



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. _____

din _____ 2025

Chișinău

cu privire la aprobarea Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri

În temeiul art. 81 lit. (a) și Anexei X la capitolul 15 (Transporturi) din titlul IV al Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014, ratificat prin Legea nr. 112/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199, art. 442), art. 78 alin. (1) și (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Contractul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri (se anexează).
2. Procedura de atribuire a Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri se inițiază în urma planificării alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală.
3. Itinerarul curselor feroviare de pasageri se stabilește de Grupul de lucru pentru organizarea și desfășurarea lucrărilor de atribuire a Contractului de servicii publice de transport feroviar de pasageri.

PRIM-MINISTRU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale

Ministrul finanțelor

Dorin RECEAN

Vladimir BOLEA

Victoria BELOUS

C O N T R A C T Nr.

privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri în Republica Moldova

Republica Moldova, reprezentata de _____, Ministrul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

[adresa], [idno],

denumit în continuare „**MIDR**” sau, în context individual, ca „**parte**”

și

[denumirea întreprinderii feroviare], [adresa], [idno], reprezentată de _____ Administrator denumită în continuare „[xxx]” sau, în context individual, ca „**parte**”

(denumite în context colectiv ca „**Părți**”)

Avand în vedere:

- Articolul 78 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;
- Regulamentul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 47/2023;

Au convenit asupra următoarelor prevederi:

Text

Definiții

În prezentul Contract, următorii termeni și expresii semnifică:

1. „mersul trenurilor” se refera la programul (graficul) trenurilor de pasageri, precum și la transporturile în scopul propriu al infrastructurii feroviare publice, emis de administratorul infrastructurii în conformitate cu Codul transportului feroviar nr.19/2022;
2. „Administratorul infrastructurii” se refera la [denumirea managerului infrastructurii];
3. „trasa” se refera la capacitatea infrastructurii necesară pentru circulația unui tren între două stații, de-a lungul unei perioade de timp și în anumite condiții tehnice și tehnologice definite precis pe infrastructura feroviară publică;
4. „obligatia serviciului public” (OSP) se referă la cerința de a realiza linii OSP impuse prin prezentul contract [denumirea întreprinderii feroviare] de către MIDR pentru asigurarea serviciilor de transport public feroviar de pasageri de interes general prin [denumirea întreprinderii feroviare], care, dacă ar avea în vedere interesul său comercial, nu și-ar asuma sau nu și-ar asuma în aceleași condiții, fără o compensație agreata prin prezentul contract;
5. „compensarea serviciului public” înseamnă compensația furnizată prin prezentul contract pentru furnizarea liniilor OSP de către [denumirea întreprinderii feroviare];
6. „linii OSP” sunt liniile specificate în Anexa 1 care sunt acoperite de prezentul contract;
7. „regula generală” înseamnă o măsură aplicată fără discriminare tuturor serviciilor publice de transport de pasageri dintr-o regiune geografică pentru care o autoritate competentă este responsabilă;
8. „transport public de pasageri de interes general” se refera la serviciile de transport pasageri de interes general furnizate publicului fără discriminare și în mod continuu;
9. „obligatia de a opera” înseamnă obligația impusă [denumirea întreprinderii feroviare] de a opera liniile OSP acoperite de prezentul contract, în condițiile prevăzute în Anexa 1 cu privire la îndeplinirea unor standarde fixe privind continuitatea, regularitatea și capacitatea;
10. „obligatia de transport” se referă la obligația impusă [denumirea întreprinderii feroviare] de a accepta și transporta pasageri pe liniile OSP acoperite de prezentul contract, la tarifele specificate și în anumite condiții specificate;
11. „obligatii tarifare” se refera la obligația [denumirea întreprinderii feroviare] de a aplica, în special pentru anumite categorii de pasageri sau pentru anumite rute, taxe fixe sau aprobate de orice autoritate publică, rate care sunt contrare intereselor comerciale ale operatorului și care rezultă din impunerea sau din refuzul de a modifica, prevederile tarifare speciale;
12. „tarif întreg” prețul serviciului de transport a unui pasager, calculat și aprobat în modul stabilit;
13. „tarif redus” tarif pentru pasagerii care beneficiază de înlesniri la călătoria cu transportul feroviar în conformitate cu actele legislative.

Preambul
1. Prezentul contract cuprinde prevederile specifice pentru asigurarea transportului feroviar de pasageri de interes general în Moldova conform necesităților statului de a asigura mobilitatea persoanelor și de a contribui la coeziunea societății moldovenești.
2. Contractul de servicii publice acoperă cursele locale.
Articolul 1 – Scopul
1. Scopul prezentului contract este de a reglementa condițiile în care [denumirea întreprinderii feroviare] va furniza serviciile de transport feroviar de pasageri pentru liniile specificate în Anexa 3 ca linii OSP și va beneficia de alocații din bugetul de stat în calitate de compensație de serviciu public.
2. Orice servicii dincolo de cele prevăzute în Anexa 3 nu sunt considerate a fi OSP acoperite de prezentul contract.
Articolul 2 - Obligația serviciului de transport feroviar public de pasageri a [denumirea întreprinderii feroviare]
1. Transportul public feroviar de pasageri pe respective linii, cu un număr definit de trenuri, număr de km și material rulant specificate în Anexa 3, constituie servicii de transport public de pasageri de interes general și sunt considerate ca OSP în cadrul prezentului contract.
2. Guvernul Republicii Moldova va compensa prin plăți de la bugetul de stat [sau scutiri de accize, taxe și impozite], furnizarea de servicii publice pentru liniile OSP specificate în Anexa 3 [denumirea întreprinderii feroviare], care, dacă ar avea în vedere interesele sale comerciale, nu și-ar asuma sau nu și-ar asuma în aceleași condiții furnizarea acestor servicii. Serviciile suplimentare de transport realizate în interesul comercial pe respectivele linii prevăzute în Anexa 3 nu se considera a fi transport OSP.
3. În cadrul obligațiilor sale referitoare la liniile OSP, [denumirea întreprinderii feroviare] are obligația de a opera, realiza și tarifa conform condițiilor prevăzute în Articolul 4.
4. [denumirea întreprinderii feroviare] garantează operațiunile acoperite de prezentul contract. Întreaga documentație va fi pusă la dispoziția MIDR la cerere. În vederea evaluării gradului de îndeplinire a nivelului serviciului, [denumirea întreprinderii feroviare] este obligat să realizeze sondaje și numărători de pasageri pentru toate serviciile OSP în conformitate cu cerințele stabilite prin Anexa 5. MIDR va fi îndreptățit să includă întrebări suplimentare în chestionar. <i>(Raport privind sondajul în rândul pasagerilor – Raportare, Anexa 5. Numărarea pasagerilor – Raportare, Anexa 5.)</i>
5. Datele obținute trebuie transmise de către [denumirea întreprinderii feroviare] către MIDR în conformitate cu calendarul prevăzut în Anexa 5. Orice numărătoare separată a pasagerilor va fi agreată separat, incluzând costul pentru servicii suplimentare. La cerere, [denumirea întreprinderii feroviare] va informa MIDR cu privire la metodologia, perioada și locul colectării datelor.
6. MIDR poate solicita un eșantion pentru a verifica gradul de încredere și corectitudinea furnizării serviciilor. În astfel de cazuri, [denumirea întreprinderii feroviare] va asigura accesul personalului MIDR și al specialiștilor desemnați de MIDR la zonele destinate pasagerilor din trenurile acoperite de prezentul contract.

