



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. _____

din _____ 2025

Chișinău

cu privire la aprobarea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare

În temeiul 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. 17 alin. (1) și (2), art. 30 alin. (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

Prezenta Hotărâre transpune Anexa V din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, CELEX: 32012L0034, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 343 din 14.12.2012, așa cum a fost modificată ultima dată prin Decizia delegată (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017.

1. Se aprobă:

1.1 Condițiile generale ale contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, conform anexei nr. 1;

1.2 Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, conform anexei nr. 2.

2. Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare se va semna în urma planificării alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală.

3. Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare poate fi încheiat cu alocarea altor sume de mijloace financiare de cât cele stipulate la articolul 4 alineatele (1)- (5), articolul 5 și Anexa nr. 1 din anexa nr. 2 la prezenta Hotărîre.

4. Încheierea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare între Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Administratorul infrastructurii feroviare și acordarea împuternicirilor Ministrul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale privind semnarea acestuia se aprobă prin Decizia Prim-ministrului Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale

Ministrul finanțelor

Dorin RECEAN

Vladimir BOLEA

Victoria BELOUS

Condițiile generale ale contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare

Prezentele condiții generale, numite în continuare principii și parametri, transpun parțial Anexa V a Directivei (UE) 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european.

Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare (în continuare - Contract) reflectă prevederile art. 30 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 42-52, art. 57) și include următoarele:

1. Domeniul de aplicare al Contractului în ceea ce privește infrastructura și infrastructurile de servicii, structurat conform art. 20 alineatele (2) – (4) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 vizează toate aspectele administrării infrastructurii, inclusiv întreținerea și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare. Dacă este cazul, se poate include și construcția de noi infrastructuri;

2. Structura plăților sau a fondurilor alocate serviciilor de infrastructură enumerate la art. 20 alineatele (2) – (4) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, întreținerii și reînnoirii și tratării restanțelor în activitatea de întreținere și de reînnoire. Dacă este cazul, se poate include și structura plăților sau a fondurilor alocate infrastructurilor noi;

3. Obiective de performanță focalizate pe utilizator, sub forma unor indicatori și a unor criterii de calitate care acoperă elemente precum:

3.1. performanța feroviară, cum ar fi din punct de vedere al vitezei pe linie și al fiabilității, și satisfacția clientului;

3.2. capacitatea rețelei;

3.3. gestionarea activelor;

3.4. volumele de activitate;

3.5. nivelurile de siguranță; și

3.6. protecția mediului;

4. Volumul posibilelor restanțe în activitatea de întreținere și activele care urmează a fi eliminate din uz și care, prin urmare, determină fluxuri financiare diferite;

5. Stimulentele menționate la art. 30 alin. (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, cu excepția celor puse în aplicare prin măsuri de reglementare în conformitate cu art. 30 alin. (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

6. Obligațiile minime de raportare ale administratorului infrastructurii în ceea ce privește conținutul și frecvența rapoartelor, inclusiv informațiile care trebuie publicate anual;

7. Durata convenită a Contractului, care va fi sincronizată și va corespunde duratei planului de afaceri și autorizației de siguranță a administratorului infrastructurii, inclusiv cadrului și regulilor de tarificare stabilite de Guvern;

8. Reguli de abordare a întreruperilor majore ale operațiunilor și a situațiilor de urgență, inclusiv planuri de urgență și de rezoluțiune pentru neexecutare anticipată a Contractului, precum și informarea în termeni a utilizatorilor;

9. Măsuri de remediere, care se iau în situația în care una dintre părți își încalcă obligațiile contractuale sau în situații excepționale care afectează disponibilitatea finanțării publice. Acestea includ condițiile și procedurile de renegociere și rezoluțiune pentru neexecutare anticipată.

Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare

Republica Moldova,

(denumirea organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar)

(adresa)

reprezentat de Ministru

(numele, prenumele)

denumit în continuare „Minister”

și

(denumirea persoanei juridice în gestiunea căreia a fost transmisă infrastructura feroviară), (adresa),

reprezentată de

(numele, prenumele organului executiv)

denumit în continuare „Administrator al Infrastructurii”

au încheiat

Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare

(anul, localitatea)

Preambul

În conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022, infrastructura feroviară este în general utilizată ca bun public deținut de Republica Moldova.

În conformitate cu art. 8 lit. a) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Administratorul Infrastructurii este orietant spre afaceri, fiind o companie independentă din punct de vedere legal, autorizată să stabilească, să gestioneze, să întrețină și să extindă infrastructura feroviară, incluzînd managementul, comanda. controlul și semnalizare a traficului.

Administratrorul Infrastructurii are obligația să asigure o rețea feroviară sigură și calitativă, care ar permite întreprinderilor feroviare asigurarea concurenței pe piața serviciilor de transport feroviar. Condițiile obligatorii privind rețeau feroviară sunt stabilite prin indicatorii de calitate prevazuți în prezentul Contract multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare (în continuare - Contract).

În conformitate cu articolul 17 alineatul (1) și articolul 30 alineatul (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Guvernul Republicii Moldova încheie Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare prin care sunt stabilite drepturile și obligațiile comune privind finanțarea infrastructurii feroviare și este stabilită contribuția financiară anuală.

Contribuția financiară a statului se bazează pe calitatea serviciilor solicitate a fi prestate.

Obiectivul global al Contractului este asigurarea unui nivel ridicat de eficiență în ceea ce privește utilizarea bugetului de stat în scopul îmbunătățirii calității și disponibilității infrastructurii feroviare. Evaluarea îmbunătățirii calității infrastructurii feroviare se bazează pe indicatorii de calitate.

Stabilirea cerințelor de calitate și de capacitate, combinate cu finanțarea din bugetul de stat, asigură un nivel sporit de calitate al infrastructurii feroviare.

Contractul se bazează pe condițiile stabilite în Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Administratorul Infrastructurii, în calitate de operator al infrastructurii, primește stimulente pentru reducerea costurilor asociate infrastructurii în conformitate cu prezentul Contract. O presiune de reducere a costurilor pentru Administratorul Infrastructurii provine din faptul că fondurile pentru reînnoire nu sunt ajustate în funcție de evoluția inflației pe durata Contractului. În plus, o îmbunătățire a stării infrastructurii prin indicatorii anuali de calitate este prevazută în Contract. Administratorul Infrastructurii trebuie să îndeplinească cerințele de calitate și de raportare, care conduc la sancțiuni pentru Administratorul Infrastructurii în cazul neîndeplinirii.

Articolul 1 – Dispoziții generale

(1) Scopul Contractului este finanțarea întreținerii și reînnoirii rețelei feroviare (infrastructura feroviară și facilitățile de servicii) gestionate de Administratorul Infrastructurii.

(2) Cadrul de Investiții și Intreținere și planul de afaceri al Administratorului Infrastructurii urmează să fie armonizate cu prezentul Contract.

(3) Infrastructura feroviară aparține Republicii Moldova conform articolului 9 alineatul (2) litera f) din Legea nr. 29/2018 privind delimitarea proprietății publice și articolelor 52-54 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

(4) Administratorul Infrastructurii va furniza o descriere funcțională a activelor infrastructurii feroviare și a facilităților de servicii necesare pentru furnizarea serviciilor în conformitate cu Codului transportului feroviar nr. 19/2022, care aparțin și sunt administrate de Administratorul Infrastructurii.

(5) Obiectivul general este asigurarea unei infrastructuri feroviare sigure și de calitate. Prin urmare, finanțarea este bazată pe obiectivele de performanță stabilite.

(6) Administratorul Infrastructurii este obligat să prezinte rapoarte anuale de infrastructură privind activitățile acestuia.

Articolul 2 – Excluderi

(1) Obligațiile serviciului public de transport feroviar de pasageri nu fac obiectul prezentului Contract.

(2) Elaborarea și aprobarea tarifelor de acces la rețea și a metodelor de calcul a acestora nu fac obiectul prezentului Contract.

(3) Principiile de operare a rețelei feroviare nu fac obiectul prezentului Contract.

Articolul 3 – Definiții

(1) Operarea infrastructurii feroviare înseamnă alocarea traselor, managementul traficului și tarifarea infrastructurii.

(2) Întreținerea infrastructurii feroviare se referă la lucrările destinate întreținerii condițiilor și capacității infrastructurii existente.

(3) Reînnoirea infrastructurii înseamnă lucrări semnificative de înlocuire a infrastructurii existente, fără a schimba performanța sa în ansamblu.

Articolul 4 – Finanțarea infrastructurii feroviare de catre Guvern

(1) Pe baza stării actuale a infrastructurii și din cauza nerealizării lucrărilor de întreținere și reînnoire necesare, există un deficit de întreținere de 573 000,0 mii lei/anual.

(2) Pentru operarea rețelei, Guvernul, prin intermediul Ministerului, asigură următoarele fonduri:

Anul, Suma

Primul an: 166 427,75 mii lei;

Al doilea an: 166 254,25 mii lei;

Al treilea an: 166 080,75 mii lei;

*Al patrulea an**: 165 907,25 mii lei;

*Al cincilea an**: 165 733,75 mii lei;

** - Alocațiile pentru anul patru și anul cinci se alocă în urma modificării prezentului Contract prin amendamente.*

(3) Pentru investiții în infrastructura feroviară, conform:

- Acordului 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;

- Amendamentului din 18 august 2017 la 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, ratificat prin Legea nr. 214/2021;

- Amendamentului din 6 octombrie 2021 la 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, ratificat prin Legea nr. 215/2021;

- Contractului 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;

- Acordului de modificare și reformulare a Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant ale Republicii Moldova (din 26 septembrie 2016), semnat la Chișinău la 17 decembrie 2021 ratificat prin Legea nr. 10/2022;

- Acordului de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova”, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 351/2023;

- Acordului de modificare nr. 1 la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova”, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 172/2024;

- Acordului de grant „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova” dintre Republica Moldova, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 385/2023;

- Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții „EFSD + Fereastră dedicată investiției 1”, semnat la Chișinău la 15 decembrie 2023, ratificat prin Legea nr. 54/2024,

Guvernul, prin intermediul Ministerului, acoperă cheltuielile după cum urmează:

Anul, Suma

Primul an: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 67 144,5 mii lei);

Al doilea an: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 67 491,5 mii lei);

Al treilea an: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 67 838,5 mii lei);

*Al patrulea an**: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 68 185,5 mii lei);

*Al cincilea an**: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 68 532,5 mii lei);

* - *Alocațiile pentru anul patru și anul cinci se alocă în urma modificării prezentului Contract prin amendamente.*

(4) În vederea realizării scopului prezentului Contract, Guvernul, prin intermediul Ministerului, se obligă să finanțeze întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare sub forma unor alocări de fonduri („contribuția infrastructurii”), cu următoarele sume:

Anul, Suma

Primul an: 166 427,75 mii lei;

Al doilea an: 166 254,25 mii lei;

Al treilea an: 166 080,75 mii lei;

*Al patrulea an**: 165 907,25 mii lei;

*Al cincilea an**: 165 733,75 mii lei;

* - Alocățiile pentru anul patru și anul cinci se alocă în urma modificării prezentului Contract prin amendamente.

(5) În total, Guvernul, prin intermediul Ministerului, asigură următoarele sume:

Anul	Primul an	Al doilea an	Al treilea an	Al patrulea an*	Al cincelea an*
Contribuția infrastructurii, mii lei	166 427,75	166 254,25	166 080,75	165 907,25	165 733,75
Operarea rețelei, mii lei	166 427,75	166 254,25	166 080,75	165 907,25	165 733,75
Investii noi, mii lei	67 144,5	67 491,5	67 838,5	68 185,5	68 532,5
Total, mii lei	400 000,0	400 000,0	400 000,0	400 000,0	400 000,0
Deficitul de întreținere, mii lei	173 000,0	173 000,0	173 000,0	173 000,0	173 000,0

* - Alocățiile pentru anul patru și anul cinci se alocă în urma modificării prezentului Contract prin amendamente.

(6) Mijloacele financiare pentru contribuția la infrastructură, întârzierile de întreținere și exploatarea rețelei sunt acordate ca o subvenție nerambursabilă pentru utilizarea exclusivă de către Administratorul Infrastructurii.

(7) Administratorul Infrastructurii nu este în drept să utilizeze fondurile alocate în alte scopuri decât cele stabilite în prezentul Contract.

(8) În cazul unor schimbări majore ale condițiilor Contractului (întreruperi, , catastrofe, calamități naturale, situații de urgență, altor clauze contractuale), Administratorul Infrastructurii și organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar se reunesc, în termen de trei zile lucrătoare de la notificare, pentru a conveni asupra modificării fondurilor sau a altor detalii contractuale.

(9) Administratorul Infrastructurii elaborează și aprobă regulamente interne în vederea gestionării întreruperilor majore ale operațiunilor și situațiilor de urgență, inclusiv planurile de urgență. Administratorul Infrastructurii furnizează utilizatorilor informații în termen util în caz de urgență sau întreruperi majore ale operațiunilor.

(10) Lungimea reală de funcționare a rețelei este stabilită în fiecare an în raportul de infrastructură. În cazul în care durata de funcționare a rețelei va fi redusă sau majorată, fondurile planificate de Guvern vor fi reduse/majorate cu același procent al modificării pentru anul următor.

(11) Administratorul Infrastructurii este obligat să utilizeze fondurile alocate conform prezentului contract pentru contribuția la infrastructură, întârzierile de întreținere și funcționarea în rețea în conformitate cu principiul bugetar al eficacității costurilor și al utilizării economice a fondurilor.

(12) Organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar are dreptul să desemneze un auditor financiar pentru analiza și verificarea sumelor cheltuite pentru întreținerea infrastructurii și reînnoirea infrastructurii, dacă acestea nu sunt conforme cu prezentul Contract.

(13) În cazul în care auditorul financiar constată unele nereguli sau fonduri utilizate în mod necorespunzător, organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar recuperează valoarea fondurilor utilizate necorespunzător, conform legislației civile.

