este greșită – $CM = (M \cdot 0,7) / (Z_{cm} \cdot Z_{lunar})$, în redacția propusă de noi era $CM = M \cdot 0,7 / 23 \cdot 5$. Dacă să transformăm în formula din proiect ar fi $CM = (M \cdot 0,7 \cdot Z_{cm}) / Z_{lunar}$		Se acceptă
13	Considerăm că rentabilitatea de 10% nu reflectă realitatea și nu va permite obținerea profitului și reînnoirea parcului de autobuze. Astăzi rata de leasing este de 12%, iar dobânda efectivă la leasing se apropie de 14% anual. Rata inflației în ultimii 4 ani a depășit cumulativ 40%. Următorul exemplu justifică suplimentar necesitatea majorării rentabilității P1. Un operator vinde un autobuz de 18 ani (prețul nu îl luăm în calcul) și procură un autobuz cu vârsta de 10 ani care costă de ex. 500000 lei. Peste 8 ani autobuzul a fost amortizat complet, deci operatorul a obținut investiția de 500000 lei. Operatorul iarăși îl vinde (de 18 ani). Pentru procurarea unui alt autobuz, iarăși cu vârsta de 10 ani deja 500000 nu va mai ajunge, pentru că următorul model va fi mai scump. Acest exemplu nu ține cont de faptul că în prezent este stringent necesar de micșorat vârsta unităților de transport exploatate. Deci operatorul ar trebui să investească într-un autobuz cu vârsta mai mică, ceea ce din nou presupune cheltuieli mai mari. Considerăm că rentabilitatea nu trebuie să fie mai mică de 15%.		Nu se acceptă Se consideră oportun aplicarea unui nivel al rentabilității în mărime de 10%, ce reprezintă nivelul de profitabilitate al operatorului de transport, această rentabilitate este beneficiul obținut ca urmare a practicării activității de antreprenariat, pentru reînnoirea parcului auto operatorul poate prezenta documente confirmative suplimentare cu scopul de a solicita un tarif diferențiat care va acoperi cheltuielile respective. Aplicarea unei rentabilități mai mare poate genera situații când unii operatori vor acumula surse financiare suplimentare însă nu vor investi în reînnoirea parcului auto.
14	Indicatorul de referință Distanța totală parcursă Dtr nu este suficient de reglementată. Modul de calculare a acestui indicator trebuie precizat. ANTA prin colectarea informațiilor de la gări poate cu o precizie mare să stabilească acest indicator. În metodologie trebuie utilizată doar o noțiune referitoare la Dtr- este distanța totală sau este parcursul total (nu importă care noțiune va fi utilizată).		Se acceptă Pct. 60 stabilește formula de calcul
15	La p. 61 componenta/coeficientul Lr- lungimea unei rute convenționale trebuie calculată doar după formulă. Prevederea ” În cazul imposibilității calculării conform datelor statistice și datelor de la operatorii de transport și operatorii de autogară se vor aplica valorile de referință aprobate de ANTA” considerăm că nu poate fi aplicată pentru această componentă, deoarece		Se acceptă Proiectul a fost completat cu prevederi ce clarifică modul de calculare lungimii unei rute

		ANTA dispune de toate pârghiile pentru calcularea acestei componente.	
	16	În metodologie se întâlnește de câteva ori prevederea ”În cazul imposibilității calculării conform datelorse vor aplica valorile de referință aprobate de ANTA”. Această prevedere se întâlnește în raport cu mai mulți indicatori/componente ale tarifului. Considerăm că aceste prevederi , de fapt, fac fără sens întreaga metodologie. Dacă ANTA nu va putea calcula un anumit indicator/componentă, atunci cum ANTA va stabili mărimea valorii de referință? Pentru a exclude acest non-sens propunem ca pentru o perioadă de maxim doi ani, în care preconizăm că ANTA nu va dispune de toate datele pentru a efectua calculele, MIDR împreună cu transportatorii (asociațiile din domeniu) să estimeze valorile de referință și să le includă în textul metodologiei.	Se acceptă parțial Proiectul a fost completat cu prevederi ce presupun necesitatea consultării părților interesate în procesul de aprobare a coeficienților. Totodată, pornind de la faptul că o parte din indicatori urmează a fi aprobați anual, includerea acestora în proiect se consideră inoportună.
	17	Ca concluzie, considerăm că proiectul metodologiei reflectă aspectele importante de calcul într-un mod corect, unele corectări și precizări trebuie aduse pentru a face metodologia aplicabilă, iar indicatorii Dtr, Cn și P1 trebuie revăzuți/concretizați, de rând cu necesitatea stabilirii formulei pentru componenta (coeficientul) Ca și corectările referitoare la Lr. De asemenea considerăm că trebuie simplificată aplicarea metodologiei pentru autoritățile raionale (aplicarea lunară ar putea crea dificultăți) și stabilită mărimea valorilor de referință pentru o perioadă de maxim doi ani.	Se acceptă
Congresul autorităților locale din Moldova	1	Congresul Autorităților Locale din Moldova (CALM) a examinat adresarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale al Republicii Moldova nr. 11-5240 din 09.10.2024, privind examinarea prealabilă a proiectului de hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional, și comunică lipsa propunerilor și obiecțiilor la proiectul în cauză.	Se acceptă
Avizare repetată			