7. MIDR și [denumirea întreprinderii feroviare] vor cădea de acord asupra rezultatelor sondajului și se vor angaja să continue să adapteze serviciile prevăzute în prezentul contract prin amendarea Anexei 3, în special atunci când crește frecvența trenurilor sau de închiderea serviciilor cu trafic scăzut de pasageri.
8. [denumirea întreprinderii feroviare] va fi obligat să monitorizeze veniturile și cheltuielile fiecărui tren planificat și poate reduce numărul anumitor trenuri neprofitabile, cu un număr scăzut de pasageri, implementând alte măsuri de raționalizare cu aprobarea MIDR. În astfel de cazuri, Anexa 3 va fi modificată corespunzător.
Articolul 3 - Cerințe privind serviciile
1. Specificațiile privind serviciile pentru liniile prevăzute în Anexa 3 sunt agreeate de MIDR și [denumirea întreprinderii feroviare]. <i>(Specificațiile serviciului care sunt indicatori cheie de performanță și definite într-o anexă pentru a facilita modificările ulterioare)</i>
Articolul 4 - Obligații privind tarifele
1. [denumirea întreprinderii feroviare] va fi obligată să transporte toți pasagerii care plătesc tarif întreg sau redus, dacă demonstrează că respectivele titluri de transport sunt valabile.
2. Plățile compensatorii OSP agreeate sunt pentru realizarea serviciului public de transport feroviar de pasageri pe liniile OSP, cu un nivel al tarifelor care a fost în vigoare la data semnării. Orice modificare a nivelului tarifelor de către [denumirea întreprinderii feroviare] va face obiectul aprobării scrise prealabile din partea MIDR.
Articolul 5 - Compensația și calculul parametrilor
1. Nivelul compensației agreeate între Guvern și [denumirea întreprinderii feroviare] și furnizarea serviciilor pentru liniile OSP în cadrul prezentului contract, corespunde rezultatului financiar net dintre costurile ocazionate și veniturile generate pentru [denumirea întreprinderii feroviare], inclusiv o marja de profit de __% agreeată în comun de către Părți.
2. Costurile detaliate anuale ale [denumirea întreprinderii feroviare] referitoare la furnizarea serviciilor OSP acoperite de prezentul contract sunt previzionate în Anexa 4. Proiecția costurilor va fi actualizată anual, cel mai târziu la sfârșitul lunii septembrie pentru fiecare an, pentru a determina previziunile de costuri pentru anul următor.
3. Veniturile anuale detaliate ale [denumirea întreprinderii feroviare] sunt previzionate în Anexa 4. Proiecția veniturilor va fi actualizată anual, cel mai târziu până la sfârșitul lunii septembrie a fiecărui an, pentru a determina previziunile de venituri pentru anul următor.
4. Compensația OSP anuală se bazează pe previziunile ex-ante de costuri, agreeate în comun de Părți și pe previziunile de venituri relevante, definite în Anexa 4. Nu trebuie să existe nici o acoperire automată a pierderilor [denumirea întreprinderii feroviare]
5. Pentru evitarea supra-compensației, toate veniturile suplimentare de la vânzarea biletelor care exced previziunile anuale prevăzute în Anexa 4 câștigate de [denumirea întreprinderii feroviare] în cursul executării prezentului Contract vor fi atribuite MIDR pe baza anuală, nu mai târziu de 6 luni după schimbarea anuală a mersului trenurilor.

MIDR va decide cu privire la utilizarea veniturilor suplimentare. MIDR poate decide compensarea veniturilor suplimentare cu orice plăți neefectuate către [denumirea întreprinderii feroviare] pentru furnizarea serviciilor OSP în cadrul prezentului contract.
6. Părțile au obligația să se întâlnească cel puțin o dată pe an pentru a discuta rezultatele și rapoartele financiare. Fiecare parte are dreptul să solicite o întâlnire în scris în orice moment pentru discutarea problemelor sau pentru posibilități de optimizare. Părțile trebuie să se întâlnească în termen de o lună. În cazul în care veniturile obținute din furnizarea serviciilor pe liniile OSP sunt inferioare veniturilor previzionate, MIDR și [denumirea întreprinderii feroviare] vor analiza împreună motivele și ambele Părți se vor angaja să adapteze contractul noii situații, de comun acord.
7. Conform rezultatelor financiare și motivelor pentru performanța financiară scăzută, [denumirea întreprinderii feroviare] și MIDR vor agreea una sau o combinație dintre măsurile de mai jos pentru rezolvarea situației: - fie MIDR va compensa orice pierderi suplimentare generate de slaba performanță financiară prin modificarea prezentului contract; - sau [denumirea întreprinderii feroviare] va modifica frecvența trenurilor sau va înceta serviciile pentru trenuri cu trafic redus de pasageri; - sau [denumirea întreprinderii feroviare] va îmbunătăți calitatea și/sau strategia de tarifare pe cheltuiala sa pentru restabilirea condițiilor agreeate. În toate situațiile, este necesară amendarea prezentului contract prin semnarea unui act adițional între [denumirea întreprinderii feroviare] și MIDR cu privire la măsurile agreeate.
8. Până la decizia finală privind motivele și până la adaptarea prezentului contract, [denumirea întreprinderii feroviare] va continua să furnizeze nivelurile de serviciu agreeate.
9. Compensarea de către Guvernul Republicii Moldova pentru serviciile de transport feroviar de pasageri furnizate în cadrul prezentului contract este prevăzută în Anexa 5.
10. Plata compensației se va realiza în conformitate cu graficul de plăți prevăzut în Anexa 5.
Articolul 6 - Durata si încetarea contractului
1. Prezentul Contract este valabil pentru mersul trenurilor valabile pentru 20XX, 20XX, 20XX, 20XX și 20XX.
2. Contractul poate înceta mai devreme, în conformitate cu oricare dintre următoarele prevederi:
a. Fiecare parte este îndreptățită să înceteze prezentul Contract prin notificarea celeilalte părți cu menționarea datei prevăzute pentru încetare, în cazul în care cealaltă Parte: - abandonează sau cesează obligațiile sale conform Contractului sau demonstrează în mod evident într-un alt fel intenția de a nu mai continua executarea prezentului Contract; - cedează prezentul Contract unei terțe părți fără consimțământul celeilalte părți.
b. Dacă oricare parte este în culpă cu privire la executarea oricăreia dintre obligațiile sale conform prezentului Contract, partea care nu este în culpă poate notifica culpa către Partea care este în culpă, iar părțile vor depune eforturi rezonabile pentru a se întâlni și a agreea metoda prin care Partea în culpă poate remedia eroarea. În ciuda celor menționate, dacă o astfel de eroare nu este remediată spre satisfacția părții care nu este în culpă într-un termen de treizeci (30) de zile de la notificarea primită de la Partea care nu este în culpă sau dacă această perioadă nu se prelungește prin acordul Părților, atunci