Articolul 5 – Alocarea fondurilor

(1) Fondurile anuale pentru contribuția infrastructurii sunt alocate astfel:

- 1) Minimum 360 000,0 mii lei pentru linii feroviare;
- 2) Minimum 40 000,0 mii lei pentru facilități feroviare stabilite conform art. 20 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

(2) Fondurile anuale pentru anularea deficitului de întreținere sunt alocate astfel:

- 1) Minimum 160 000,0 mii lei pentru linii feroviare;
- 2) Minimum 13 000,0 mii lei pentru facilități feroviare stabilite conform art. 20 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

(3) Fondurile suplimentare neprevăzute la alineatele (1) și (2) trebuie asigurate de Administratorul Infrastructurii.

Articolul 6 – Metoda de plată

(1) Plățile se vor realiza lunar, conform graficului de plăți stabilit în anexa nr. 1 a Contractului, în următorul cont:

(denumirea băncii comerciale, filiala)

(IBAN)

(SWIFT)

(2) Plățile lunare sunt stabilite în Anexa 1 la Contract și pot fi modificate în baza unui acord de modificare bazat pe raportul Administratorului Infrastructurii privind necesitatea schimbării sumei anuale și sumei lunare.

(3) Suma fondurilor lunare nu este mai mare decât valoarea anuală convenită.

(4) Ministerul va accepta toate modificările în termen de zece zile lucrătoare, dacă nu are obiecții.

Articolul 7 – Fonduri externe

(1) Administratorul Infrastructurii informează Ministerul cu privire la aplicațiile pentru fonduri externe sau alte fonduri naționale sau internaționale (denumite în continuare “alte fonduri”). Utilizarea acestor fonduri trebuie să fie agreate în prealabil în scris cu organul central în domeniul transportului feroviar și organul abilitat cu administrarea și deetimizarea proprietății publice.

(2) Orice finanțare suplimentară din alte fonduri pentru întreținerea și reînnoirea infrastructurii, precum și lucrările de întreținere și reînnoire pentru prevenirea întârzierilor de întreținere vor reduce contribuțiile infrastructurii în conformitate cu articolul 4 alineatele (2) și (4) pentru anul calendaristic relevant.

Articolul 8 – Registrul infrastructurii

(1) Administratorul Infrastructurii ține Registrul infrastructurii, care cuprinde descrierea funcțională a infrastructurii administrată de Administratorul Infrastructurii.

(2) Descrierea funcțională acoperă infrastructura feroviară stabilită la art. 52 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, inclusiv toate instalațiile administrate și care aparțin Administratorului Infrastructurii, necesară pentru prestarea de servicii în conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

(3) Menținerea funcțională este organizată în conformitate cu cadrul de investiții și de întreținere.

(4) Administratorul Infrastructurii ar trebui să utilizeze Registrul de infrastructură pentru a evalua finanțarea necesară pentru reparare sau reconstrucție.

(5) Registrul infrastructurii este menționat la Anexa nr. 2 din Contract.

(6) Registrul infrastructurii se actualizează anual, pe baza activităților desfășurate de către Administratorul Infrastructurii și se include în raportul de infrastructură.

Articolul 9 – Cadrul de Investiții și Întreținere pentru cinci ani

(1) Administratorul Infrastructurii va elabora un Cadru de Investiții și Întreținere (în continuare – “CII”) pentru 5 (cinci) ani, cu extinderea acestuia cu încă un an, acoperind pentru fiecare an măsurile și investițiile pentru reînnoirea și întreținerea infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii din proprietatea și gestionarea Administratorului Infrastructurii.

(2) CII se bazează pe programele prioritare și pe obiectivele generale ale sectorului feroviar.

(3) Accentul principal se pune pe reînnoirea și întreținerea infrastructurii feroviare.

(4) CII este aprobat de Minister.

(5) Administratorul Infrastructurii asigură coerența între CII și Planul de Afaceri.

(6) Administratorul Infrastructurii este obligat să efectueze și să verifice lucrările de întreținere în conformitate cu CII aprobat.

(7) Administratorul Infrastructurii are obligația de a raporta anual statutul actual al CII în Raportul de Infrastructură.

(8) Urmare a aprobării de către Minister, Administratorul Infrastructurii are dreptul de a modifica CII pentru anul următor.

(9) Modificările trebuie justificate, în special în ceea ce privește impactul acestora asupra măsurilor de întreținere care trebuie efectuate. Administratorul Infrastructurii trebuie să demonstreze că modificările sunt obligatorii prin cerințele cadrului normativ.

(10) Ministerul va accepta toate modificările în termen de zece zile lucrătoare, dacă modificările nu au niciun efect negativ asupra Ministerului sau dacă modificările sunt cerute din punct de vedere legal.

(11) În urma expirării a unui an din CII, Administratorul Infrastructurii va completa CII cu date pentru încă un an astfel ca CII să acopere viziunea Administratorului Infrastructurii pentru cinci ani.

Articolul 10 - Planul de Afaceri

(1) Administratorul Infrastructurii elaborează un Plan de afaceri pentru o perioadă de 5 (cinci) ani, inclusiv costurile pentru dezvoltare, modernizare, reînnoire și întreținere în conformitate cu CII.

(2) Planul de afaceri se elaborează pe baza următoarelor principii:

1) utilizarea eficientă și exploatarea infrastructurii;

2) dezvoltarea eficientă a infrastructurii;

3) eficiența costurilor și utilizarea economică a fondurilor;

4) echilibru financiar.

(3) Planul de afaceri trebuie să includă o descriere detaliată a măsurilor necesare pentru a asigura o infrastructură calitativă și sigură, precum și o utilizare eficientă a infrastructurii, inclusiv planurile privind termenii și cost, tarifele de acces pe șină și alte venituri.

(4) Planul de afaceri include costurile și veniturile pachetului minim de acces, accesul la facilități, servicii suplimentare și auxiliare.

(5) Veniturile pentru pachetul minim de acces și accesul la facilități se bazează pe costuri directe.

(6) Planul de afaceri este coordonat de Minister.

(7) Administratorul Infrastructurii asigură coerența între CII și planul de afaceri.

(8) Planul de afaceri se actualizează anual pentru anul imediat următor după expirarea perioadei de 5 (cinci) ani, indicată la alineatul (1).

(9) Conținutul minim al planului de afaceri este stabilit în Anexa nr. 3 din Contract.

Articolul 11 – Obiective de performanță

(1) Administratorul Infrastructurii este responsabil de asigurarea unei infrastructuri feroviare sigure, fiabile, durabile și de înaltă calitate.

(2) Pentru a îmbunătăți calitatea rețelei feroviare, Administratorul Infrastructurii trebuie să definească obiective de performanță orientate spre utilizator. Obiectivele de performanță orientate spre utilizatori vor fi stabilite de Administratorul Infrastructurii și de Minister.

(3) Stimulentele acordate Administratorului Infrastructurii și legate de obiectivele de performanță orientate spre utilizatori sub formă de indicatori și criterii de calitate reduc, ținând cont de siguranța și de menținerea și îmbunătățirea calității serviciului de infrastructură, costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul taxelor de acces.

(4) Obiectivele de performanță sunt stabilite în detaliu în Anexa nr. 4 din Contract.

(5) Obiectivele de performanță sunt incluse în Raportul de Infrastructură.

(6) Părțile sunt libere să definească obiective complementare de performanță.

(7) Administratorul Infrastructurii este liber să implementeze obiective și indicatori de performanță suplimentari pentru a măsura performanța internă a acestora.

(8) Pe durata prezentului Contract, părțile investighează dacă pot fi utilizate alte obiective complementare de performanță pentru a obține o mai bună transparență a calității rețelei.

(9) Obiectivele de performanță măsurate și raportate în raportul de infrastructură sunt revizuite în urma consultării cu organul de reglementare a pieței conform art. 51 alin. (3) lit. d), f), alin. (11)-(12) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

Articolul 12 – Recuperarea fondurilor pentru infrastructură

(1) În cazul în care Administratorul Infrastructurii, din motive care nu-i sunt imputabile, nu poate atinge un obiectiv de performanță stabilit, Ministerul are dreptul de a recupera contribuțiile sale anuale.

(2) Valoarea recuperării depinde de devierea indicatorului de la obiectivul de performanță.

(3) Valoarea maximă a recuperării este de _____ mii lei pe obiectiv de performanță în cazul deteriorării performanței de 15% dintre următorii indicatori:

- 1) Indicatorii privind restricțiile de viteză;
- 2) Indicatorii de siguranță;
- 3) Indicatorii de punctualitate;
- 4) Indicatorii de accesibilitate;
- 5) Indicatorii de fiabilitate;
- 6) Capacitatea maximă a rețelei;
- 7) Capacitatea actuală a rețelei.

(4) În cazul în care abaterea este mai mică de 15%, plata compensației urmează să se reducă cu exact cu ponderea identificată. Abaterea în procente (%) va fi împărțită la 15 și rezultatul coeficientului multiplicat cu _____ mii lei.

(5) În cazul în care o deviație de 15% este previzibilă, Administratorul Infrastructurii informează Ministerul și consultă măsurile de atenuare.

(6) În cazul în care abaterea mai mare de 15% este cauzată de un impediment justificat și/sau forță majoră, sau din alte cauze neimputabile Administratorului Infrastructurii, ultimul informează, în termen de trei zile lucrătoare, Ministerul, și consultă măsurile de atenuare.

Articolul 13 – Recuperarea fondurilor pentru infrastructura din alte motive

(1) Ministerul are dreptul de a recupera 2% din fondurile sale anuale dacă Administratorul Infrastructurii nu furnizează în termen raportul anual privind infrastructura sau nu îndeplinește cerințele stabilite pentru raport.

(2) Ministerul este liber să acorde, în scris, Administratorului Infrastructurii o prelungire a termenului pentru întocmirea raportului cu treizeci (30) de zile.

(3) În cazul încălcării intenționate sau din neglijență a eficienței costurilor și a principiilor economice, Ministerul are dreptul să solicite rambursarea fondurilor.

Articolul 14 – Raportul privind infrastructura

(1) Administratorul Infrastructurii este obligat să prezinte un Raport privind Infrastructura până la data de 30 aprilie a anului următor. Raportul privind infrastructura trebuie să demonstreze că Administratorul Infrastructurii a întreținut infrastructura la nivelul obiectivelor de performanță.

(2) Raportul privind infrastructura include calcularea și evaluarea indicatorilor de performanță stabilite.

(3) Conținutul raportului anual pentru infrastructură este stabilit în Anexa nr. 5 la Contract.

(4) Administratorul Infrastructurii își îndeplinește obligațiile de raportare în termenul stabilit.

Articolul 15 - Colectarea și furnizarea datelor

(1) Administratorul Infrastructurii este obligat să stabilească sisteme de colectare și furnizare de date care sunt necesare pentru calcularea și evaluarea indicatorilor de calitate stabiliți.

(2) Administratorul Infrastructurii furnizează datele organului de reglementare a pieței.

Articolul 16 – Supervizarea de către Minister

(1) Fără o notificare prealabilă, Ministerul are dreptul de a verifica implementarea obligațiilor stabilite în Contract.

(2) În vederea verificării obligațiilor, Ministerul are dreptul să contracteze serviciile unor terți în scopul consultării Ministerului.

(3) Administratorul Infrastructurii permite Ministerului și părților terțe contracteze să:

1) aibă acces la proprietăți, birouri, facilități de servicii;

2) analizeze documentele de afaceri;

3) efectueze testări pe rețeaua feroviară pentru a verifica caracteristicile liniei, semnalării, substructura și calea permanentă. Administratorul Infrastructurii nu va colecta niciun fel de taxe de acces pe calea ferată pentru cursele de încercare.

(4) Ministerul sau terța parte îndreptățită trebuie să respecte regulile și reglementările la intrarea în infrastructura feroviară.

(5) Administratorul Infrastructurii și angajații săi sunt obligați să furnizeze Ministerului sau părților terțe:

1) Informații veridice;

2) Documentație veridică;

3) Alte resurse și servicii.

(6) Informațiile sunt furnizate, în format electronic sau pe suport de hârtie. Administratorul Infrastructurii nu percepe nicio sumă pentru astfel de servicii.

Articolul 17 – Rezoluțiunea Contractului

(1) Ministerul este îndreptățit să rezoluționeze Contractul până la sfârșitul anului calendaristic în cazul în care Administratorul Infrastructurii nu reușește să atingă obiectivul în mod repetat.

Articolul 18 – Durata contractului, modificarea contractului, încetarea contractului

(1) Prezentul Contract se încheie pe un termen de 5 (cinci) ani, în două cicluri:

1) primii 3 (trei) ani de bază;

2) și ultimii 2 (doi) ani, care se stabilesc prin amendamente la prezentul Contract.

(2) Modificările Contractului se bazează pe acordul reciproc a Părților.

(3) Prevederile Contractului încetează înainte de termen în conformitate cu oricare dintre următoarele dispoziții:

1) Oricare dintre Părți are dreptul să rezoluționeze prezentul Contract printr-o notificare adresată celeilalte părți care prevede data propusă de încetare în cazul în care cealaltă parte: abandonează sau încetează executarea prezentului Contract sau demonstrează în mod clar intenția de a nu-și continua îndeplinirea prezentului Contract sau acordă dreptul de executare a Contractului terților, fără consimțământul celeilalte părți;

2) În cazul în care oricare dintre părți nu își respectă obligațiile care îi revin în temeiul prezentului Contract, partea care nu se află în situație de neîndeplinire va notifica neîndeplinirea obligațiilor față de cealaltă parte și părțile vor depune eforturi rezonabile pentru a identifica metoda prin care se va remedia situația. Fără a aduce

atingere celor de mai sus, în cazul în care o astfel de neîndeplinire a obligațiilor nu este remediată în mod satisfăcător în termen de treizeci (30) de zile de la data notificării neîndeplinirii obligațiilor partea care nu se află în situație de neîndeplinire a obligației poate notifica partea care a încălcat prezentul Contract despre rezoluțiunea cu efect imediat. În cazul în care neîndeplinirea obligațiilor este ireparabilă, partea care nu se află în situație de neîndeplinire a obligațiilor reziliază prezentul Contract printr-o notificare scrisă adresată părții implicate în termen de treizeci (30) de zile de la data notificării;

3) O parte solicită încetarea acestui Contract în urma unui impediment justificator/eveniment de forță majoră;

4) Autorizația de siguranță sau certificatul de siguranță au fost retrase sau expiră și nu fac posibilă prelungirea acestora.