Asociația patronală a operatorilor de transport auto		Prevederile p.43 trebuie corelate cu prevederile p. 54 și p. 55. Cheltuielile de reparație și de amortizare se calculează cu aplicarea coeficientului de emisie (p. 54 și 55), iar din sensul p. 43 aplicarea coeficientului de emisie nu este prevăzută.	Se acceptă
		La p. 59 utilizarea coeficientului Tr și hs este confuză. La p. 13 și p.64 Tr reprezintă 365, echivalentul a 365 zile de deservirea rutei timp de un an. Considerăm că utilizarea termenului ”regim de deservire ” nu este corectă. Tr reprezintă numărul de zile anual de deservire a unei rute cu regim de deservire zilnic și este egal cu 365 (pentru p. 13 și 64). Iar Tr în p. 59 semnifică numărul de zile săptămânale de deservire a unei rute cu regim de deservire zilnic și este egal cu 7. Deci Tr nu poate fi în p. 64 egal cu 365 , iar în punctul 59 egal cu 7. Iar hs nu poate fi timpul de muncă a șoferului, care se calculează în ore. În sensul p. 59 hs reprezintă numărul maxim al zilelor de lucru săptămânale a unui șofer și este egal cu 5. De aceea propunem la p. 59 de exclus Tr și hs și de utilizat exact în formula $\dots * 7/5$, iar în explicație de arătat ce semnifică 7 și ce semnifică 5.	Se acceptă parțial Tr a fost substituit cu Ts pentru a exclude divergența între noțiuni. În partea ce ține de introducerea cifrelor concrete în formulă, se atrage atenția că în cazul când operatorul de transport va solicita tarif personalizat, există riscul ca 7 și 5 să nu corespundă regimului de deservire al serviciului pentru care au fost prezentate calculele. În cazul în care totuși se insistă asupra cifrelor se propune substituie cu rezultatul operațiunii (în metodologie e $7*5$), fiind redenumit ca coeficientul de utilizare efectivă a timpului de muncă.
		În Anexa nr. 2 sunt cifre care astăzi în mod evident contravin realității- rata impozitelor- 8%, lungimea rutei- 300 km, coeficientul de îmbarcare- 50%. Considerăm că aceste date trebuie excluse din Anexa nr. 2 sau de inclus cifre care corespund situației de azi (rata impozitelor- 11%, lungimea rutei 225-240 km, coeficientul de îmbarcare- 37%). Dacă calculăm simplu mărimea impozitului pe profit de 12% din adaosul comercial de 15, suplimentar fondul de salarizare a șoferului poate fi calculat din datele proiectului HG din care se va exclude 18% impozit pe venit și se va adăuga 23% fondul social+ asigurare medicală. De asemenea se poate estimativ de calculat impozitele din fondul de salarizare a personalului auxiliar și impozitele și taxele locale. Nu este posibil ca suma totală a impozitelor să fie mai mica de 10%. Pentru a vedea că 300 km ca lungime medie a rutei nu este nici pe aproape reală poate fi aplicat indicatorul BNS	Se acceptă parțial Ca urmare a ședinței din 28.01.2025 s-a convenit că indicatorii din Anexa nr. 2 ce țin de: - Parcursul mediu zilnic; - Coeficientul de îmbarcare; - Ponderea impozitelor, sunt subiect de discuție suplimentară, în eventualitatea cazului când aceste date vor fi utilizate pentru calcularea tarifului de referință.