partea care nu este în culpă poate notifica Partea în culpă cu privire la încetarea prezentului Contract cu efect imediat. Dacă eroarea este ireparabilă, Partea care nu este în culpă poate înceta prezentul Contract imediat cu notificarea în scris a Părții în culpa.
c. O parte încetează prezentul Contract în conformitate cu Art. 7, ca urmare a unui eveniment de impediment justificător;
d. Autorizația feroviară, certificatul de siguranță sunt retrase sau expiră și nu mai este posibilă, din punct de vedere legal, a executării contractului.
3. MIDR va fi îndreptățit să înceteze acest Contract cu efect imediat prin notificarea celeilalte Părți, dacă [numele întreprinderii feroviare] intră în faliment sau insolvență, lichidare sau afacerile îi sunt administrate de către un executor judecătoresc sau orice situație comparabilă.
4. Orice încetare a prezentului contract nu aduce atingere drepturilor oricărei părți împotriva celeilalte părți cu privire la orice s-a făcut sau s-a omis în temeiul prezentului contract înainte de o astfel de rezoluțiune.
Articolul 7 - Adaptarea contractului, succesiunea legală, subcontractarea
1. În cazul în care, pe durata perioadei contractuale: a) au loc schimbări economice sau legale dincolo de aria de influență a uneia sau a celor două părți (i.e. creșterea tarifelor de acces sau a altor tarife percepute de administratorul infrastructurii, costurile de leasing al materialului rulant, costul combustibilului, etc.) și b) schimbarea constituie o schimbare materială adversă care afectează obligațiile angajate de una dintre părți prin prezentul contract, cele două părți se angajează să adapteze contractul noii situații printr-o înțelegere comună.
2. Ambele Părți se angajează să confere toate drepturile și obligațiile referitoare la prezentul contract succesorilor legali oficiali. Dacă o schimbare în legislația corporativă determină consecințe economice nerezonabile pentru [numele întreprinderii feroviare], cele două Părți se angajează să adapteze contractul noii situații printr-o înțelegere comună.
3. Dacă schimbările corespunzătoare alineatelor 1 și 2 din prezentul articol nu poate fi agreat prin negocieri, se va considera că negocierile au eșuat. În acest caz, [numele întreprinderii feroviare] poate ajusta serviciile OSP în conformitate cu cerințele sale economice printr-o notificare adresată MIDR; MIDR poate reduce plățile proporțional cu reducerea serviciilor. După primirea notificării scrise cu privire la eșecul negocierii, fiecare Parte are dreptul să termine contractul fără nici o perioadă suplimentară de încheiere.
4. Opțiunea 1 În conformitate cu prevederile alineatului 3 din prezentul articol, [numele întreprinderii feroviare] nu poate fi înlocuit de o alta parte în furnizarea serviciilor pentru liniile OSP, fără aprobarea scrisă prealabilă a MIDR.
5. [numele întreprinderii feroviare] poate alege să subcontracteze servicii de transport complementare, cum ar fi asigurarea autocarelor pentru înlocuire. Printr-o cerere scrisă adresată MIDR, [numele întreprinderii feroviare] trebuie să prezinte toate informațiile relevante despre acordurile de contractare, incluzând numele subcontractorului, dovada calificării subcontractorului, tipul și cantitatea de lucrări subcontractate etc.

6. [numele întreprinderii feroviare] poate externaliza serviciile referitoare la prezentul contract, cum ar fi serviciile de curățenie, contabilitate, studii, etc. către orice subcontractor.
4. Opțiunea 2 (înlocuirea 4-6 a Opțiunii 1) [numele întreprinderii feroviare] poate, în funcție de prevederile paragrafului 3 să subcontracteze serviciile către subcontractori corespunzători în conformitate cu calitatea agreată a serviciului. Tipul și cantitatea lucrărilor furnizate de subcontractori, precum și numele subcontractorilor avuți în vedere trebuie comunicate MIDR împreună cu dovada calificării subcontractorilor înainte de semnarea contractului. [numele întreprinderii feroviare] poate subcontracta serviciile de transport prevăzute în prezentul contract doar cu aprobarea scrisă a MIDR. Responsabilitatea [numele întreprinderii feroviare] de a-și îndeplini obligațiile conform prezentului contract nu va fi sub nici o formă diminuată prin subcontractarea unor părți ale serviciului.
7. În orice situație, [numele întreprinderii feroviare] rămâne responsabil în fața MIDR pentru îndeplinirea corespunzătoare a obligațiilor impuse prin prezentul contract, iar obligațiile sale nu vor fi sub nici o formă diminuate din cauza existenței unui subcontractor sau a unei terțe părți căreia i se externalizează serviciile.
Articolul 8 - Participarea la biletele integrate și la servicii inter-modale
Orice participare la emiterea biletelor integrate sau la servicii inter-modale necesită notificarea prealabilă din partea MIDR, chiar dacă [numele întreprinderii feroviare] nu pretinde compensații suplimentare.
Articolul 9 - Raportare și control
1. [denumirea întreprinderii feroviare] va fi responsabil pentru documentarea statisticilor cheie privind transportul de călătorii pe linii/ rețea, cum ar fi numărul de pasageri, numărul de pasageri-km, tarifele plătite pentru utilizarea infrastructurii, eficiența materialului rulant, conform celor prevăzute în Anexa 5. <i>(Statistici cheie – Raportare Anexa 5)</i>
2. [denumirea întreprinderii feroviare] va raporta către MIDR valorile previzionate în Anexa 1 și în Anexa 4, în conformitate cu cele definite în Anexa 5. <i>(Previziuni comparative de performanță – Raportarea, Anexa 5)</i>
3. [denumirea întreprinderii feroviare] trebuie să prezinte o listă detaliată a tuturor plăților primite pentru transportul de pasageri și care vor fi luate în calculul compensației OSP pe baza celor definite în Anexa 5. <i>(Raport privind compensația OSP – Raportare Anexa 5)</i>
4. MIDR are dreptul să impună penalități de _____MDL pe fiecare raport atunci când obligațiile de raportare prevăzute în Anexa 5 nu sunt îndeplinite de către [denumirea întreprinderii feroviare].
Articolul 10 - Transparența în calculul OSP
1. [denumirea întreprinderii feroviare] va fi responsabilă pentru completa transparență financiară prin mecanisme de contabilitate și control astfel încât contul de Profit&Pierdere să asigure monitorizarea tuturor activităților de afaceri acoperite de prezentul contract. La

solicitarea MIDR, [denumirea întreprinderii feroviare] trebuie să permită auditarea financiară a activităților acoperite de prezentul contract de către un auditor independent, pentru a demonstra că nici o subvenție încrucișată și nici o supra-compensare nu este plătită din fonduri publice.

2. Pentru asigurarea transparenței contabile și evitarea subvențiilor încrucișate și a supra-compensării, dacă [denumirea întreprinderii feroviare] nu operează doar servicii OSP acoperite de prezentul contract și este totodată angajat și în alte activități neacoperite de prezentul contract, conturile celorlalte activități trebuie să fie separate de activitățile OSP pentru a îndeplini următoarele condiții:

- datele contabile corespunzătoare liniilor OSP trebuie să fie separate și proporția activelor și cursurilor fixe aferente trebuie calculată în mod corespunzător, în conformitate cu regulile contabile și fiscale în vigoare;
- toate costurile variabile, o contribuție adecvată la costurile fixe în legătură cu alte activități ale [denumirea întreprinderii feroviare] neacoperite de prezentul contract nu pot fi, în nici o situație, incluse în conturile OSP și viceversa;
- costurile pentru liniile OSP trebuie să fie echilibrate cu veniturile operaționale generate de respectivele linii, compensația pentru serviciul public și plățile de la autoritatea publică referitoare la obligații tarifare, fără nici o posibilitate de transfer al unui venit rezultat din OSP către alte activități.

Articolul 11 - Penalități și stimulente

1. Liniile OSP specificate în Anexa 3 vor fi furnizate la nivelul de serviciu prevăzut în Anexa 1. În cazul în care nivelul de servicii și obiectivele privind punctualitatea nu sunt atinse, [denumirea întreprinderii feroviare] i se vor impune penalități în conformitate cu prevederile Art. 8 al Anexei 1. În cazul în care este impusă o penalitate, suma va fi dedusă din plata pentru luna aprilie a fiecărui an.

2. Pentru a acorda stimulente [denumirea întreprinderii feroviare] pentru o constantă îmbunătățire a serviciilor și pentru creșterea numărului de pasageri, părțile agreează să instituie un mecanism de calcul anual "BONUS/ MALUS" pe baza creșterii anuale a numărului de pasageri, măsurat în pasageri-km (pasageri x km). Se va acorda un BONUS atunci când volumul transportat depășește ținta stabilită în paragraful 4 de mai jos și se va imputa un "MALUS" atunci când volumul de transport este sub valoarea țintă stabilită în alineatul 5 din prezentul articol.