(4) Ministerul are dreptul să rezoluționeze Contractul cu acest efect imediat, prin notificare către Administratorul Infrastructurii sau în cazul în care Administratorul Infrastructurii intră în faliment sau insolvabilitate.

(5) Orice rezoluțiune se face în scris.

Articolul 19 – Prelungirea Contractului

(1) Cu cel puțin 12 de luni înainte de încetarea termenului Contractului, ambele părți încep negocierile privind prelungirea Contractului.

Articolul 20 – Informarea publică

(1) Administratorul Infrastructurii și Ministerul publică pe site-urile sale web oficiale proiectul Contractului negociat pentru părțile interesate.

(2) La solicitarea scrisă a părților interesate, acestea sunt informate în scris de către Minister și Administratorul Infrastructurii cu privire la publicarea proiectului Contractului pe site-ul web.

(3) Părților interesate se acordă 15 de zile pentru comunicarea obiecțiilor și propunerilor, începând cu data publicării proiectului Contractului.

Articolul 21 – Publicarea Contractului

(1) După încheierea Contractului, Administratorul Infrastructurii și Ministerul publică Contractul pe site-urile sale web oficiale.

Articolul 22 – Impedimentul justificator/Forța Majoră

(1) În interesul prezentului Contract, forța majoră se referă la evenimente care nu ar fi putut fi prevăzute de către Părți, în cazul în care ar fi putut fi prevăzut dar inevitabil de evitat de tip furtuni, cutremure, inundații, alunecări de teren, incendii, accidente, revolte, sabotaj, tulburări publice sau tulburări civile, de interferență din partea comisiilor pentru situații excepționale sau militare, acte de război (declarat sau nedeclarat), decizie/ordin al unei autorități publice sau nefurnizarea surselor de energie.

(2) În interesul prezentului Contract, impediment justificator este reglementat prin art. 904 din Codul civil nr. 1107/2002.

(3) 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 impediment justificator/eveniment de forță majoră.

(4) Imediat ce conștientizează un impediment justificator/eveniment de forță majoră care cauzează o întârziere sau un blocaj în îndeplinirea oricărei obligații prevăzute de prezentul Contract, Partea afectată de un astfel de impediment justificator/eveniment de forță majoră trebuie să notifice cealaltă Parte fără întârziere (și, în orice caz, nu după mai mult de 72 de ore de la momentul la care a devenit conștientă 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.

(5) În cazul în care, ca urmare a unui impediment justificator/eveniment de forță majoră, una dintre părți este împiedicată sau întârziată în îndeplinirea obligațiilor sau călătoria este împiedicată sau întârziată pentru o perioadă neîntreruptă de șase (6) luni sau mai mult de la data notificării prevăzute la alineatul 3 din prezentul articol, atunci o astfel de parte poate denunța prezentul Contract, printr-o notificare cu cel puțin șapte zile, înaintată în scris, celeilalte părți. Ministerul nu este obligat să plătească compensații.

Articolul 23 – Clauze finale

(1) În cazul în care orice prevedere a prezentului Contract este considerată invalidă, ilegală, inaplicabilă sau în conflict cu cadrul normativ, validitatea, legalitatea și aplicabilitatea celorlalte prevederi nu va fi afectată sau deteriorată. Invaliditatea și inaplicabilitatea unei prevederi a prezentului Contract nu va afecta aplicabilitatea niciuneia dintre celelalte prevederi ale Contractului.

(2) Orice informații de afaceri transmise de Administratorul Infrastructurii către Minister în cadrul acestui Contract vor fi tratate ca informații de interes public.

(3) Pentru soluționarea disputelor care decurg din prezentul contract și care nu pot fi soluționate pe cale amiabilă de către Părți, acestea vor fi adresate instanței competente conform legislației.

(4) Indiferent de natura oricărei neînțelegeri sau dispute, Administratorul Infrastructurii nu îi va fi permis să sisteze prestarea serviciilor prevăzute în cadrul Contractului înainte de pronunțarea unei hotărâri judecătorești definitive și irevocabile.

Anexa nr. 1 – Graficul de plăți

Plățile urmează să fie efectuate, lunar, în urma expirării a 30 de zile de la data punerii în aplicare a Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare (MAIC), conform următorului grafic:

Luna	Termen	Suma, lei
Prima lună	30 de zile de la data punerii în aplicare a MAIC	33 333 333,3
A doua lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3
A treia lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3
A patra lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3
A cincea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3
A șasea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3
A șaptea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3
A opta lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3
A noua lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3
A zecea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,43
A unsprezecea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,43
A douăsprezecea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,44
Total		400 000 000,0

Anexa nr. 2 – Registrul infrastructurii

Registrul de active este lista tuturor activelor din proprietatea sau gestiunea economică a Administratorului Infrastructurii. Registrul de active este organizat în conformitate cu liniile stabilite în Programul național de infrastructură feroviară.

Registrul de inventar se actualizează anual. Abaterile de la anul precedent trebuie să fie documentate în mod comprehensiv.

Registrul de active trebuie să fie cât mai detaliat posibil cu caracteristicile relevante și să includă toate activele pentru care este responsabil Administratorul Infrastructurii.

Registrul de active se utilizează pentru a evalua finanțarea necesară pentru repararea sau înlocuirea activelor.

Registrul de active este inclus în raportul anual privind infrastructura. Registrul de active definește, de asemenea, întârzierile de întreținere pentru diversele active și ciclul de viață al activelor și termenul lor de eliminare treptată. Acest lucru este însoțit de detalii privind cheltuielile privind reînnoirea și modernizarea infrastructurii.

Registrul de active include ca cerință minimă:

Informații privind șinele:

I Numărul și caracteristicile șinelor

1.1 Lista sectoarelor, distanța, categoria șinelor, cale cu joantă și fără joantă

1) Sucursala de întreținere a căii Chișinău (PC-1)

1) Succesul de înlocuire a caili empușcați (10-1)								
№	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinelor km			Distanța km	
				R-65	R-50	R-43	Cale cu joantă / șine bucăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
Total								

2) Sucursala de întreținere a căii Bender PC-2

№	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinelor km			Distanția km	
				R-65	R-50	R-43	Calecu joantă/ șine bucăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
Total								

3) Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca PC-3

№	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinelor km			Distanția km	
				R-65	R-50	R-43	Cale cu joantă/ șine bucăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
Total								

4) Sucursala de întreținere a căii Bălți (PC-5)

7) Suportul de înălțare a șinilor (R-65)								
№	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinilor km			Distanția km	
				R-65	R-50	R-43	Cale cu joantă/ șini bîcăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
Total								

5) Sucursala de întreținere căii Ocnița (PC-6)

№	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinilor km			Distanția km	
				R-65	R-50	R-43	Cale cu joantă/ șini bîcăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
Total								

1.2 Km de șine cu/fără catenară, Categori de linii cu kilometri, Lista vitezelor locale

1) Sucursala de întreținere a căii Chișinău (PC-1)

No	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categoria căii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h
Ecartamentul 1520 mm				

2) Sucursala de întreținere căii Bender PC-2

No	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categoria căii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h
Ecartamentul 1520 mm				

3) Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca PC-3

No	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categoria căii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h
Ecartamentul 1520 mm				

4) Sucursala de întreținere a căii Bălți (PC-5)

No	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categori acăii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h
Ecartamentul 1520 mm				
Total				

5) Sucursala de întreținere căii Ocnița (PC-6)

No	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categoria căii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h
Ecartamentul 1520 mm				

1.3 Tipul sistemelor de control al trenurilor pe segmente, Sistem de comunicare pe segmente, Numarul de semnale organizat pe tipuri de semnale

№	Denumirea Dispozitivului	Cantitatea			
		ŞC-1	ŞC-2	ŞC-3	Ş
1	Bloc automat de linie (km) - linie dublă - linie simplă				
2	Bloc semi-automat de linie(km)				
3	Radiocomunicația cu trenuri: - staționară(unități) - stații(unități)				
4	Radiocomunicația : - locomotive(unități) - stații(unități)				
5	Stație telefonică automatizată (stația/numere utilizate)				
6	Comutator al conexiunii interurbane				
7	Semafor: - catarg(unități) - pitic(unități)				

Bloc automat de linie (km)

Pe sectoare:

Chișinău – Ungheni

Chișinău – Bender

Revaca – Căinari

Ungheni - Bălți

Bender – Basarabeasca

Basarabeasca - Prut – Cahul – Giurgiulești

Bloc semi-automat de linie (km)

Pe sectoare:

Bălți - Slobozia – Ocnîța

Criva - Ocnîța -Vălcineț

Bălți Slobozia - Mateuți

Etulia – Reni

Reni – Giurgiulești

Basarabeasca - Etulia

1.4 Restricții de masă pe segmente

Denumirea sectorului	Seria locomotivei	Masa critică a trenului	
		Impar	Par
Cuciurgan - Bender			
Bender - Basarabeasca			
Basarabeasca- Etulia			
Basarabeasca - Prut			
Prut - Cahul			
Cahul - Giurgiulești			
Bender - Chișinău			
Chișinău - Berești			
Bălți - Berești			
Bălți - Ocnița			
Bălți - Râbnîța			
Râbnîța - Slobodca			
Ocnița – MoghilevPodoschi			
Ocnița – Lipcani			
Revaca – Căinari			

II Informații privind opririle:

2.1 Numele și localizarea opririlor

Nr. Ord.	Denumirea stației	Localizarea stației	Nr. Ord.	Denumirea stației	Localizarea stației
1					
2					
3					

2.2 Numărul de șine (linii), Km de șine cu/fără catenară, Numarul de macazuri.

1) Sucursala de întreținere a căii Chișinău (PC-1)

Nº	Denumirea stațiilor	Amplasarea km	Numărul de linii	Lungimea Totală km	Numărul Macazurilor	Caracteristica șinelor R-65/R-50/R-43
Ecartamentul 1520 mm						
Total						
Ecartament 1435 mm						
Total						
Ecartament 1520 mm + 1435 mm						
Total general						

2) Sucursala de întreținere a căii Benderi (PC-2)

Nº	Denumirea stațiilor	Amplasarea km	Numărul de linii	Lungimea Totală km	Numărul Macazurilor	Caracteristica șinelor R-65/R-50/R-43
Ecartamentul 1520 mm						
Total						

3) Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca (PC-3)

Nº	Denumirea stațiilor	Amplasarea km	Numărul de linii	Lungimea Totală km	Numărul Macazurilor	Caracteristicașinilor R-65/R-50/R-43
Ecartamentul 1520 mm						
Total						
Ecartament 1435 mm						
Total						
Ecartament 1520 mm + 1435 mm						
Total general PC-3						

4) Sucursala de întreținere a căii Bălț (PC-5)

№	Denumirea stațiilor	Amplasarea km	Numărul de linii	Lungimea Totală km	Numărul Macazurilor	Caracteristica șinelor R-65/R-50/R-43
Ecartamentul 1520 mm						
Total						

6) Sucursala de întreținere a căii Ocnîța (PC-6)

№	Denumirea stațiilor	Amplasarea km	Numărul de linii	Lungimea Totală km	Numărul Macazurilor	Caracteristica șinelor R-65/R-50/R-43
Ecartamentul 1520 mm						
Total						

III. Informații privind zonele de manevra:

3.1 Numele și localizarea zonelor de manevră

Nr. ord.	Denumirea zonei (stației) de manevre	Localizarea zonei de manevre	Nr. ord.	Denumirea zonei (stației) de manevre	Localizarea zonei de manevre

IV. Informații privind stațiile:

4.1 Numele și localizarea stațiilor, Categoria stației conform facilităților existente

Nr. Ord.	Denumirea stației	Localizarea stației	Categoria stației

4.2 Orarul de funcționare, Numărul și tipul platformelor

Nr. Ord.	Denumirea stației	Orarul de funcționare	Numărul și tipul platformelor	Lungimea / înălțimea platformei, m

4.3 Accesibilitatea platformelor, Numărul scărilor

Nr. Ord.	Denumirea stației	Accesibilitatea platformelor	Prezența scărilor la platforme

4.4 Numărul și tipul sistemelor de informare a clienților, Disponibilitatea vânzării biletelor, Numărul sălilor de așteptare pe platforme.

Nr. ord.	Denumirea stației	Disponibilitatea vânzării biletelor	Săli de așteptare	Sistem de informare	
				Defuzor de stație	Panou informativ

V. Informații privind sucursale de întreținere:

Sucursala de întreținere a căii Chișinău (PC-1)

Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei, m	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Chișinău-Ungheni					
Ungheni-Bălți					

Sucursala de întreținere a căii Benderi (PC-2)

Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Bender - Chișinău					
Bender - Zloți					
Revaca - Căinari					

Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca (PC-3)

Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Căinari-Basarabeasca					
Abaclia-Prut 1					
Abaclia - Reni					
Prut 2 – Cahul					

Sucursala de întreținere a căii Bălți (PC-5)

Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
----------	----------------------	-----------------------	---------------------	----------------------	------------------

Chișinău-Ungheni					
Bălți-Rîbnița					

Sucursala de întreținere a căii Ocnîța (PC-6)

Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Ocnîța -Mogilev Podolski					
Bălți - Ocnîța					
Lipcani - Larga					

Anexa nr. 3 – Cerințe privind Planul de Afaceri

Ca cerințe minime, Planul de Afaceri va include următoarele aspecte:

1. Strategia generală:

- 1) Viziune;
- 2) Factori de succes;
- 3) Ținte și obiective;
- 4) Evaluarea generală (situația curentă și aplicabilitatea legislației UE).