		privind lungimea totală parcursă a unităților de transport (care reprezintă o cifră foarte aproape de realitate) și de împărțit la 300 km apoi la 365 zile și se va stabili de câte unități de transport ar avea nevoie ramura pentru a deservi toate rutele. Apoi acest nr de unități de transport trebuie împărțit la nr de localități pentru a determina câte puncte inițiale pot fi deservite. Realitatea arată că mai puțin de 20% din numărul total al unităților de transport parcurg 300 și mai mult de km pe zi. Cifra de 225-240 km este și ea mărită dar acceptabilă. Coeficientul de îmbarcare este nereal- 50%. Tendințele demografice nu pot fi neglijate. Pentru a demonstra că cifra de 50 % nu este reală propunem să ridicăm de la ANTA informația privind regularitatea deservirii rutelor prezentate de toate autogările din RM. Aplicăm capacitatea maximă de îmbarcare de 20 pasageri și coeficientul de 50% și înmulțim la nr de curse. Apoi comparăm datele nr pasageri transportați cu cele de la BNS. Cifra reală este între 32-38%. Cifrele din Anexa nr. 2 sunt importante și probabil vor fi aplicate de ANTA pentru primele perioade. Din această cauză solicităm fie ele să reflecte realitatea de azi, fie să fie excluse pentru a fi determinate de către ANTA.	
Consiliul raional Cimișlia		Lipsa de propuneri și obiecții.	
Președintele raionului Basarabeasca		Lipsa de propuneri și obiecții.	
Congresul autorităților locale din Moldova		La pct. 3 (Metodologia stabilește: 3.3. obligativitatea aplicării metodologiei de către Agenția Națională Transport Auto (în continuare - ANTA), Consilii raionale (în continuare - APL), operatorii de transport ce deservește serviciile regulate în trafic raional și interraional, precum și prestatorii de servicii de autogară (în continuare - autogări): textul „(în continuare - APL)” urmează a se exclude din pct. 3 și a se include la prima menționare în textul proiectului a sintagmei „autorități publice locale”. În proiect se utilizează sintagmele „Consilii raionale”, „Consiliul raional”, „autorități publice raionale”, distinct de sintagma „autorități publice locale”, inclusiv după mențiunea din textul proiectului „în continuare -APL”.	Se acceptă

		La pct. 7 (Aprobarea coeficienților de bază se efectuează de Agenție după consultarea asociațiilor operatorilor de transport, asociațiilor autorităților administrației publice locale și autoritățile publice raionale, cu respectarea prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional): după cuvântul „asociațiilor” urmează a se completa cu cuvintele „reprezentative ale” (temei: art. 6 alin. (5) și art. 81 alin. (6) din Legea nr. 436/2006).	Se acceptă
		La pct. 23 (Operatorii de transport vor notifica Agenția, APL, autogările, agențiile de vânzare a biletelor și platformele electronice despre tariful aplicat. În perioada de valabilitate a mărimii plafonului stabilit, operatorul poate modifica tarifului aplicat, doar după notificarea autorităților menționate): după cuvântul „modifica” urmează a se completa cu cuvântul „mărimea”.	Se acceptă
Consiliul raional Criuleni		Lipsa de propuneri și obiecții.	
Consiliul raional Ialoveni		Lipsa de propuneri și obiecții.	

Secretar General

Angela ȚURCANU



Prin prezenta, în conformitate cu pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, remitem pentru înregistrare în lista proiectelor, *proiectul de hotărâre de Guvern pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional*, modificat conform consultărilor suplimentare.

CERERE

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

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul de hotărâre de Guvern pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Agenția Națională Transport Auto
3.	Justificarea depunerii cererii (<i>indicația corespunzătoare sau remarca precum că proiectul este elaborat din inițiativa autorului</i>)	Art. 145 alin. (2) și (3) din Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	- pct. 252 din Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Congresul Autorităților Locale din Moldova; - Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Andrei Slanina, Șef Direcție politici în domeniul transportului rutier, tel: (022) 250539, andrei.slanina@midr.gov.md

		Elena Ratcovschi, Şef Serviciul financiar, Agenția Națională Transport Auto tel: (022) 832-064, ratcovschi.elena@anta.gov.md
8.	<i>Anexe (proiectul actului care se solicită a fi înregistrat, nota informativă cu documentele de însoțire)</i>	- Proiectul hotărârii de Guvern; - Nota de fundamentare; - Tabelul de sinteză (<i>urmare a consultărilor prealabile</i>).
9.	Data și ora depunerii cererii	
10.	Semnătura	

Secretar general

Angela ȚURCANU