3. Pentru determinarea "BONUS/MALUS", [denumirea întreprinderii feroviare] va prezenta un raport privind calculul "BONUS/MALUS" în primele 3 luni ale fiecărui an calendaristic. Raportul va conține:

- volumul de pasageri în pasageri x km transportați cu 2 ani înainte de respectivul an calendaristic pe respectivele linii OSP,
- volumul de pasageri în pasageri x km transportați pe respectivele linii OSP în anul calendaristic anterior,
- un procent pentru calcul realizărilor, comparând pasagerii efectiv transportați în anul anterior și pasagerii transportați cu 2 ani înainte.

<i>(Raport de calcul Bonus/ Malus - Raportare, Anexa 5)</i>	
4.	[denumirea întreprinderii feroviare] este eligibil pentru “BONUS” dacă procentul de creștere măsurat în pasageri-km pe liniile OSP pentru fiecare an calendaristic este mai mare cu ____ %. În acest caz, [denumirea întreprinderii feroviare] va primi o recompensă financiară egală cu X1 % din valoarea anuală a prezentului contract pentru anul analizat. Recompensa financiară va fi plătită [denumirea întreprinderii feroviare] împreună cu compensația pentru luna aprilie. <i>(X1 max. 3% pentru a evita orice supra-compensare)</i>
5.	[denumirea întreprinderii feroviare] i se va imputa un „MALUS”, dacă procentul de scădere, măsurat în pasager-km pe liniile OSP pe an calendaristic, este mai mare de ____% și acesta a fost generat de acțiunile/inacțiunile [denumirea întreprinderii feroviare]. În acest caz, [denumirea întreprinderii feroviare] va fi responsabil pentru plata unei penalități egală cu X% din valoarea anuală a prezentului contract pentru anul analizat. Penalitatea va fi dedusă din compensația pentru luna aprilie.
6.	[denumirea întreprinderii feroviare] va prezenta MIDR un raport „BONUS/ MALUS” în conformitate cu Anexa 5. În termen de 5 zile de la prezentarea raportului, MIDR va aproba sau va transmite observații în scris cu privire la calculul „BONUS/MALUS”. În cazul respingerii, MIDR și [denumirea întreprinderii feroviare] vor agree împreună asupra unui „BONUS” sau „MALUS” de plătit.
7.	“BONUSUL”, “MALUSUL” și penalitățile se exclud reciproc, iar respectivele plăți sau reduceri se vor realiza împreună cu compensația pentru luna aprilie a fiecărui an.
Articolul 12 - Înlocuirea serviciilor feroviare de către servicii rutiere și servicii rutiere de urgență	
1.	În cazul unor lucrări de întreținere, construcție, operare sau alte situații cauzate de administratorul infrastructurii [denumirea administratorului infrastructurii], serviciile agreate nu pot fi asigurate pe calea ferată, [denumirea întreprinderii feroviare] trebuie să asigure pe propria cheltuială servicii de transport rutier pentru înlocuirea serviciilor de transport feroviar, cu rambursarea ulterioară a acestor cheltuieli de către administratorul infrastructurii. [Denumirea întreprinderii feroviare] va informa MIDR despre înlocuirea serviciilor feroviare cu servicii rutiere imediat ce apare această necesitate.
2.	În cazul unor motive de ordin operațional sau din alte motive cauzate de [denumirea întreprinderii feroviare], serviciile agreate nu pot fi furnizate pe calea ferată, [denumirea întreprinderii feroviare] va asigura pe propria cheltuială servicii rutiere adecvate de urgență. [Denumirea întreprinderii feroviare] va informa MIDR cu privire la implementarea unui serviciu rutier de urgență imediat ce apare această necesitate.
3.	Costurile [denumirea întreprinderii feroviare] referitoare la serviciile rutiere de înlocuire prevăzute în alineatele 1 și 2 din prezentul articol și veniturile aferente obținute vor fi calculate în cadrul compensației OSP, în conformitate cu prevederile art. 5.
Articolul 13 –Impediment justificator	
1.	În înțelesul prezentului Articol „impediment justificator” se referă la un eveniment mai presus de controlul oricărei părți care, prin natura sa, nu ar fi putut fi prevăzut de către această parte sau, în cazul în care ar fi putut fi prevăzut, a fost inevitabil și include, dar nu se limitează la acte de dincolo de controlul uman, furtuni, cutremure sau inundații, incendii, revolte, sabotaj,

tulburări publice sau tulburări civile, de interferență din partea autorităților civile sau militare, acte de război (declarat sau nedeclarat), decizie / ordin al unei agenții competente de stat, și eșecul surselor de energie.
2. Nici una dintre Părți nu va fi făcută responsabilă pentru neîndeplinirea obligațiilor prevăzute în prezentul Contract atât timp și în măsura în care îndeplinirea unei astfel de obligații este blocată, împiedicată sau întârziată ca o consecință directă a unui eveniment de impediment justificator.
3. Imediat ce conștientizează un eveniment de impediment justificator care cauzează o întârziere sau un blocaj în îndeplinirea oricărei obligații prevăzute de prezentul Contract, Partea afectată de un astfel de eveniment de forță majoră trebuie să notifice cealaltă Parte fără întârziere (și, în orice caz, nu după mai mult de 24 de ore de la momentul la care a devenit conștiință de un astfel de eveniment) cu privire la producerea evenimentului și să furnizeze detalii despre natura acestuia și efectele anticipate ale unui astfel de eveniment. În cazul în care cealaltă Parte nu este notificată în termenul prevăzut, se consideră că, Partea afectată de un eveniment de impediment justificator renunță la drepturi în temeiul prezentului articol. <i>(Raport privind Forta Majora – Anexa 5)</i>
4. În cazul în care, ca urmare a unui eveniment de impediment justificator, una dintre părți este împiedicată sau întârziată în îndeplinirea obligațiilor, sau călătoria este împiedicată, sau întârziată pentru o perioadă neîntreruptă de 30 zile, sau mai mult de la data notificării prevăzută la alineatul 3 din prezentul articol atunci, o astfel de parte poate, printr-o notificare cu cel puțin șapte zile, în scris, celeilalte părți, denunța prezentul contract. MIDR nu este obligat să plătească compensații pentru neîndeplinirea contractului.
Articolul 14 - Prevederi finale
1. În cazul în care orice prevedere a prezentului Contract este considerată invalidă, ilegală, inaplicabilă sau în conflict cu legea oricărei jurisdicții, validitatea, legalitatea și aplicabilitatea celorlalte prevederi nu va fi afectată sau deteriorată. Invaliditatea și inaplicabilitatea uneia sau mai multor prevederi ale prezentului Contract nu va afecta aplicabilitatea nici uneia dintre celelalte prevederi ale Contractului.
2. Orice informații confidențiale de afaceri transmise de către [denumirea întreprinderii feroviare] către MIDR în cadrul prezentului contract vor fi tratate ca strict confidențiale de către MIDR și angajații săi.
3. Toate sumele bănești prevăzute în acest contract nu includ taxa pe valoarea adăugată. Toate costurile, taxele și tarifele referitoare la încheierea acestui contract vor fi suportate de către [denumirea întreprinderii feroviare].
4. În cazul unor dezacorduri referitoare la implementarea contractului, Părțile se angajează să le rezolve pe cale amiabilă. Dacă nu este posibilă o soluționare amiabilă în termen de 30 de zile de la data la care partea interesată a notificat cealaltă Parte despre existența unei dispute, partea interesată poate înainta dosarul către instanța competentă.
5. Judecătoria Chișinău va fi instanța competentă pentru soluționarea disputelor care decurg din prezentul Contract, atunci când părțile nu pot soluționa pe cale amiabilă aceste dispute.