2. Starea actuală a infrastructurii:

- 1) Liniile;
- 2) Porturile;
- 3) Zone de manevră;
- 4) Liniile și activele planificate a fi reabilitate/construite;

3. Traficul:

- 1) Situația actuală:
 - a) Liniile;
 - b) Porturile;
 - c) Zone de manevră;
 - d) Liniile și activele planificate a fi reabilitate/construite;
- 2) Previziunile de trafic:
 - a) Traficul de calatori;
 - b) Traficul de marfă (pe principalele grupe de mărfuri);
 - c) Noile linii planificate a fi reabilitate/construite;
- 3) Evaluarea previziunilor de trafic;
- 4) Strategii privind serviciile de infrastructură și politica tarifară;

4. Programul de întreținere:

- 1) Intreținerea curentă:
 - a) Planificarea pe termen scurt (1 an);
 - b) Planificarea pe termen mediu (2-5 ani);
 - c) Planificarea pe termen lung (10 ani);
- 2) Reparațiile capitale:
 - a) Planificarea pe termen scurt (1 an);
 - b) Planificarea pe termen mediu (2-5 ani);
 - c) Planificarea pe termen lung (10 ani);

5. Programul de Investiții pentru Modernizare și Investițiile Noi:

- a) Planificarea pe termen scurt și prioritățile de investiții;

- b) Planificarea pe termen mediu și prioritățile de investiții;
- c) Planificarea pe termen lung și prioritățile de investiții;

6. Siguranța și securitate:

- a) Situația actuală;
- b) Strategii de Siguranță și Securitate;

7. Resursele umane:

- a) Situația actuală;
- b) Strategii privind resursele umane și Planul de personal;

8. Sistemul de Management al Calității și al Mediului;

9. Tehnologia informației și sisteme informatice de afaceri;

10. Finanțe:

- a) Situația actuală;
- b) Proiecții financiare:
 - Finanțarea investițiilor;
 - Indicatori financiari de bază;
 - Previziuni privind profitul și pierderi;
 - Previziuni privind fluxul de numerar;
 - Previziuni privind bilanțul;
 - Rata operațională;
 - Rezultate așteptate;

11. Anexe.

Anexa 4 – Obiective de performanță

1. Domeniul de aplicare al anexe este stabilirea obiectivelor de performanță pentru creșterea calității și a capacității infrastructurii feroviare în conformitate cu articolul 11 din Contract.

2. Toate obiectivele se vor baza pe ultimele informații și vor fi coordonate cu Ministerul. Obiectivele sunt stabilite lunar și anual și modificate în fiecare an.

3. Pentru neîndeplinirea obligațiilor, Ministerul va include sancțiuni astfel cum sunt stabilite în Contract.

4. Obiectivele de performanță acoperă:

a) Performanța trenurilor (inclusiv viteza de linie, restricțiile de viteză, fiabilitatea, întârzierile și satisfacția clienților);

b) Capacitatea rețelei (posibila capacitate a rețelei față de capacitatea actuală a rețelei, nivelul de utilizare);

c) Gestionarea activelor (planificată vs. întreținerea preventivă, întreținerea ad-hoc și defectele);

d) Volumele de activitate (volumul transportat - pasager și bunuri - în rețea);

e) Nivelurile de siguranță (accidente, incidente);

f) Protecția mediului.

5. Următorii indicatori fac obiectul unor penalități:

1) Indicatorii privind restricțiile de viteză: calitatea infrastructurii feroviare este evaluată, printre alți indicatori, pe baza restricțiilor de viteză. Indicatorul măsoară lungimea rețelei unde nu poate fi furnizată cea mai înaltă calitate.

Indicatorul privind restricțiile de viteză (%) = $\frac{\text{suma lungimii restricției de viteză}}{\text{a rețelei totale}} * 100$

Max. % =

2) Indicatorii de siguranță = numărul total al accidentelor și incidentelor cauzate de Administratorul Infrastructurii “care trebuie raportate”. Accidentele și incidentele “de raportat” includ:

a) Numărul de deraieri;

b) Numărul de coliziuni;

c) Numărul de coliziuni ale trenurilor cu pietoni, animale sau vehicule la treceri la nivel;

d) Numărul de decese;

e) Numărul de semnalizări de pericol (SPAD);

f) Conducerea fără permis;

g) Conducerea într-un bloc închis;

h) Demontarea materialului rulant;

i) Întreruperea funcționării în condiții de siguranță prin defecțiuni tehnice grave;

- j) Periclitarea siguranței călătorilor pe platforme;
- k) Periclitarea siguranței persoanelor care lucrează pe linie;

3) Număr maxim:

- a) Indicatorii de punctualitate: doar traficul de pasageri,% din trenuri la timp;
- b) Indicatorii de accesibilitate:% din stațiile și platformele fără obstacole;
- c) Indicatorii de fiabilitate:% din totalul trenurilor anulate;
- d) Capacitatea maximă a rețelei în km;
- e) Capacitatea actuală a rețelei: în% din capacitatea maximă a rețelei.

6. Indicatori de performanță suplimentari:

1) Performanța trenurilor:

a) Întârzieri:

Administratorul Infrastructurii va înregistra și evalua:

- toate întârzierile primare ale trenului în minutele de întârziere / tren-km și minutele de întârziere / linia de cale ferată-km, în funcție de linia ferată specifică și de întreaga rețea;

- toate întârzierile cauzate de lucrările de întreținere, calculate în minute, întârzieri / tren-km și întârzieri / linii de cale ferată-km, în funcție de linia ferată specifică și de întreaga rețea;

- cauza întârzierii și cine a generat aceasta;

- durata întârzierilor primare pe tren, de la început până la încetarea întreruperii;

- efectele întârzierilor primare asupra altor trenuri; în acest scop, Administratorul Infrastructurii trebuie să pună în aplicare un sistem fiabil pentru înregistrarea întârzierilor de tren.

Toate întârzierile trenului trebuie înregistrate în minute.

Un tren este întârziat atunci când pleacă mai târziu decât este planificat sau când sosește în stație mai târziu.

Administratorul Infrastructurii va stabili ca obiectiv numărul maxim de minute de întârziere care trebuie să fie mai mică decât anul precedent pentru întregul an și pentru fiecare lună.

Valoarea maximă a întârzierilor va fi coordonată cu Ministerul.

b) Satisfacția clientului:

Administratorul Infrastructurii definește valoarea maximă a numărului plângerilor depuse de întreprinderile feroviare și de consumatori.

Administratorul Infrastructurii restituie transportatorului toate cheltuielile suportate conform legislației în vederea respectării drepturilor călătorilor, în cazul întârzierii trenurilor, anulării, modificării sau redirectionării rutelor, din cauze imputabile Administratorului Infrastructurii.

Administratorul Infrastructurii va stabili ca țintă valoarea maximă a compensațiilor plătite călătorilor din cauza întârzierilor.

Satisfacția clientului este un indicator important privind fiabilitatea serviciului și a rețelei. Satisfacția clientului se măsoară prin cel puțin două anchete anuale.

- c) Fiabilitatea trenurilor de călători:% din trenurile de pasageri care au fost anulate;
- d) Trenuri de marfă de fiabilitate:% din trenurile de marfă care au fost anulate;

e) Performanța orarului de circulație: durata optimă de deplasare față de durata efectivă a călătoriei;

f) Viteza: viteza tehnică vs. viteza de proiectare;

g) Managementul activelor:

- Numărul defectelor: Administratorul Infrastructurii trebuie să definească un obiectiv lunar și anual, pe baza celor mai recente informații, privind numărul de defecte ale infrastructurii, în special pentru macazuri în total în întreaga rețea;

- Evaluarea calității facilităților: Administratorul Infrastructurii va stabili parametrii de calitate pentru a evalua calitatea instalațiilor, inclusiv stațiile și terminalele;

- Numărul de intervenții ad-hoc pentru întreținere: Administratorul Infrastructurii înregistrează numărul de intervenții ad-hoc pentru întreținere și evaluează originea;

- Lucrări de întreținere planificate și executate: Administratorul Infrastructurii planifică în prealabil activitatea de întreținere preventivă în termen de cel puțin un an pe baza bugetului alocat și evaluează lunar planul de întreținere față de statutul - quo;

- Numărul de operațiuni de întreținere preventivă și de întreținere ad-hoc;

- Indisponibilitatea rețelei: % din rețeaua afectată de restricțiile de viteză;

h) Volume de activitate:

- Rata de utilizare: Pe baza capacității utilizate, Administratorul Infrastructurii calculează rata de utilizare a rețelei și definește un obiectiv anual pentru rata de utilizare;

- Numărul de trenuri;

- Trenuri de pasageri-km;

- Trenuri de marfă-km;

- Tren-km total;

- Viteza medie pe rețeaua feroviară;

- Costuri pentru operare, întreținere, degajare a defecțiunilor, reparare, reînnoire, taxe de acces pe calea ferată pentru traficul de pasageri și mărfuri;

i) Niveluri de siguranță:

- Km de garduri de protecție în zonele locuite;

j) Protecția mediului:

- Implementarea sistemului de management de mediu;

- Km linie electrificată;

- % din puterea electrică din surse regenerabile;

k) Productivitatea/ tren-km:

- Numărul de angajați (fără angajați detașați, ucenici, angajați în activități non-cheie)/ 100.000 tren-km

Anexa nr. 5 - Conținutul Raportului Anual pentru Infrastructură

Raportul anual privind infrastructura include cel puțin următoarele elemente:

1. Rezumatul managementului privind:

1) Îndeplinirea cerințelor contractuale, prezentarea generală a atingerii obiectivelor în perioada de raportare, inclusiv indicatorii financiari și tehnici;

2) Prezentare generală a proiectelor majore de investiții, modernizare, reînnoire și întreținere efectuate în perioada de raportare;

3) Deviații majore ale lucrărilor planificate și efectuate;

2. Obiective de performanță;

3. Raportul privind Status-quo-ul infrastructurii:

1) Investiții și modernizări;

2) Reînnoire și întreținere;

3) Abateri de la activitatea planificată;

4) Status-quo-ul indicatorilor tehnici și financiari;

5) Perspectivele pentru proiectele următoarei perioade de raportare și planificarea pe termen mediu;

3. Raportul privind Status-quo-ul facilităților pentru servicii:

1) Investiții și modernizări;

2) Reînnoire și întreținere;

3) Abateri de la activitatea planificată;

4) Status-quo-ul indicatorilor tehnici și financiari;

5) Perspectivele pentru proiectele următoarei perioade de raportare și planificarea pe termen mediu;

5. Protecția mediului;

6. Anexe:

1) Lista liniilor existente;

2) Registrul actualizat al activelor, inclusiv descrierea funcțională;

3) Plan de afaceri actualizat;

4) Planul de investiții și întreținere actualizat.

Nota de fundamentare
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Contractului multianual pentru
administrarea infrastructurii feroviare (1109/MIDR/2024)

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. 17 alin. (1) și (2), art. 30 alin. (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 6.1-6.3 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. De asemenea, evocăm că elaborarea și promovarea proiectului derivă inclusiv din prevederile pct. 272 din Planul de acțiuni al Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 887/2023 și la pct. 58 Clusterul 4 Capitolul 14 din Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 829/2023. 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 multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare 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. 17 și 30 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 au fost stabilite obligațiile statului privind cofinanțarea activităților de întreținere a infrastructurii feroviare. Astfel de obligații nu au fost reglementate de Codul transportului feroviar nr. 309/2003, care a fost în vigoare pînă la 17 februarie 2024. Respectiv, instrumentul prenotat de susținere a infrastructurii feroviare 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);

Cofinanțarea activităților de întreținere a infrastructurii feroviare este o practică obișnuită în mai multe state, fiind cauzată de dezvoltarea transporturilor și extinderea rețelelor de transport alternativ, cum ar fi transportul rutier, naval și avia. Drept urmare, a scăzut volumul de mărfuri și numărul de pasageri transportate pe cale ferată. Operatorul național, în responsabilitatea căruia este pînă prezent întreținerea infrastructurii feroviare, nu poate acoperi cheltuielile necesare pentru asigurarea unui nivel sporit de siguranță a circulației feroviare.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul prevede aprobarea principiilor și parametrilor contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, preluate din Anexa V al Directivei (UE) 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european.

În scopul punerii în aplicare a contractului multianual menționat, obiectivele de performanță trebuie să cuprindă clauze cu referire la nivelul de siguranță, protecția mediului, gestionarea activelor, capacitatea rețelei și performanța feroviară cum ar fi de exemplu viteza circulației. Subsecvent, contractual evocat urmează să țină cont de posibile restanțe, care trebuie să fie remediate de administratorul infrastructurii.

Clauzele contractuale trebuie să prevadă obligațiile de raportare, iar durata contractului trebuie să fie identică cu termenul autorizației de siguranță. În același timp, clauzele trebuie să țină cont măsurile de remediere în cazul unor situații excepționale.

O altă anexă a proiectului, prevede aprobarea contractului multianual și textului contractului. Proiectul contractului conține 23 articole și 5 anexe. Contractul prevede obiectul acestuia, definiții, quantumul alocațiilor anuale pentru operarea rețelei, investiții și întreținerea infrastructurii feroviare cu sumele definite la articolul 4. În același sens, contractul prevede fonduri anuale, care se vor aloca pentru linii feroviare și fonduri pentru facilități feroviare (echipamente de alimentare cu combustibil, gări, terminale de mărfuri, linii de depozitare (staționare), facilități de descărcare etc.). Proiectul contractului multianual conține clauze privind modul de gestionare a fondurilor externe, registrului infrastructurii, necesitatea elaborării cadrului de investiții și întreținere, planului de afaceri, modul de recuperare a fondurilor, supervizarea de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, condițiile de reziliere, modificare și încetare a contractului și forța majoră.

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

Autorii au identificat și examinat o opțiune alternativă.

Această opțiune ar prevedea neexecutarea prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022, care atribuie Guvernului obligația de cofinanțare a activităților de dezvoltare și mentenanță a infrastructurii feroviare.

Nefinanțarea respectivă este actualmente în vigoare, în lipsa suportului cuvenit pe parcursul ultimului deceniu, determină menținerea situațiilor de criză financiară la Î.S. “Calea Ferată din Moldova”, din cauza că quantumul cheltuielilor lunare sunt mai mari de veniturile întreprinderii.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1 Impactul asupra sectorului public

Proiectul are un impact pozitiv asupra sectorului public. Punerea în aplicare a Contractului multianual evocat, va permite efectuarea unor lucrări suplimentare de reparație curentă și reparație capitală asupra infrastructurii feroviare publice, care are un grad sporit de uzură și necesită investiții urgente în scopul eliminării restricțiilor de circulație, majorând vitezele de circulație a trenurilor, precum și masa garniturilor feroviare, care pentru tranzitarea unor sectoare complicate, se decuplează.

În rezultat, se vor asigura condiții suficiente pentru efectuarea unei mobilități de mărfuri și pasageri în termeni restrânși și redirectionarea fluxurilor de la transportul rutier 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

Impactul financiar al proiectului este egal cu sumele financiare calculate în scopul punerii în aplicare a Codului transportului feroviar nr. 19/2022. Conform Planului de acțiuni privind implementarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017, sunt necesare cheltuieli în volum de circa 400 milioane lei anual din bugetul de stat pentru punerea în aplicare a Contractului multianual privind administrarea infrastructurii feroviare.

Pe parcursul anilor 2018-2024, Ministerul a prezentat Ministerului Finanțelor propuneri pentru includerea cheltuielilor privind contractul pentru administrarea infrastructurii feroviare în Cadrul Bugetar pe Termen Mediu.

De exemplu, în perioada ultimilor șase ani au fost solicitate următoarele:

- În anul 2020, la demersul Ministerului Finanțelor nr.04-2600 din 29.04.2020, prin răspunsul Ministerului nr.04-2600 din 29.04.2020 pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 150 mil.lei pentru 2020, 150 mil.lei pentru 2021, 150 mil.lei pentru 2022;

- În anul 2021, la demersul Ministerului Finanțelor nr.06/4-9/4 din 05.03.2021, prin răspunsul Ministerului nr.04-2741 din 04.06.2021, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 150 mil.lei pentru 2022, 150 mil.lei pentru 2023, 150 mil.lei pentru 2024;

- În anul 2022, la demersul Ministerului Finanțelor nr.06/4-9/3 din 17.03.2021, prin răspunsul Ministerului nr.04-2322 din 06.05.2022, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate, 250 mil.lei pentru 2023, 250 mil.lei pentru 2024, 300 mil.lei pentru 2025;

- În anul 2023, la demersul Ministerului Finanțelor nr.06/4-9/4 din 03.02.2023, prin răspunsul Ministerului nr.04-1308 din 03.02.2023, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 400 mil.lei pentru 2024, 400 mil.lei pentru 2025, 400 mil.lei pentru 2026;

- În anul 2024, la demersul Ministerului Finanțelor nr.06/4-9/4 din 20.02.2024, prin răspunsul Ministerului nr.04-1620 din 22.03.2024, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 200 mil.lei pentru 2025, 300 mil.lei pentru 2026, 400 mil.lei pentru 2027. Mai mult, pe parcursul anilor 2018-2019, la fel au fost propunerile cu referire la planificarea mijloacelor evocate.

- În anul 2025, la demersul Ministerului Finanțelor nr. 04-1744 din 03.04.2025, prin răspunsul Ministerului nr. 04-1744 din 03.04.2025, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 400 mil.lei pentru 2026, 400 mil.lei pentru 2027, 400 mil.lei pentru 2028.

Instrumentul legal de cofinanțare a activităților de administrare a infrastructurii feroviare instituit prin Codul transportului feroviar nr. 19/2022, de fapt transpune prevederile art. 30 alin. (2) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, care prevede că *Fără a aduce atingere competențelor lor privind planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare și principiului bugetar al anualității, atunci când acesta se aplică, statele membre se asigură că un acord de natură contractuală care respectă principiile și parametrii de bază din anexa V este încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin cinci ani.*

Conform analizelor efectuate de către compania de consultanță “Avistum”, contractată de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, Guvernul ar trebui să aloce anual circa 567-573 de milioane de lei anual pentru activitățile de întreținere și dezvoltare a infrastructurii feroviare. Însă, analiza companiei “Avistum” a fost finalizată în octombrie 2024, iar pe parcursul

anilor anteriori Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale solicita pînă la 400 milioane de lei din bugetul de stat pentru punerea în aplicare a proiectului Contractului multianual. Drept urmare, proiectul Contractului multianual prevede și un deficit în valoare de circa 173 de milioane de lei, care urmează a fi acoperit din economiile generate în urma optimizării continue în cadrul Î.S. “Calea Ferată din Moldova” și dotarea administratorului infrastructurii cu echipamente performante în scopul automatizării proceselor de mentenanță a infrastructurii feroviare.

De menționat că, conform pct. 3 din proiectul hotărârii Guvernului, contractul evocat poate fi încheiat pe baza la alte sume de mijloace financiare de cât cele stipulate la punctele 1-5 din prezentul articol, articolul 5 și Anexa nr. 1 stipulate în proiectul Contractului.

4.3 Impactul asupra sectorului privat

Implementarea prevederilor Contractului multianual evocat va permite administratorului infrastructurii să extindă zona de intervenție asupra infrastructurii feroviare, avînd posibilitatea să planifice lucrări complexe și costisitoare cu posibilitatea atragerii împrumuturilor și stingerii acestora într-un termen îndelungat.

Disponibilitatea și calitatea infrastructurii influențează în mare măsură economia națională și competitivitatea sectorului feroviar. Întreținerea infrastructurii nu beneficiază de mijloacele necesare pentru a putea concura cu alte moduri de transport.

Contract multianual oferă avantaje mediului privat și are rolul de a:

- oferi un cadru de finanțare pe termen lung a activităților de întreținere cu scopul de a determina ambele părți să adopte o perspectivă pe termen lung și să elaboreze planuri de întreținere bazate pe cererea viitoare de servicii. Este important ca infrastructura feroviară să țină seama de tiparele viitoare de cerere în materie de transport, ducând astfel la dezvoltarea traficului și la creșterea veniturilor. În plus, acest contract permite să ajungă la compromisuri între interesele beneficiarilor de servicii feroviare și cele ale administratorului feroviar, între activitățile de întreținere și calitatea rețelei, precum și între activitățile de întreținere pe termen scurt și cele de reînnoire;

- completa cadrul de tarifyare prin transferurile realizate în cadrul contractului multianual pentru a asigura stabilitatea financiară;

- asigura un control eficient al costurilor planificînd pe termen lung activitățile de întreținere feroviară cu scopul de a reduce costurile. Această procedură permite adaptarea volumului de lucru fără modificări de planuri de ultim moment. Printr-o alocare multianuală, administratorul poate să utilizeze fondurile într-un mod mai flexibil și mai bine adaptat la nevoile economice;

- permite realizarea evaluărilor comparative și a supravegherii reglementare prin stabilirea mai precisă a obiectivelor de performanță. Stabilirea unor obiective de performanță precise facilitează evaluarea pozițiilor relative ocupate de administratorul de infrastructură și definirea rentabilității în funcție de costurile administratorului de infrastructură, dar și de performanțele acestuia;

- îmbunătăți performanța, bazându-se pe plăți în funcție de performanță și încetându-se compensarea administratorului de infrastructură pentru o anumită cheltuială, precum și consolidând controlul de calitate. Criteriile de calitate se împart în două categorii: indicatori bazați pe calitatea serviciului de transport feroviar (viteză, siguranță) și cei bazați pe punerea la dispoziție a infrastructurii (costul de întreținere per kilometru de cale ferată, procentajul liniilor pe care există restricții temporare de viteză);

Subsecvent, aportul anual financiar a Guvernului alocat pentru administrarea infrastructurii feroviare va micșora costul logisticii în urma micșorării timpului de transport fiind majorată limita de viteză a circulației trenurilor, reducerea timpului de rotație a vagoanelor destinate transportului de mărfuri, micșorarea consumului de motorină și lubrifianți, precum și reducerea orelor calculate pentru munca mecanicilor de locomotivă și asistenților acestora implicați nemijlocit în tracțiunea vagoanelor.

4.4 Impactul social
Proiectul are impact social, în special în contextul asigurării accesului la servicii de calitate în domeniul transportului feroviar, prestate în condiții de siguranță și fiabilitate, prin creșterea mobilității transportului de mărfuri și pasageri în termeni restrânși în transportul feroviar.
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 egalității și egalității de gen.
4.5 Impactul asupra mediului
Proiectul nu are un impact direct asupra mediului. Totuși, se poate deduce indirect că îmbunătățirea infrastructurii feroviare și dezvoltarea transportului feroviar, un obiectiv major al Contractului multianual menționat, ar putea avea efecte pozitive asupra mediului pe termen lung. Transportul feroviar este considerat un mod de transport mai prietenos cu mediul în comparație cu transportul rutier, deoarece emisiile de gaze cu efect de seră sunt mai reduse. De asemenea, sprijinirea proiectelor de infrastructură durabilă, rezistență la schimbările climatice, este un alt element care contribuie la obiectivul de a reduce impactul negativ asupra mediului. Astfel, deși impactul imediat asupra mediului nu este semnificativ, pe termen lung, proiectul poate contribui la îmbunătățirea sustenabilității transportului.
4.6 Alte impacturi și informații relevante
-
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1 Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Complementar la temeiurile evocate la pct. 2.1 din prezentă Notă de fundamentare, proiectul este elaborat în conformitate cu 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. Anexa nr. 1 la proiect transpune Anexa V al Directivei (UE) 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european. Prevederile Anexei V nu au fost transpus în Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Anexa V pune în aplicare prevederile art. 30 din Directivei (UE) 2012/34/UE, care stabilește că administratorii infrastructurii sunt stimulați, respectându-se cerințele în materie de siguranță și prin menținerea și îmbunătățirea calității serviciului de infrastructură, iar statele membre se asigură că acordul de natură contractuală dintre autoritatea competentă și administratorul infrastructurii să respecte principiile și parametrii de bază din Anexa V. Subsecvent, conform prevederilor Directivei (UE) 2012/34/UE, stimulentele în baza acordului dintre autoritatea competentă și administratorul infrastructurii este condiționat existența unui registru al activelor administratorului infrastructurii și de activele, care sunt transmise administratorului în gestiune. Acordurile de administrare a infrastructurii feroviare se încheie pe un termen de minim cinci ani. Prevederile art. 30 al Directivei (UE) 2012/34/UE au fost transpuse prin art. 30 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Însă, principiile și parametrii contractelor de administrare a infrastructurii nu a fost transpuse expres în Codul nr. 19/2022, atribuind prin art. 30 alin. (3) obligați Guvernului de aprobare a reglementărilor privind contractele multianuale de administrare a infrastructurii feroviare și aplicarea stimulentele de întreținere a infrastructurii feroviare. Astfel, prin proiectul hotărârii Guvernului se transpun prevederile Anexei V din Directiva (UE) 2012/34/UE. În context, a fost elaborat tabelul de concordanță privind transpunerea actului UE evocat, care în comun cu textul proiectului urmează a fi examinate de Centrul de Armonizare a Legislației.

5.2 Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE Proiectul pune în aplicare prevederile Directivei (UE) 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european. Directiva evocată este transpusă în mare parte prin Codul transportului feroviar nr. 19/2022, fiind propus de transpus prin proiect doar Anexa V a Directivei (UE) 2012/34/UE.
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului Anunțurile privind inițierea procesului de elaborare a proiectului (https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/13589) și privind consultarea publică a proiectului actului normativ (https://particip.gov.md/ro/document/stages/proiectul-hg-cu-privire-aprobarea-principiilor-si-parametrilor-contractului-multianual-pentru-administrarea-infrastructurii-feroviare-si-aprobarea-semnarii-contractului-multianual-pentru-administrarea-infrastructurii-feroviare/13589), au fost plasate pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Proiectul a fost avizat de următoarele instituții: - Consiliul Concurenței (nr. DJ-06/82-131 din 06 februarie 2025, nr. DJ-06/172-304 din 06 martie 2025); - Centrul de Armonizare a Legislației (nr. 31/02-126-14309 din 26 decembrie 2024); - Ministerul Finanțelor (nr. 07/05-03/10 din 15.01.2025, nr. 07/5-09/103/315 din 05.03.2025); - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 03-7 din 02.01.2025); - Grupul de lucru al Comisie de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (nr. 38-78-13915 din 18 decembrie 2024); - Agenția Proprietății Publice (nr. 05-04-7847 din 18.12.2024); - Agenția Feroviară (nr. 01-116 din 17.12.2024); - Î.S. „Calea Ferată din Moldova” (nr. H-4/16 din 02.01.2025, nr. H-4/524 din 18.03.2025); Proiectul de act normativ a fost supus expertizării de către: - Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/3761 din 05.03.2025, raportul nr. EHG25/10385 din 04.03.2025); - Ministerul Justiției (nr. 04/2-2236 din 03.03.2025).
7. Concluziile expertizelor Prin demersul nr. 06/2/3761 din 05.03.2025, a fost prezentat Raportul de expertiză anticorupție nr. EHG25/10385 din 04.03.2025 care concluzionează următoarele. Potrivit notei informative, proiectul are drept scop aprobarea principiilor și parametrilor contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, fapt care poate contribui la asigurarea condițiilor suficiente pentru efectuarea unei mobilități de mărfuri și pasageri în termeni restrânși și redirecționarea fluxurilor de la transportul rutier la transportul feroviar. Autorul a prezentat Sinteza avizelor parvenite în cadrul procesului de consultare publică a proiectului de către autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect/instituțiilor interesate, fapt ce denotă aspectul <i>definitivat</i> al acestuia și întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.36 al Legii nr.100/2017, coroborat art.28 al Legii nr.82/2017 - pentru efectuarea expertizei anticorupție. În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit.a)-d) al Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional. Nota de fundamentare a proiectului a fost întocmită cu respectarea exigențelor de tehnică legislativă statuate de prevederile art.30 lit.a)-f) al Legii cu privire la actele normative nr.100 din 22 decembrie 2017. Analiza redacției propuse, denotă unele deficiențe, ce pot distorsiona procesele administrative reglementate și riscuri de corupție aferente:

- delimitării clare și fără echivoc a i) obiectivelor de performanță sau ii) exigențelor de consultare publică aplicabile proiectului Contractului între MIDR și administratorul infrastructurii feroviare;

- reglementării responsabilității Administratorului în contextul utilizării conform destinației a mijloacelor financiare bugetate;

- utilizarea formulelor permissive de reglementare a activității entităților/agenților publici;

- revizuirii obiectivelor de performanță;

- recuperării fondurilor pentru infrastructură cheltuite necorespunzător;

- exercitării atribuției de supervizare de către Minister/delegării atribuției prenotate către terți; - aplicării stimulentele financiare pentru suprarealizarea obiectivelor, *etc.*

Implementarea prevederilor propuse, poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este detrimentul interesului public general (în sensul prevăzut de prevederile Legii integrității nr.82 din 25 mai 2017), în condițiile reconsiderării prin prisma riscurilor delimitate potrivit compartimentului III al prezentului raport de expertiză anticorupție.