6. Indiferent de natura dezacordului, Părțile nu vor reduce sau termina serviciile prevăzute în prezentul Contract înainte ca Judecătoria Chișinău să emită o hotărâre, care a devenit definitivă și irevocabilă.
7. Întreaga comunicare referitoare sau în temeiul prezentului Contract se va realiza în scris și va fi înaintată sau transmisă prin mijloace electronice, fax sau poștă, cu confirmarea primirii de către destinatar. În cazuri de urgență, Părțile comunică prin telefon cu condiția că această comunicare să fie confirmată ulterior în scris (după cum va fi cazul).
8. Prezentul Contract cuprinde întregul contract al Părților referitor la acest subiect și anulează toate acordurile, înțelegerile și aranjamentele anterioare, verbale sau scrise, referitoare la aceste condiții. Prezentul Contract poate fi amendat doar în scris sub semnătura reprezentanților autorizați ai părților.
9. Contractul va intra în vigoare la data intrării în vigoare a mersului trenurilor sau de la o dată convenită de ambele Părți. Fiecare parte va pregăti documentația necesară și va asigura reprezentarea necesară și va acționa în vederea intrării în vigoare a Contractului. Orice prevedere care nu este aplicabilă sau valabilă nu trebuie să prejudicieze valabilitatea celorlalte prevederi.

Următoarele Anexe fac parte integrantă din prezentul Contract:

Anexa 1 Acord detaliat de servicii
 Anexa 2 Indicatori cheie de performanță
 Anexa 3 Mersul trenurilor
 Anexa 4 Previziune cost/venituri
 Anexa 5 Graficul de plată a compensației
 Anexa 6 Raportarea

_____, _____ 20__

Din partea
Republicii Moldova
Ministrul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale

Din partea [denumirea
întreprinderii feroviare]

Administrator

Anexa 1 Acord detaliat de servicii

Articolul 1 – Serviciile acoperite
1. Liniile OSP prevăzute în Anexa 3 vor fi operate în conformitate cu nivelul de serviciu prevăzut în prezenta anexă.
2. [denumirea întreprinderii feroviare] este obligată să furnizeze tuturor pasagerilor aceeași calitate a serviciilor, luând în considerare capacitatea tehnică a infrastructurii publice și mijloacele de transport disponibile.
Articolul 2 – Specificații privind materialul rulant
1. [denumirea întreprinderii feroviare] trebuie să asigure material rulant corespunzător pentru liniile OSP detaliate în Anexa 3. Capacitatea locurilor pentru fiecare linie este definită în Anexa 3.
2. Materialul rulant asigurat de [denumirea întreprinderii feroviare] trebuie să fie prevăzut cu o toaleta pentru __ locuri. Reieșind din caracteristicile tehnice de configurare ale materialului rulant și toate părțile accesibile publice ale acestuia, ele trebuie să fie accesibile pentru persoanele cu mobilitate redusă.
3. Materialul rulant asigurat de [denumirea întreprinderii feroviare] trebuie să fie curat. Curățenia vehiculelor va fi asigurată prin operațiuni de curățare în conformitate cu manualul producătorului materialului rulant și, dacă este cazul, prin operațiuni suplimentare de curățare. <i>(Raport privind întreținerea – Raportare, Anexa 5 Curățenia trenurilor este adesea inclusă printre indicatorii cheie de performanță și în sistemul de bonus/ malus)</i>
4. Materialul rulant asigurat de [denumirea întreprinderii feroviare] trebuie întreținut în conformitate cu planul de întreținere al producătorului respectivului material rulant. <i>(Raport privind întreținerea – Raportare, Anexa 5 Defecțiunile trenurilor sunt incluse adesea printre indicatorii cheie de performanță și în sistemul bonus/ malus)</i>
5. Cerințele prevăzute la art. 2 alin. 4 trebuie documentate și raportate către MIDR în conformitate cu cerințele de raportare prevăzute în Anexa 5. <i>(Raport privind întreținerea – Raportare, Anexa 5)</i>
Articolul 3 – Personalul trenurilor
[Denumirea întreprinderii feroviare] trebuie să prevadă personal în trenuri conform nevoilor operaționale.
Articolul 4 – Măsurări privind punctualitatea
1. Punctualitatea serviciilor feroviare este definită ca o prevedere referitoare la operarea serviciilor feroviare în conformitate cu respectivul mers oficial al trenurilor. Un serviciu feroviar se consideră a fi la timp atunci când sosirea în stație nu depășește __ minute față de momentul prevăzut în mersul oficial al trenurilor și atunci când plecarea din stație nu depășește __ minute în plus față de mersul oficial al trenurilor. Eventuala sosire în stație înainte de momentul prevăzut nu este considerat ca o nerespectare a punctualității. Plecarea trenurilor înainte de momentul prevăzut în mersul oficial al trenurilor nu trebuie să aibă loc.

<i>(Conform celor prevăzute în declarația privind rețeaua sau în înțelegerea inițială. În Austria, Germania și Elveția - 5 minute)</i>	
2.	[Denumirea întreprinderii feroviare] trebuie să prezinte MIDR un raport privind punctualitatea liniilor OSP în cel mult __ zile de la sfârșitul perioadei de raportare specificate în Anexa 5. Raportul trebuie să includă doar liniile OSP și va indica: a) punctualitatea globală a trenurilor; b) punctualitatea fiecărui tren; c) toate trenurile anulate integral; d) toate anulările parțiale de trenuri; fiecare cu justificarea corespunzătoare. [denumirea întreprinderii feroviare] va indica serviciile cu frecvente probleme privind punctualitatea și va prezenta un plan pentru îmbunătățirea serviciului. <i>(Raport privind punctualitatea și îmbunătățirea serviciului – Raportare, Anexa 5)</i>
3.	Măsurarea punctualității pentru toate liniile OSP și a serviciilor oferite se va realiza de către [denumirea întreprinderii feroviare] și va trebui să includă motivarea întârzierilor.
4.	__ săptămâni după ce [denumirea întreprinderii feroviare] a prezentat raportul periodic privind punctualitatea, [denumirea întreprinderii feroviare] și MIDR vor discuta raportul și vor negocia acțiunile necesare pentru îmbunătățirea serviciului în ceea ce privește punctualitatea.
Articolul 5 – Măsuri de siguranță	
Toate operațiunile [denumirea întreprinderii feroviare] trebuie să fie conforme cu reglementările privind siguranța feroviară.	
Articolul 6 – Vânzarea biletelor	
[denumirea întreprinderii feroviare] trebuie să asigure vânzarea de bilete în format online, în stații și în trenuri. <i>(Cel puțin în format online și în trenuri, deși aproape toate contractele OSP prevăd și vânzarea online)</i>	
Articolul 7– Alte cerințe privind calitatea	
1. Cerințe de personal Personalul trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: • cunoașterea traseului trenului; • cunoașterea mersului trenurilor; • cunoașterea conexiunilor cu alte trenuri; • cunoașterea tarifelor; • cunoașterea serviciilor care pot fi furnizate în tren. Personalul trebuie să fie prietenos și să sprijine pasagerii. Personalul trebuie să cunoască bine limba română pentru a comunica fără probleme cu pasagerii. Personalul trebuie să poarte uniforme curate și îngrijite. 2. Managementul plângerilor	