Proiectul hotărârii a fost supus expertizei juridice în conformitate cu prevederile art. 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind recepționat avizul Ministerului Justiției nr. 04/2-2236 din 03.03.2025.

Majoritatea obiecțiilor și propunerilor au fost luate în considerare la definitivarea proiectului.

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

Pentru implementarea normelor proiectului trebuie de promovat proiectul Deciziei Prim-ministrului privind dispunerea semnării Contractului Multianual pentru Administrarea Infrastructurii Feroviare.

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU

Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare (1109/MIDR/2024)

Instituția	Nr.crt.	Conținutul obiecției/propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Centrul de Armonizare a Legislației (nr. 31/02-126-14309 din 26 decembrie 2024)	1	Reieșind din constatările expertizei de compatibilitate, clauza de armonizare a proiectului național, se va re poziționa în proiectul HG, după clauza de adoptare și va fi expusă în următoarea redacție: ”Prezenta Hotărâre transpune Anexa V din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, CELEX: 32012L0034, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 343 din 14.12.2012, așa cum a fost modificată ultima dată prin Decizia delegată (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017.”	Se acceptă, redactat.
	2	<i>Obiecții privind Tabelul de concordanță</i> Tabelul de concordanță al Directivei 2012/34/UE nu corespunde în totalitate cerințelor legale înaintate pentru acesta. În acest sens, se impune actualizarea lui în conformitate cu instrucțiunile metodologice stabilite de Anexa nr. 2, modelul 1 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin HG nr. 1171/2018. Astfel, acesta urmează a fi elaborat, după cum urmează: - compartimentul 1 urmează a fi completat cu titlul actului care a modificat ultima oară Directiva 2012/34/UE, în speță, Decizia delegată (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017 și numărul CELEX;	Se acceptă, redactat.

	3	- la compartimentul 3 se va insera gradul general de compatibilitate „parțial compatibil”;	Se acceptă, redactat.
	4	- compartimentul 6 al Tabelului de concordanță va reflecta întregul text al actului UE, inclusiv, ultimele modificări, ci nu doar elementele actului UE transpuse nemijlocit de proiectul național;	Nu se acceptă. Directiva (UE) 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european a fost parțial transpusă prin Codul transportului feroviar nr. 19/2022, la promovarea căruia a fost elaborat Tabelul de concordanță privind transpunerea actului normativ european evocat. În context, prin proiectul hotărârii Guvernului nr. unic 1109/MIDR/2024 nu se promovează modificarea Codul nr. 19/2022. Astfel, nu pot fi puse în aplicare condițiile pct. 40 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația UE, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018. Drept urmare, nu este condiționată elaborarea unui tabel de concordanță cu versiunea consolidată a actului normativ național.
	5	în compartimentul 7 se vor menționa articolele, aliniatele, paragrafele, anexele etc. ale actului normativ național, care corespund și transpun dispozițiile actului Uniunii Europene din compartimentul 6 al Tabelului de concordanță sau, după caz, se va face trimitere la actele normative în vigoare, care au constituit anterior obiect al armonizării cu Directiva vizată, în special, Codul transportului feroviar, astfel, menționându-se titlul actului normativ național, articolul, aliniatul, paragraful, anexa etc. care au transpus dispozițiile actului UE, iar la compartimentul 8 se va indica gradul de compatibilitate dintre prevederile actului juridic european care se transpune și prevederile corespondente ale proiectului de act normativ care transpune dispozițiile actului juridic european, pentru fiecare articol, alineat, paragraf etc.	Nu se acceptă. Directiva (UE) 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european a fost parțial transpusă prin Codul transportului feroviar nr. 19/2022, la promovarea căruia a fost elaborat Tabelul de concordanță privind transpunerea actului normativ european evocat.

			În context, prin proiectul hotărârii Guvernului nr. unic 1109/MIDR/2024 nu se promovează modificarea Codul nr. 19/2022. Astfel, nu pot fi puse în aplicare condițiile pct. 40 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația UE, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018. Drept urmare, nu este condiționată elaborarea unui tabel de concordanță cu versiunea consolidată a actului normativ național.
	6	<i>Obiecții privind Nota de Fundamentare:</i> Toată informația referitoare la compatibilitatea proiectului se va transfera din compartimentul 2 în compartimentul 5 al Notei de Fundamentare, în speță, informațiile despre angajamentele asumate de Republica Moldova în temeiul acordurilor bilaterale cu Uniunea Europeană care au stat la baza elaborării proiectului național, precum și alte informații ce se impun.	Parțial se acceptă. Referința la Acordul de asociere a fost transferată la compartimentul 5. Celelalte referințe au fost păstrate, fiind necesare a fi respectate prevederile Anexei nr. 1 la Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.
	7	Ca urmare a expertizei de compatibilitate realizate, se va asigura revizuirea clauzei de armonizare, Tabelului de concordanță și Notei de fundamentare prin prisma observațiilor enunțate mai sus.	Se acceptă, redactat în limitele menționate la pct. 4-6 din Sinteza obiecțiilor.
Agencia Feroviară (01-116 din 17.12.2024)	4	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.

Grupul de lucru al Comisiei de Stat pentru Reglementarea Activității de Întreprinzător (nr. 38-78-13915 din 18 decembrie 2024)	5	Actul normativ vizat prevede raporturi contractuale între Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Î.S. „Căile Ferate ale Moldovei”, având caracter individual și nu conține norme de drept cu caracter impersonal care să vizeze un cerc nedeterminat de persoane. Respectiv, proiectul nu care sub incidența prevederilor art.3 din Legea nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător și nu necesită a fi avizat de către Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător. Prin urmare, reieșind din normele legale menționate și în temeiul pct.16 din Regulamentul Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1429/2008, se restituie fără examinare <i>proiectul cu privire la aprobarea condițiilor generale ale Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare și aprobarea semnării Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare.</i>	Se ia act.
Agenția Proprietății Publice (nr. 05-04-7847 din 18.12.2024)	6	Lipsă de obiecții. Totodată, reieșind din faptul că proiectul a fost expediat spre avizare și Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”, considerăm oportun să se țină cont de propunerile acesteia la definitivarea proiectului.	Se ia act.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 03-7 din 02.01.2025)	7	Lipsa de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Î.S. „Calea Ferată din Moldova” (nr. H-4/16 din 02.01.2025)	8	Î.S. „Calea Ferată din Moldova” a examinat proiectului Hotărârii Guvernului <i>cu privire la aprobarea principiilor și parametrilor Contractului Multianual pentru Administrarea Infrastructurii Feroviare și aprobarea semnării Contractului Multianual pentru Administrarea Infrastructurii Feroviare</i>, și oferă aviz pozitiv, cu următoarele rezerve: 1. În anexa nr. 2 „<i>Contractul Multianual pentru Administrarea Infrastructurii Feroviare</i>”, articolul 4 alineatul (7) propunem să fie completat la final cu textul „<i>pentru dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare</i>”.	Se acceptă parțial. Articolul 4 alineatul (7) a fost modificat cu altă redacție.

9

Informația detaliată inclusă în *Anexa nr. 2 – Registrul infrastructurii*, la *Contractul Multianual pentru Administrarea Infrastructurii Feroviare*, se modifică continuu, ținând cont de necesitățile întreprinderii, gradul de implementare a proiectelor privind reabilitarea infrastructurii feroviare, gradul de uzură al infrastructurii, posibilitățile financiare ale întreprinderii cu privire la menținerea stațiilor, platformelor. Astfel, propunem excluderea detaliilor respective din proiectul Hotărârii de Guvern și includerea acestora în anexele eventualului contract. Prin urmare, propunem expunerea *Anexei nr. 2 – Registrul infrastructurii*, la *Contractul Multianual pentru Administrarea Infrastructurii Feroviare* în următoarea redacție:

„Anexa nr. 2 – Registrul infrastructurii

Registrul de active este lista tuturor activelor din proprietatea sau gestiunea economică a Administratorului Infrastructurii. Registrul de active este organizat în conformitate cu liniile definite în Programul național de infrastructură feroviară.

Registrul de inventar se actualizează anual. Abaterile de la anul precedent trebuie să fie documentate în mod comprehensiv.

Registrul de active trebuie să fie cât mai detaliat posibil cu caracteristicile relevante și să includă toate activele pentru care este responsabil Administratorul Infrastructurii.

Registrul de active se utilizează pentru a evalua finanțarea necesară pentru repararea sau înlocuirea activelor.

Registrul de active este inclus în raportul anual privind infrastructura. Registrul de active definește, de asemenea, întârzierile de întreținere pentru diverse active și ciclul de viață al activelor, și timpul lor de eliminare treptată. Acest lucru este însoțit de detalii privind cheltuielile privind reînnoirea și modernizarea infrastructurii.

Registrul de active include ca cerință minimă:

I Numărul și caracteristicile șinelor

1.1 Lista sectoarelor, distanța, categoria șinelor, cale cu joantă și fără joantă

1) Sucursala de întreținere a căii Chișinău (PC-1)

Nr	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinelor km			Distanța km	
							Cale cu joantă /	Cale fără joante

Se acceptă, redactat.

							șine bucăți	
Ecartamentul 1520 mm								
Total								
2) Sucursala de întreținere a căii Bender PC-2								
<i>Nº</i>	<i>Denumirea stațiilor</i>	<i>Cota</i>	<i>Distanța între stații km</i>	<i>Caracteristica șinelor km</i>			<i>Distanța km</i>	
							<i>Cale cu joantă/ șine bucăți</i>	<i>Cale fără joante</i>
Ecartamentul 1520 mm								
Total								
3) Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca PC-3								
<i>Nº</i>	<i>Denumirea stațiilor</i>	<i>Cota</i>	<i>Distanța între stații km</i>	<i>Caracteristica șinelor km</i>			<i>Distanța km</i>	
							<i>Cale cu joantă/ șine bucăți</i>	<i>Cale fără joante</i>
Ecartamentul 1520 mm								
Total								
4) Sucursala de întreținere a căii Bălți (PC-5)								
<i>Nº</i>	<i>Denumirea stațiilor</i>	<i>Cota</i>	<i>Distanța între stații km</i>	<i>Caracteristica șinelor km</i>			<i>Distanța km</i>	

							<i>Cale cu joantă/ șini bucăți</i>	<i>Cale fără joante</i>
<i>Ecartamentul 1520 mm</i>								
Total								

1.2 Km de șine cu/fără catenară, Categorii de linii cu kilometri, Lista vitezelo

1) Sucursala de întreținere a căii Chișinău (PC-1)

<i>Nº</i>	<i>Denumirea stațiilor</i>	<i>Distanța între stații Km de șine</i>	<i>Categoria căii</i>	<i>Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h</i>
<i>Ecartamentul 1520 mm</i>				

2) Sucursala de întreținere căii Bender PC-2

<i>Nº</i>	<i>Denumirea stațiilor</i>	<i>Distanța între stații Km de șine</i>	<i>Categoria căii</i>	<i>Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h</i>
<i>Ecartamentul 1520 mm</i>				

3) Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca PC-3

<i>Nº</i>	<i>Denumirea stațiilor</i>	<i>Distanța între stații Km de șine</i>	<i>Categoria căii</i>	<i>Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h</i>
<i>Ecartamentul 1520 mm</i>				

4) Sucursala de întreținere a căii Bălți (PC-5)

<i>Nº</i>	<i>Denumirea stațiilor</i>	<i>Distanța între stații Km de șine</i>	<i>Categori a căii</i>	<i>Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h</i>
<i>Ecartamentul 1520 mm</i>				

		5) Sucursala de întreținere căii Ocnița (PC-6)					
			<i>№</i>	<i>Denumirea stațiilor</i>	<i>Distanța între stații Km de șine</i>	<i>Categoriacăii</i>	<i>Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h</i>
			<i>Ecartamentul 1520 mm</i>				
		1.3 Tipul sistemelor de control al trenurilor pe segmente, Sistem de comunicare pe segmente, Numărul de semnale organizat pe tipuri de semnale					

Nr	Denumirea Dispozitivului	Sucursala/Cantitatea			
		ŞC- 1	ŞC- 2	ŞC- 3	Total
1	Bloc automat de linie (km) - linie dublă - linie simplă				
2	Bloc semi-automat de linie(km)				
3	Radiocomunicația cu trenuri: - staționară(unități) - stații(unități)				
4	Radiocomunicația : - locomotive(unități) - stații(unități)				
5	Stație telefonică automatizată (stația/numere utilizate)				
6	Comutator al conexiunii interurbane				
7	Semafor: - catarg(unități) - pitic(unități)				

Bloc automan de linie
(km)

1.4 Restricții de masă pe segmente

II Informații

opririle:

2.1 Numele și opririlor

<i>Denumirea sectorului</i>	<i>Seria locomotivei</i>	<i>Masa critică a trenului</i>	
		<i>Impar</i>	<i>Par</i>

privind

localizarea

<i>Nr. Ord.</i>	<i>Denumirea stației</i>	<i>Localizarea stației</i>	<i>Nr. Ord.</i>	<i>Denumirea stației</i>	<i>Localizarea stației</i>

1) *Sucursala de întreținere a căii Chișinău (PC-1)*

Nº	Denumirea stațiilor	Amplasarea km	Numărul de linii	Lungimea Totală km	Numărul Macazurilor	Caracteristica șinelor R-65/R-50/R-43
Ecartamentul 1520 mm						
Total						
Ecartament 1435 mm						
Total						
Ecartament 1520 mm + 1435 mm						
Total general						

2) *Sucursala de întreținere a căii Bender (PC-2)*

<i>No</i>	<i>Denumirea stațiilor</i>	<i>Amplasarea km</i>	<i>Numărul de linii</i>	<i>Lungimea Totală km</i>	<i>Numărul Macazurilor</i>	<i>Caracteristica șinelor R-65/R-50/R-43</i>
<i>Ecartamentul 1520 mm</i>						

Total						
<i>Ecartament 1435 mm</i>						
Total						
<i>Ecartament 1520 mm + 1435 mm</i>						
Total general						
3) Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca (PC-3)						
<i>Nº</i>	<i>Denumirea stațiilor</i>	<i>Amplasarea km</i>	<i>Numărul de linii</i>	<i>Lungimea Totală km</i>	<i>Numărul Macazurilor</i>	<i>Caracteristica șinelor R-65/R-50/R-43</i>
<i>Ecartamentul 1520 mm</i>						
Total						
<i>Ecartament 1435 mm</i>						
Total						
<i>Ecartament 1520 mm + 1435 mm</i>						
Total general						
4) Sucursala de întreținere a căii Bălți (PC-5)						
<i>Nº</i>	<i>Denumirea stațiilor</i>	<i>Amplasarea km</i>	<i>Numărul de linii</i>	<i>Lungimea Totală km</i>	<i>Numărul Macazurilor</i>	<i>Caracteristica șinelor R-65/R-50/R-43</i>
<i>Ecartamentul 1520 mm</i>						
Total						
<i>Ecartament 1435 mm</i>						
Total						
<i>Ecartament 1520 mm + 1435 mm</i>						

Total general						
5) Sucursala de întreținere a căii Ocnița (PC-6)						
<i>Nº</i>	<i>Denumirea stațiilor</i>	<i>Amplasarea km</i>	<i>Numărul de linii</i>	<i>Lungimea Totală km</i>	<i>Numărul Macazurilor</i>	<i>Caracteristica șinelor R-65/R-50/R-43</i>
<i>Ecartamentul 1520 mm</i>						
Total						
<i>Ecartament 1435 mm</i>						
Total						
<i>Ecartament 1520 mm + 1435 mm</i>						
Total general						

III. Informatii privind zonele de manevre:

3.1 Numele și localizarea zonelor de manevră

<i>Nr. ord.</i>	<i>Denumirea zonei (stației) de manevre</i>	<i>Localizarea zonei de manevre</i>	<i>Nr. ord.</i>	<i>Denumirea zonei (stației) de manevre</i>	<i>Localizarea zonei de manevre</i>

IV. Informații privind stațiile:

4.1 Numele și localizarea stațiilor, Categoria stației conform facilităților existente

<i>Nr. Ord.</i>	<i>Denumirea stației</i>	<i>Localizarea stației</i>	<i>Categoria stației</i>

4.2 Orarul de funcționare, Numărul și tipul platformelor

<i>Nr. Ord.</i>	<i>Denumirea stației</i>	<i>Orarul de funcționare</i>	<i>Numărul și tipul platformelor</i>	<i>Lungimea / înălțimea</i>

				platformei, m	4.3 Accesibilitatea platformelor, Numărul scărilor

Nr. Ord.	Denumirea stației	Accesibilitatea platformelor	Prezența scărilor la platforme

4.4 Numărul și tipul sistemelor de informare a clienților, Disponibilitatea vânzării biletelor, Numărul sălilor de așteptare pe platforme.

Nr. ord.	Denumirea stației	Disponibilitatea vânzării biletelor	Săli de așteptare	Sistem de informare	
				Difuzor de stație	Panou informativ

V. Informatii privind sucursale de întreținere:

Sucursala de întreținere a căii Chișinău (PC-1)

Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei, m	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Chișinău-Ungheni					
Ungheni-Bălți					

Sucursala de întreținere a căii Bender (PC-2)

Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Bender - Chișinău					
Bender - Zloți					

Revaca - Căinari					
Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca (PC-3)					
Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Căinari-Basarabeasca					
Abaclia-Prut 1					
Abaclia - Reni					
Prut 2 – Cahul					
Sucursala de întreținere a căii Bălți (PC-5)					
Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Chișinău-Ungheni					
Bălți-Rîbnița					
Sucursala de întreținere a căii Ocnița (PC-6)					
Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Ocnița -Moghilev Podolski					
Bălți - Ocnița					
Lipcani - Larga					

Ministerul Finanțelor (nr. 07/05-03/10 din 15.01.2025)	10	Conform art. 66, alin. (3¹) al Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014 se permite autorităților/instituțiilor bugetare asumarea angajamentelor multianuale, pe o perioadă de până la trei ani bugetari, pentru achizițiile de bunuri, lucrări și servicii a căror perioadă de realizare este mai mare de un an, în limitele cheltuielilor prognozate în acest scop pe anii respectivi. Valoarea angajamentelor multianuale se ajustează anual în corespundere cu alocațiile bugetare aprobate în acest scop pe anul bugetar respectiv. Conform art. 66, alin. (3¹) al Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014 se permite autorităților/instituțiilor bugetare asumarea angajamentelor multianuale, pe o perioadă de până la trei ani bugetari, pentru achizițiile de bunuri, lucrări și servicii a căror perioadă de realizare este mai mare de un an, în limitele cheltuielilor prognozate în acest scop pe anii respectivi. Valoarea angajamentelor multianuale se ajustează anual în corespundere cu alocațiile bugetare aprobate în acest scop pe anul bugetar respectiv. Respectiv, prin Regulamentul privind asumarea angajamentelor multianuale, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 652/2023 au fost stabilite modalitatea și domeniile de aplicare pentru care se permite asumarea angajamentelor multianuale. Astfel, în punctul 3 al prezentului Regulament sunt reflectate expres bunurile, lucrările și serviciile eligibile, iar serviciile de administrare a infrastructurii feroviare nu se regăsesc în lista respectivă. Totodată, aprobarea Contractului propus spre examinare implică mijloace financiare considerabile pe o perioadă de 5 ani, fără a fi planificate în Cadrul Bugetar pe Termen Mediu 2025-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.561/2024 sau conform Legii bugetului de stat pentru anul 2025 nr. 310/2024. Cu atât mai mult, că proiectul Contractului se propune a fi aprobat pentru o perioadă de 5 ani, ceea ce creează incertitudine în raport cu procesul de planificare bugetară care se estimează anual pentru 3 ani bugetari consecutivi. În acest context atenționăm, că aprobarea Contractului fără identificarea sursei de finanțare și planificarea mijloacelor financiare în legile bugetare anuale, devine irealizabil și nesustenabil din punct de vedere bugetar. În concluzie, Ministerul Finanțelor consideră că proiectul în cauză poate fi promovat doar prin prisma obiecțiilor expuse în aviz.	Se acceptă. Astfel, au fost modificate prevederile punctele 2-3 din proiectul hotărârii Guvernului. Subsecvent, menționăm că, anual Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale face propuneri privind planificarea mijloacelor financiare pentru Cadrul Bugetar pe Termen Mediu, care nu sunt acceptate de Ministerul Finanțelor.
---	-----------	---	---

Consiliul Concurenței (nr.DJ-06/82-131 din 06 februarie 2025)	11	Ținem să comunicăm, că la data de 18.02.2024 a intrat în vigoare Codul transportului feroviar nr.19/2022, care la art.8 și art.12 prevede expres activitatea separată a Administratorului infrastructurii feroviare și întreprinderilor feroviare. Subsecvent, Hotărârea de Guvern nr.1042/2017 privind aprobarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. "Calea Ferată din Moldova" pentru anii 2022-2024, la pct.2) prevede expres reorganizarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova” în societate pe acțiuni, cu ulterioară reorganizare prin dezmembrare (separare). Conform art.214 alin.(1) Cod Civil nr.1107/2002, dezmembrarea persoanei juridice se face prin divizare sau separare, ceea ce presupune crearea mai multor persoane juridice. Astfel, potrivit Planului de acțiuni privind aprobarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. "Calea Ferată din Moldova" din Anexa nr.2 la Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017, responsabilii de realizarea acțiunilor din Plan urmau să întreprindă un șir de acțiuni importante premergătoare elaborării și adoptării condițiilor generale ale Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare. Prin urmare, implementarea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, înainte de asigurarea separării depline a activităților de administrare a infrastructurii și furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau de pasageri, precum și înainte de realizarea altor acțiuni preliminare prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017, ar putea intra în contradicție cu prevederile Codului transportului feroviar nr.19/2022 și conduce la finanțarea încrucișată a ambelor tipuri de activități.	Se acceptă, punctul 2 din proiectul hotărârii Guvernului a fost modificat.
Ministerul Finanțelor (nr. 07/5-09/103/315 din 05.03.2025)	12	Ministerul Finanțelor, prin avizul nr.07/5-03/10 din 15 ianuarie 2025 și-a expus poziția față de proiectul hotărârii de Guvern prezentat spre examinare. Astfel, autorul proiectului urma să examineze obiecțiile și propunerile expuse în cadrul procedurii de avizare/expertizare și să pregătească sinteza obiecțiilor și propunerilor, în care să prezinte argumentările corespunzătoare. Cu toate că, în Sinteza obiecțiilor și propunerilor autorul a menționat că a perfectat punctele 2 și 3 din proiectul de hotărâre, acesta nu reflectă esența obiecțiilor expuse de către Ministerul Finanțelor. În acest context, reiterăm și insistăm asupra următoarelor obiecții formulate anterior: - aprobarea Contractului propus spre examinare implică mijloace financiare considerabile pe o perioadă de 5 ani, fără a fi planificate în <i>Cadrul Bugetar pe Termen Mediu 2025-2027</i>, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.561/2024 sau conform <i>Legii bugetului de stat pentru anul 2025</i> nr. 310/2024. Cu atât mai mult, că proiectul	Parțial se acceptă. Annual Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) face propuneri de planificare în Cadrul Bugetar pe Termen Mediu. În acest sens în perioada anilor 2020-2024 au fost prezentate următoarele propuneri: 1) În anul 2020, la demersul Ministerului Finanțelor (MF) nr.04-2600 din 29.04.2020, prin răspunsul MIDR nr.04-2600 din 29.04.2020 pentru Contractul multianual pentru

		Contractului se propune a fi aprobat pentru o perioadă de 5 ani, ceea ce creează incertitudine în raport cu procesul de planificare bugetară care se estimează anual pentru 3 ani bugetari consecutivi. Aprobarea prevederilor Regulamentului va avea cu impact semnificativ asupra bugetului. Prin urmare, proiectul de hotărâre nu respectă prevederile art.131 alin. (6) din Constituția Republicii Moldova, potrivit căreia, nici o cheltuială bugetară nu poate fi aprobată fără stabilirea sursei de finanțare. Suplimentar informăm, că prevederea expusă în punctul 2 din proiectul de hotărâre nu are temei juridic, dat fiind faptul, că Ministerul Finanțelor, conform legislației în vigoare nu are funcția de notificare, iar mijloacele financiare destinate programelor și măsurilor ce urmează a fi implementate pe parcursul unui an bugetar se aprobă prin legile bugetare anuale, proces la care participă și Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Astfel, punctul 2 urmează a fi exclus din proiect. Respectiv, prin Regulamentul privind asumarea angajamentelor multianuale, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 652/2023 au fost stabilite modalitatea și domeniile de aplicare pentru care se permite asumarea angajamentelor multianuale. Astfel, în punctul 3 al prezentului Regulament sunt reflectate expres bunurile, lucrările și serviciile eligibile. În acest sens, pentru a fi în cadrul juridic actual, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale urmează să înainteze propuneri de completare a prezentului Regulament, prin completarea acestuia cu <i>serviciile de administrare a infrastructurii feroviare</i>. Reieșind din cele relatate, proiectul urmează a fi definitivat prin prisma propunerilor și obiecțiilor prezentate.	administrarea infrastructurii au fost solicitate 150 mil.lei pentru 2020, 150 mil.lei pentru 2021, 150 mil.lei pentru 2022; 2) În anul 2021, la demersul MF nr.06/4-9/4 din 05.03.2021, prin răspunsul MIDR nr.04-2741 din 04.06.2021, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 150 mil.lei pentru 2022, 150 mil.lei pentru 2023, 150 mil.lei pentru 2024; 3) În anul 2022, la demersul MF nr.06/4-9/3 din 17.03.2021, prin răspunsul MIDR nr.04-2322 din 06.05.2022, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate, 250 mil.lei pentru 2023, 250 mil.lei pentru 2024, 300 mil.lei pentru 2025; 4) În anul 2023, la demersul MF nr.06/4-9/4 din 03.02.2023, prin răspunsul MIDR nr.04-1308 din 03.02.2023, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 400 mil.lei pentru 2024, 400 mil.lei pentru 2025, 400 mil.lei pentru 2026; 5) În anul 2024, la demersul MF nr.06/4-9/4 din 20.02.2024, prin răspunsul MIDR nr.04-1620 din 22.03.2024, pentru Contractul multianual pentru administrarea
--	--	---	---