[Denumirea întreprinderii feroviare] trebuie să asigure un management profesional al plângerilor primite din partea pasagerilor.
3. Informarea pasagerilor
[Denumirea întreprinderii feroviare] trebuie să informeze pasagerii cu privire la mersul trenurilor, și despre întârzierea lor. În plus, [denumirea întreprinderii feroviare] trebuie să informeze pasagerii despre vagoanele restaurant și despre vagoanele speciale pentru persoane cu mobilitate redusă.
Articolul 8 – Penalități
1. MIDR are dreptul să impună măsuri atunci când obiectivele stabilite referitoare la punctualitate nu sunt îndeplinite de către [denumirea întreprinderii feroviare] sau atunci când trenurile pleacă mai devreme decât este prevăzut în mersul oficial al trenurilor.
2. Atunci când punctualitatea globală a [denumirea întreprinderii feroviare] este mai redusă decât valoarea agreeată inițial cu mai mult de __%, iar întârzierile sunt cauzate de slaba performanță a [denumirea întreprinderii feroviare], MIDR are dreptul să reducă compensația cu un procent egal cu diferența dintre punctualitatea agreeată și cea reală. Doar întârzierile atribuite [denumirea întreprinderii feroviare] pot fi luate în considerare. <i>(În Austria, obiectivul referitor la punctualitatea transportului local este 95%. Se acceptă toleranțe între 94 - 96%. Suplimentar față de punctualitate, este utilizată frecvent măsurarea nivelului curățeniei trenurilor, deteriorările trenurilor, informarea călătorilor și managementul plângerilor. În Austria, suma pentru bonus/malus pentru indicatorii cheie de performanță este limitată la 3% din compensația totală).</i>
3. Anularea totală sau parțială a unui tren din cauza [denumirea întreprinderii feroviare] va conduce la neplata unei sume care reflectă numărul de tren-km anulați comparativ cu numărul total de tren-km.
4. În cazul în care trenul nu oprește într-o stație planificată pe linia OSP din cauza [denumirea întreprinderii feroviare] va conduce la neplata sumei care reflectă numărul de tren-km între stațiile dinainte și de după stația în cauză raportat la numărul total de tren-km.
Articolul 9 – Reducerea/ creșterea serviciilor
Reducerea sau creșterea capacității disponibile este posibilă atunci când cererea pasagerilor scade sau crește semnificativ pe linia OSP afectată de indicatorii cheie de performanță (Anexa 2).

Anexa 2 – Indicatori cheie de performanță pentru Contractul OSP

Indicatori Obiectivi
Punctualitatea
Managementul plângerilor
Siguranța
Informarea în condiții normale
Ocuparea locurilor
Indicatori Subiectivi
Curățenia trenurilor
Personalul
Informarea în caz de întârzieri și în condiții neobișnuite
Marketing

Anexa 3 - Linii și mersul trenurilor

Articolul 1 – Serviciul minim					
1. [denumirea întreprinderii feroviare] este obligat să furnizeze un minim de __ tren-km pentru perioada prevăzută la Art. 2.					
Articolul 2 Linii și mersul trenurilor 20xx/20xx					
P.O. – înseamnă Punctul de Opre.					
Linia	Opriri	Frecvența	Categoria trenului	Capacitatea trenului	Tren-km

| **Articolul 3 Cadrul de timp** | | | | | |
| Anunț privind schimbări ale mersului trenurilor, ordinea modificărilor mersului trenurilor și ordinii traselor de tren conform Regulilor de alocare a capacității de infrastructură, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 547/2024 și Drepturilor și obligațiilor pasagerilor în transportul feroviar și a regulilor de furnizare a serviciilor în transportul feroviar de pasageri, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 593/2023. | | | | | |

Anexa 4 - Previzioni de venituri/ costuri

[illegible]

Previziuni venituri/cheltuieli 202_[illegible]**Previziuni venituri/cheltuieli 202_**[illegible]

Previziuni venituri/cheltuieli 202_[illegible]

Anexă 5 Graficul de plată a compensației

Text
Articolul 1 Plăți
Compensația din partea Guvernului Republicii Moldova sau a autorităților sale competente va fi în valoare de XX.XXX,XXX,XX MDL începând cu data intrării în vigoare a mersului trenurilor 20XX/20XX în vederea asigurării serviciilor de transport public de pasageri de interes general. Această sumă va fi ajustată în anii următori în conformitate cu prevederile paragrafului 5.2 din cadrul contractului.
Articolul 2 Procedura de Plată
Guvernul Republicii Moldova sau autoritățile sale competente sunt obligate să transfere suma divizată în 12 părți egale în prima zi lucrătoare a fiecărei luni în contul [.....]. În cazul în care MIDR nu transferă suma agreata către [denumirea întreprinderii feroviare] în termen de [XX] zile de la data stabilită, [denumirea întreprinderii feroviare] poate finanța această sumă prin contractarea unui împrumut pe termen scurt. În cazul în care restanțele depășesc mai mul de [XX] luni, [denumirea întreprinderii feroviare] poate să inițieze rezilierea contractului.

Nr.	Conform	Obiectiv	Informațiile solicitate	Documentație	Frecvența raportării	Raportare către	Data limită de transmitere	Data de începere
1	Art. 2 alin. 4 din Contract	Sondaj în rândul pasagerilor	Linia Data și locul Vârsta și sexul interviuatului, scopul călătoriei, satisfacția, calitatea serviciului, aspecte de îmbunătățit, etc. Min. __intervievați	- Linii - Metodologie - Data și locul - Sumarul constatărilor - Chestionare completate	Anual	MIDR	10 zile după perioada sondajului	
2	Art. 2 alin .4 din Contract	Numărarea pasagerilor	Linia, data, locul, numărul de pasageri Min. o data/ an pentru fiecare linie	Linia, data, locul, numărul de pasageri	Semestrial (una în prima jumătate a anului, alta în cea de-a doua jumătate)	MIDR	10 zile după numărătoare	
3	Art. 9 alin. 1 din Contract	Statistici cheie	Transportul de pasageri pe linii/ rețea (zonă), cum ar fi numărul de pasageri, numărul de pasageri-km, tren/km, eficiența materialului rulant, ocuparea locurilor	- Mersul trenurilor - Raportul managerului infrastructurii (pe baza acordului de utilizare a infrastructurii) - Statistici cheie conform informațiilor solicitate	Anual	MIDR	15 zile	
4	Art. 9 alin. 2 din Contract	Raport de previziuni privind compararea performanțelor	Evaluarea ex-post a costurilor și veniturilor în raport cu datele previzionate	- Raport privind previziunile de performanță - Declarații financiare	Semestrial	MIDR	15 zile	
5	Art. 9 alin.3 din Contract	Raport privind Compensația OSP	Lista detaliată a tuturor plăților primite de la autoritatea publică pentru transportul de pasageri	- Raport privind compensația OPS - Declarații financiare	Semestrial	MIDR	10 zile	

Nr.	Conform	Obiectiv	Informațiile solicitate	Documentație	Frecvența raportării	Raportare către	Data limită de transmitere	Data de începere
6	Art. 11 alin. 3 din Contract	Raport privind sistemul Bonus/Malus și Penalități	Creșterea numărului de pasageri Metodologia Calculul bonus/malus și al penalităților, pe baza Anexei 1, art. 9	- Raport Bonus/Malus - Statistici privind calatorii - Raport privind statisticile cheie - Raport privind punctualitatea si îmbunătățirea serviciului	Anual	MIDR	Sfârșitul lunii martie	
7	Art. 13 alin. 3 din Contract	Raport privind impediment justificator	Detalii despre natura și efectele anticipate ale evenimentului	Raport de impediment justificator	24 h de la producerea evenimentului	MIDR	5 zile	
8	Art. 2 alineatele 3 și 4 din Anexa 1	Raport de întreținere	Operațiuni de curățenie și întreținere	- Planuri de întreținere ale producătorilor - Rapoarte de inspecție - Protocoale/ procese verbale de curățenie/ întreținere	Anual	MIDR	20 zile	
9	Art. 4 alin.2 din Anexa 1	Raportul privind punctualitatea și îmbunătățirea serviciului	Punctualitatea globala a trenurilor și punctualitatea pentru fiecare tren, trenurile anulate parțial sau integral, precum și justificarea corespunzătoare și desemnarea responsabilului (MI, operator, forța majora), și măsurile adoptate	- Raportul MI privind punctualitatea - Metodologia de alocare - Raport privind punctualitatea si îmbunătățirea serviciului	Semestrial	MIDR	30 zile	

Nota de fundamentare
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Contractului privind serviciile
publice de transport feroviar de pasageri

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite
2.1 Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul este elaborat în temeiul art. 81 lit. (a) și Anexei X la capitolul 15 (Transporturi) din titlul IV din Acordul de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014, ratificat prin Legea nr. 112/2014 și art. 78 alin. (1)-(2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, precum și în vederea executării prevederilor punctelor 7.1 din Planul de acțiuni privind implementarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017. Totodată, promovarea proiectului este condiționată de următoarele: - Acordul de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare în vederea realizării Programului „Moldova, măsuri în situație de urgență, reziliență și competitivitate. Operațiunea de politici de dezvoltare”, semnat la Chișinău la 4 iulie 2022, ratificat prin Legea nr. 197/2022¹; - Acordul de finanțare dintre Republica Moldova și Asociația Internațională pentru Dezvoltare în vederea realizării Programului „Moldova, măsuri în situație de urgență, reziliență și competitivitate. Operațiunea de politici de dezvoltare”, semnat la Chișinău la 4 iulie 2022, ratificat prin Legea nr. 198/2022²; - Acordul de grant dintre Republica Moldova și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare și Asociația Internațională pentru Dezvoltare „Fondul fiduciar multidonator pentru cofinanțarea Programului «Moldova, măsuri în situație de urgență, reziliență și competitivitate. Operațiunea de politici de dezvoltare»”, semnat la Chișinău la 9 decembrie 2022, ratificat prin Legea nr. 349/2022³; - Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare în vederea realizării Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, semnat la Chișinău la 14 noiembrie 2014, ratificat prin Legea nr. 22/2015, cu modificările ulterioare; - Contractul de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant ale Republicii Moldova, semnat la Chișinău la 26 septembrie 2016, ratificat prin Legea nr. 298/2016, cu modificările ulterioare. Suplimentar, aprobarea proiectului Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri este condiționată de Planul de creștere economică pentru Republica Moldova (Growth Plan).
2.2 Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Actualmente, prin art. 78 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, se permite Guvernului să contracteze serviciile de transport feroviar de pasageri prin cofinanțarea serviciilor evocate. Astfel de obligații nu au fost reglementate de Codul transportului feroviar nr. 309/2003, care a fost în vigoare până la 17 februarie 2024. Respectiv, instrumentul prenotat de promovare a transportului feroviar de pasageri nu a fost utilizat anterior de Guvern.

¹ Suplimentul nr.1 (Acțiunile din Program) pct. 7 la Acord de Finanțare (pag. 7);

² Suplimentul nr. 1 (Acțiunile din Program) pct. 7 la Acord de Finanțare (pag. 7);

³ Articolul 3.01. (pag. 4) și pct. 8 în coroborare cu pct. 5-7 la Anexă (pag. 12);

Contractarea serviciilor respective este o practică obișnuită în mai multe state, fiind puse în aplicare în scopul sporirii siguranței cetățenilor, micșorării ambuteiajelor rutiere, fluidizării traficului interurban de transport rutier de călători, îmbunătățirea calității serviciilor de transport pasageri și ieftiniri serviciilor de transport pasageri.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul prevede aprobarea Contractului-tip privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri și poate fi semnat cu o întreprindere feroviară care are ca profil de afaceri – doar prestarea serviciilor de transport pasageri și nu exercită atribuții de mentenanță a infrastructurii feroviare și/sau transport marfă. Astfel de întreprindere nu există în Republica Moldova. Această întreprindere poate fi înființată în urma separării Î.S. „Calea Ferată din Moldova”.

Proiectul Contractului-tip a fost elaborat de Grupul de lucru privind organizarea și desfășurarea lucrărilor de atribuire a contractului de servicii publice de transport feroviar de pasageri, instituit prin Dispoziția Guvernului nr. 10-d din 31.01.2024, și are scop stabilirea clauzelor generale a Contractului evocat în scopul pregătirii Guvernului pentru organizarea licitației privind contractarea serviciilor de transport feroviar de pasageri în urma planificării mijloacelor financiare în legea bugetară anuală.

Documentul propus spre aprobare conține clauze cu privire la:

- scopul Contractului-tip;
- obligația serviciului de transport feroviar public de pasageri;
- cerințe privind serviciile prestate, obligațiile prestatorului de servicii cu referire la tarifele aplicate;
- modul de calculare a compensației alocate de Guvern;
- durata aplicării Contractului;
- clauze privind succesiunea legală și subcontractarea serviciilor;
- modul de raportare și control;
- calculul obligațiilor serviciilor publice;
- penalități și stimulente;
- înlocuirea serviciilor feroviare în cazuri de forță majoră;
- impedimente justificatoare.

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

A fost examinată opțiunea status quo, însă neelaborarea proiectului Contractului-tip privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri este contrară angajamentelor internaționale ale Republicii Moldova.

În cazul opțiunii respective, condițiile de transportare din trenurile locale de pasageri nu se vor schimba, fiind în continuare un element de risc la adresa siguranței și confortului pasagerilor.

Succesorul de drepturi al Î.S. „Calea Ferată din Moldova” sau o întreprindere feroviară privată, câștigătoare a licitației privind achiziția serviciilor publice de transport feroviar de pasageri, nu va fi capabilă să deschidă curse feroviare noi și nu va relansa circulația trenurilor locale de pasageri pe cursele închise.

Subsecvent, nu vor fi suplinite cursele trenurilor locale de pasageri cu material rulant cu grad înalt de confort. În același timp, cursele feroviare vor avea o frecvență redusă și nu vor efectua îmbarcarea/debarcarea pasagerilor la stațiile feroviare pe itinerarul cursei, fiind efectuate opriri de tren doar în anumite stații.

Totodată, în lipsa unui astfel de proiect de hotărâre de Guvern compania prestatoare de servicii nu va putea asigura investițiile în materialul rulant implicat în transport pasageri. Or, starea actualului parc rulant nu corespunde Drepturilor și obligațiilor pasagerilor în transportul feroviar și a regulilor de furnizare a serviciilor în transportul feroviar de pasageri, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 593/2023.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1 Impactul asupra sectorului public
Proiectul are un impact pozitiv asupra sectorului public. În rezultat, se vor asigura condiții suficiente pentru efectuarea unei mobilități de pasageri în termeni restrânși și redirecționarea fluxurilor de la transportul rutier de călători la transportul feroviar. Astfel, se va micșora sarcina asupra drumurilor publice, micșorând cheltuielile pentru întreținerea și reparația infrastructurii rutiere, alocate anual din bugetul de stat.
4.2 Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Proiectul nu prevede alocarea mijloacelor financiare din motiv că încheierea acestuia poate fi precedată în urma achizițiilor serviciilor. Astfel, prin acest proiect se stabilește textul proiectului Contractului-tip, propus pentru procedura de achiziție a serviciilor. Serviciile vor fi achiziționate în urma planificării mijloacelor financiare în legea bugetară anuală.
4.3 Impactul asupra sectorului privat
Finanțarea încrucișată a serviciului transport feroviar de pasageri și dezinteresul statului pe parcursul deceniilor în privința cofinanțării serviciului evocat prin asigurarea cetățenilor cu transport sigur, calitativ și confortabil au cauzat degradarea calității serviciilor de transport și au generat pierderi de circa 1,7 miliarde de lei afectând negativ activitatea Î.S. „Calea Ferată din Moldova”. Prestarea serviciilor de transport pasageri de către o întreprindere feroviară, fondată de Guvern sau persoane private, este falimentară în lipsa asigurării suportului din bugetul de stat va asigura. Finanțarea încrucișată a serviciului respectiv este practică de Î.S. „Calea Ferată din Moldova” de la declararea independenței Republicii Moldova până în prezent și a avut un impact pozitiv asupra serviciului transport feroviar, doar până la liberalizarea serviciilor de transport rutier de pasageri și mărfuri. Evoluția finanțării încrucișării se va examina prin prisma volumelor de mărfuri și numărului de pasageri transportați de Î.S. „Calea Ferată din Moldova” Reieșind din datele statistice, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” a transportat mărfuri, în perioada anilor 1995-2008, în mediu 11 512 650 tone/anual, dar în perioada anilor 2009-2021, în mediu 4 251 760 tone/anual. Anii 2022-2024 sunt incomparabili din punct de vedere a statisticii în contextul războiului dintre Ucraina și Federația Rusă. Analizând datele respective, tragem concluzia că Î.S. „Calea Ferată din Moldova” a avut venituri de zeci de milioane de dolari S.U.A. în perioada anilor 1995-2008, fiind posibilă nu doar acoperirea pierderilor în transportul feroviar de pasageri local, dar și finanțarea mentenanței infrastructurii feroviare și dezvoltării infrastructurii feroviare, construind tronsonul de cale ferată Cahul-Giurgiulești. O altă cauză este justificată prin faptul că în perioada anilor 1990-2000, practic nu exista concurență dintre transportul feroviar și transportul rutier de pasageri. Acest avantaj permitea monopolizarea serviciilor de transport de pasageri interraional și permitea încasarea veniturilor suficiente pentru mentenanța garniturilor și vagoanelor de tren. În urma dezvoltării serviciilor de transport rutier de pasageri, majoritatea pasagerilor transportului feroviar au ales să schimbe tipul de transport cu care aceștia vor călători. Astfel, transportul rutier de pasageri oferea mai multe facilități călătorilor, de exemplu oprirea autovehiculului în orice locație, ceea ce este imposibil în raport cu o cursă feroviară de pasageri. În urma crizei mondiale economice din 2008-2009, volumele de mărfuri transportate pe cale ferată s-au micșorat de 3 ori, ceea ce s-a răsfrâns asupra veniturilor Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, precum și a cantității și a calității serviciilor de transport feroviar de pasageri. Din anul 2009, datele statistice și situațiile financiar-economice ale întreprinderii nominalizate, comunicau expres despre necesitatea atragerii atenției statului la numărul redus de pasageri transportați pe cursele feroviare locale, calității serviciilor și pierderilor înregistrate la prestarea serviciului respectiv. Administrațiile a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” informau

Guvernul despre dificultățile întâmpinate și necesitatea intervenției pentru a menține serviciile de transport local de pasageri. Refuzul Guvernului de a interveni se justifica prin faptul că întreprinderea generează anumite venituri din transport marfă și prin intermediul încrucișării financiare respective, întreprinderea urmează să asigure cetățenii cu curse feroviare locale de pasageri. Dezinteresul nominalizat, în comun cu respingerea propunerii de a subvenționa întreținerea infrastructurii feroviare, au pus Î.S. „Calea Ferată din Moldova” în prag de faliment. Aceasta înregistrând lipsă de lichidități financiare pentru acoperirea cheltuielilor. Astfel, în anul 2015 și anii 2020-2021, administrația Î.S. „Calea Ferată din Moldova” nu avea capacitate să remunereze angajații pentru munca prestată. Aceasta situație s-a repetat și în anul 2023.

4.4 Impactul social

Există potențial de a majora volumul pasagerilor transportați cu trenurile locale. În context, liberalizarea pieței serviciilor de transport pasageri și posibilitatea contractării serviciilor respective de către stat, sporește atractivitatea pentru mediul de afaceri de a investi în material rulant, având garanții pe termen lung convenite în contractele privind obligațiile de servicii publice de pasageri, privind sustenabilitatea serviciului și co-finanțarea acestuia de către comanditar.

În context, implementarea instrumentului de cofinanțare a serviciilor de transport feroviar de pasageri va permite extinderea curselor feroviare.

4.4.1 Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul nu are impact asupra datelor cu caracter personal.

4.4.2 Impactul asupra echității și egalității de gen

Proiectul nu are impact asupra echității și egalității de gen.

4.5 Impactul asupra mediului

Călătoria cu trenul rămâne cel mai ecologic mod de transport de pasageri din Europa. Evaluarea are la bază cercetarea diferitelor tipuri de transport în sprijinul eforturilor pentru punerea în aplicare a Acordului ecologic al Uniunii Europene. Raportul anual de transport și mediu realizat de Agenția Europeană de Mediu îndeamnă oamenii să aleagă transportul feroviar datorită nivelului redus al emisiilor de gaze cu efect de seră pe care acesta le produce.

Acordul Verde European își dorește ca Europa să devină primul continent neutru din punct de vedere climatic. Printre altele, acesta include ca obiectiv reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din transporturi cu 90% până în anul 2050 comparativ cu anul 1990. Schimbarea altor tipuri de transport de pasageri pe cel feroviar poate juca un rol cheie în atingerea acestui obiectiv, deoarece trecerea la un transport sustenabil poate aduce o contribuție importantă la scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră. În 2018, sectorul transporturilor a reprezentat 25% din emisiile de gaze cu efect de seră din UE. Din aceste emisii 72% provin din transportul rutier, 14% din cel maritim, 13% din cel aviatic, iar din transportul feroviar provin doar 0.4%.

4.6 Alte impacturi și informații relevante

-

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Promovarea și aprobarea proiectului nu prevede implementarea măsurilor de transpunere a actelor normative UE.

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

Proiectul prevede implementarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului și Regulamentul (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului
Anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ a fost plasat pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14259). Proiectul urmează a fi supus procesului de avizare, conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și va fi plasat pe paginile web www.midr.gov.md și particip.gov.md pentru consultări publice. Proiectul urmează a fi avizat de următoarele instituții: - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Mediului; - Ministerul Muncii și Protecției Sociale; - Serviciul de Informații și Securitate; - Centrul de Armonizare a Legislației; - Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Calea Ferată din Moldova”); - Centrul de Armonizare a Legislației; - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi/ După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare către: - Centrul Național Anticorupție; - Ministerul Justiției.
7. Concluziile expertizelor
Proiectul va fi supus expertizei juridice și expertizei anticorupție.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
În urma aprobării proiectului nu va trebui de modificat cadrul normativ secundar.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Nu este necesar de aprobat acte normative suplimentare în vederea punerii în aplicare a proiectului.

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU



nr.12-1967 din 05.05.2025

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, solicităm înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul următoarei ședințe a secretarilor generali ai ministerelor.

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 hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul este elaborat în temeiul art. 81 lit. (a) și Anexei X la capitolul 15 (Transporturi) din titlul IV din Acordul de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014, ratificat prin Legea nr. 112/2014 și art. 78 alin. (1)-(2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.45-52, art. 57), cu modificările ulterioare.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Punctul 7.1. din Planul de acțiuni privind implementarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Mediului; - Ministerul Muncii și Protecției Sociale; - Serviciul de Informații și Securitate; - Centrul Național Anticorupție; - Agenția Proprietății Publice (Î.S. “Calea Ferată din Moldova”); - Centrul de Armonizare a Legislației; - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.

6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Gapeev Roman, Șef al Direcției politici în domeniul transportului feroviar și naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. tel. 0 22 250 617, e-mail: roman.gapeev@midr.gov.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii de Guvern; 2. Nota de fundamentare la proiect.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

Secretar general

Angela ȚURCANU