			infrastructurii au fost solicitate 200 mil.lei pentru 2025, 300 mil.lei pentru 2026, 400 mil.lei pentru 2027. Mai mult, pe parcursul anilor 2018-2019, la fel au fost propunerile cu referire la planificarea mijloacelor evocate. Astfel, argumentul Ministerului Finanțelor nu poate fi luat în considerare, din motiv că însuși autoritatea evocată a respins solicitarea MIDR privind planificarea mijloacelor respective în Cadrul Bugetar pe Termin Mediu. În ceea ce ține de planificarea surselor financiare în Legea bugetului de stat pentru anul 2025 nr. 310/2024 confirmăm că Legea în cauză, în redacția actuală nu prevede cheltuieli pentru contractul multianual pentru întreținerea infrastructurii feroviare. Dar nici MIDR nu planifică încheierea Contractului multianual pentru administrarea a infrastructurii feroviare în lipsa mijloacelor financiare planificate în bugetul de stat, precum și fără a fi reorganizată Î.S. “Calea Ferată din Moldova”. Astfel, MIDR a acceptat obiecțiile Ministerului Finanțelor, modificând redacția proiectului hotărârii Guvernului. În consecință, MIDR va putea încheia Contractul doar după ce vor fi stabilite
--	--	--	--

			limitele alocațiilor bugetare în legea anuală bugetară și doar după ce va fi aprobată Decizia Prim-Ministrului Republicii Moldova privind permiterea încheierii Contractului evocat și împuternicirea responsabililor în numele Guvernului. Proiectul Contractului promovat de fapt este un contract-tip, care poate fi modificat în raport cu alocațiile propuse a fi acordate anual. O altă normă, la care se referă Ministerului Finanțelor este art. 66 alin. (3¹) din Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale, are următoare redacție: <i>(3¹) Se permite autorităților/instituțiilor bugetare asumarea angajamentelor multianuale, pe o perioadă de până la trei ani bugetari, pentru achizițiile de bunuri, lucrări și servicii a căror perioadă de realizare este mai mare de un an, altele decât cele menționate la alin.(3), în limitele cheltuielilor prognozate în acest scop pe anii respectivi. Valoarea angajamentelor multianuale se ajustează anual în corespundere cu alocațiile bugetare aprobate în acest scop pe anul bugetar respectiv. Modalitatea și lista bunurilor, a lucrărilor/serviciilor</i>
--	--	--	--

			<i>pentru care se permite asumarea angajamentelor multianuale sunt stabilite de către Guvern.</i> Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii nu este un contract de achiziții a bunurilor, lucrărilor sau a serviciilor și nu cade sub incidența Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice și Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energetice, apei, transporturilor și serviciilor poștale. Conform art. 17 alin. (1) din Codul transportului feroviar nr.19/2022, <i>(1) Guvernul, prin intermediul Ministerului, asigură întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii feroviare în baza contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare.</i> În context, potrivit art. 30 alin. (1)-(2) din Codul nr. 19/2022, <i>(1) Administratorul infrastructurii este stimulat să reducă costurile de furnizare a infrastructurii feroviare și nivelul tarifelor de acces la aceasta, respectându-se cerințele în materie de siguranță feroviară și menținând și îmbunătățind calitatea serviciului de utilizare a infrastructurii feroviare.</i> <i>(2) Guvernul aprobă încheierea contractului multianual pentru</i>
--	--	--	--

			<i>administrarea infrastructurii feroviare între Minister și Administratorul infrastructurii, <u>prevăzut pe o perioadă de cel puțin cinci ani</u>, fără a influența competența Administratorului infrastructurii în ceea ce privește planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare sau principiul bugetar al anualității în aplicarea acestuia.</i> În temeiul art. 2 din Codul nr. 19/2022, <i>Administratorul infrastructurii – gestionarul infrastructurii feroviare publice, întreprinderea care gestionează infrastructura feroviară publică prin furnizarea serviciilor de acces la aceasta, care administrează și întreține această infrastructură, inclusiv gestionează traficul feroviar prin sisteme de control și comandă și de semnalizare, și care asigură dezvoltarea acesteia <u>în conformitate cu politicile de dezvoltare și finanțare a infrastructurii feroviare, aprobate de Guvern.</u></i> Totodată, conform art. 10 alin. (1)-(2) din Codul nr. 19/2022, <i>(1) Infrastructura feroviară este o proprietate din domeniul public al statului, <u>susținută parțial de la bugetul de stat în baza contractului</u></i>
--	--	--	---

			<u>multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare.</u> (2) <u>Gestionarea infrastructurii feroviare este o activitate de interes public, realizată de Administratorul infrastructurii în conformitate cu prevederile prezentului cod și cu actele normative aprobate de Guvern.</u> Normele art. 99 alin. (1) din Codul nr. 19/2022, (1) <u>Administratorul infrastructurii trebuie să obțină o autorizație de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare.</u> În susținerea afirmației că contractul multianual nu cade sub incidența achizițiilor publice și avînd în vedere cele comunicate supra, în temeiul art. 5 alin.(1) lit. x) prevederile Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice nu se aplică <i>contractelor care au ca obiect autorizarea, fără nicio selectivitate, a tuturor operatorilor economici interesați care îndeplinesc condițiile stabilite de autoritatea publică de a efectua anumite sarcini.</i> Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii poate fi încheiat cu administratorul infrastructurii, după ce acesta va fi autorizat. Conform prevederilor Codului nr. 19/2022, administratorul infrastructurii este unica întreprindere
--	--	--	--

			cu drept de gestionare a infrastructurii feroviare și desemnarea atribuțiilor evocate către o persoană juridică este dreptul exclusiv al Guvernului. Ministerul a confundat sintagma „contractul multianual” din Codul nr. 19/2022 cu sintagma evocată din Legea nr. 181/2014. Mai mult, prin Codul transportului feroviar 19/2022 sunt transpuse numele Directivei 2012/34/UE, care prin art. 30 alin. (2) și Anexa V prevăd că <i>Fără a aduce atingere competențelor lor privind planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare și principiului bugetar al anualității, atunci când acesta se aplică, statele membre se asigură că un acord de natură contractuală care respectă principiile și parametrii de bază din anexa V este încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin cinci ani.</i> Inclusiv în statele membre al Uniunii Europene, în caz dacă sunt limite privind planificarea bugetară, pentru acordurile cadrul de întreținere a infrastructurii feroviare termenul de planificare este de minim cinci ani. Aceste prevederi se regăsesc la articolul 30 alin. (2) din Codul nr. 19/2022 și sunt obligatorii spre
--	--	--	---

			executare. Conform practicii europene, angajamentele în raport cu administratorii de infrastructură se încheie pe baza de acorduri de natură contractuală și nu sunt contracte multianuale, după cum consideră Ministerul Finanțelor. În același timp, chiar dacă se consideră că în Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și Legea nr. 181/2014 se are în vedere aceleași contracte și angajamente multianuale, atragem la prevederile art. 5 alin. (3) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, care stabilește că <i>Normele juridice speciale sînt aplicabile în exclusivitate anumitor categorii de raporturi sociale sau subiecți strict determinați. În caz de divergență între o normă generală și o normă specială, care se conțin în acte normative de același nivel, se aplică norma specială.</i> Astfel, prevederile Codului nr. 19/2022 sunt mai presus de prevederile Legii nr. 181/2014. Totodată, Promovarea și aprobarea proiectului hotărârii Guvernului este condiționată, nu doar de Codul transportului feroviar nr. 19/2022, dar și de următoarele: - Acordul de finanțare dintre Republica Moldova și <u>Banca</u>
--	--	--	--

			<u> Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare </u> 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 <u> Asociația Internațională pentru Dezvoltare </u> 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 <u> Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare și Asociația Internațională pentru Dezvoltare </u> „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;
--	--	--	--

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);

			- Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și <u>Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare</u> 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 <u>Banca Europeană de Investiții</u> 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; - 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; - 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 (pct. 6.1 din Anexa nr. 2).
--	--	--	--

			Suplimentar, încheierea acestui Contract este condiționată de Uniunea Europeană în cadrul Planului de acțiuni privind implementarea Planului de creștere „Growth Plan”. Drept urmare, la proiect hotărârii Guvernului au fost modificate pct. 2, pct. 3 a devenit pct. 4, iar pct. 3 a fost completat cu o normă nouă. Concomitent, a fost modificat articolul 4 alineatele 2-5 și articolul 18, fiind micșorat termenul de aplicare a contractului la trei ani.
Consiliul Concurenței (nr. DJ-06/172-304 din 06 martie 2025)	13	Se reiterează poziția expusă prin avizul său nr.DJ-06/82-131 din 06 februarie 2025, având în vedere că, obiecțiile și propunerile Plenului Consiliului Concurenței nu au fost luate în considerare.	Se acceptă. Pe subiectul avizului suplimentar a fost organizată ședința la data de 11 martie 2025. La ședință, reprezentanții Consiliului Concurenței au abordat absolut alte obiecții, care nu se regăsesc în avizele acestora cu nr. DJ-06/82-131 din 06 februarie 2025 și nr. DJ/06/172-304 din 06 martie 2025. La ședința interinstituțională, reprezentanții Consiliului Concurenței au confirmat că obiecțiile acestora au fost luate în considerare. Dar, au comunicat că în opinia acestora cheltuielile stipulate la articolul 4 alineatul (3) din proiectul Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare nu trebuie să acopere cheltuielile

			pentru materialul rulant. Pe cînd, conform opiniei autorilor proiectului și însuși conform tehnologiei feroviare, activitățile de întreținere, reînnoire și dezvoltare a infrastructurii feroviare prevăd tehnologic implicarea materialului rulant, iar în lipsa acestuia este imposibilă întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii feroviare. Dar, pentru evitarea interpretărilor, la art. 4 alin. (3) din proiectul Contractului pentru administrarea infrastructurii feroviare, din sintagma „Pentru investiții în infrastructura feroviară și materialul rulant” au fost excluse cuvintele „și materialul rulant”. Subsecvent, în urma reorganizării Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, materialul rulant, achiziționat prin acordurile de menționate în cadrul proiectelor investiționale, va fi transmis administratorului infrastructurii feroviare.
Î.S. „Calea Ferată din Moldova” (nr. H-4/524 din 18.03.2025)	14	Î.S. „Calea Ferată din Moldova” înștiințează că propuneri și obiecții la etapa actuală nu are, astfel avizează pozitiv proiectul hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare (1109/MIDR/2024).	Se ia act.
Expertizare			
Ministerul Justiției (nr.	15	Potrivit notei de fundamentare, reglementările propuse prin proiectul prezentat sunt elaborate în temeiul art. 30 alin. (2) din <i>Codul transportului feroviar nr. 19/2022</i> ,	Se acceptă, redactat.

04/2-2236 din 03.03.2025)		precum și în scopul transunerii Anexei V din <i>Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european</i>. În context, raționamentele expuse de inițiator în notă reflectă motivul emiterii actului normativ. Aferent rigorilor normative, se vor reține următoarele: În clauza de adoptare din proiectul hotărârii, se va exclude textul „precum și în vederea executării punctelor 6.1-6.3 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 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 434-439, art. 1189), cu modificările ulterioare,” acesta urmând a fi plasat în cuprinsul notei de fundamentare.	
		La anexa nr. 1	
	16	Întru corectitudinea redactării, parafa anexei se va indica după cum urmează: „Anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. ____/2025” (observația se referă și la anexa nr. 2).	Se acceptă, redactat.
	17	Textul din primul alineat „Prezentele condiții generale, numite în continuare principii și parametri, transpun parțial Anexa V a Directivei (UE) 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european” este expus greșit și urmează a fi exclus.	Nu se acceptă. Solicitarea Ministerului Justiției contravine prevederilor pct. 34 și Anexei nr. 1 la Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația UE, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018.
	18	La alineatul al doilea, este inutil și se va exclude următorul text „reflectă prevederile art. 30 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 42-52, art. 57) și”.	Nu se acceptă. Anexa nr. 1 la proiectul HG transpune prevederile Anexei nr. V din Directiva (UE) 2012/34/UE. Punctul evocat se regăsește în Anexa V și a fost transpusă în proiectul HG, după cum prevede Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația UE, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018.

19	La pct. 1, pentru o corectă informare juridică, urmează a fi revăzută prima propoziție, deoarece este lipsită de coerență.	Se acceptă, primele două propoziții au fost comasate, iar cuvântul „Domeniul” de la începutul celei de a doua propoziție, a fost exclus.
20	La pct. 5, după textul „alin. (1)” se va completa cu prepoziția „din”, pentru precizie.	Se acceptă, redactat.
21	La pct. 8 și 9, sintagma „rezoluțiune anticipată” urmează a fi revăzută prin prisma art. 918 din <i>Codul civil</i> „Rezoluțiunea pentru neexecutare anticipată”, potrivit căruia, creditorul are dreptul la rezoluțiune înainte de scadența obligației contractuale dacă debitorul a declarat că nu va executa obligația sau pe altă cale este clar că nu o va executa, cu condiția, în toate cazurile, că neexecutarea ar fi fost esențială.	Se acceptă, redactat.
	La anexa nr. 2	
22	Cuprinsul preambulului se recomandă a fi exclus din textul contractului multianual și plasat în nota de fundamentare.	Nu se acceptă. Preambulul respective nu contravine prevederilor actelor normative naționale. Subsecvent, textul acestuia contract și inclusiv al preambulului a fost coordonat cu experții Direcției generale pentru mobilitate și transport al Comisiei Europene, fiind preluate bunele practici ale Uniunii Europene. Iar Ministerul Justiției a propus excluderea preambulului cu titlu de recomandare.
23	Denumirea art. 1 se referă nu doar la scopul contractului, prin urmare, propunem redenumirea în „Dispoziții generale”.	Se acceptă, redactat.
	La art. 4:	
24	la alin. (1), cuvântul „datorită” este utilizat eronat în contextul dat, astfel, pentru rigoare normativă, se va substitui cu cuvintele „din cauza”;	Se acceptă, redactat.
25	la alin. (2), semnalăm necesitatea redării corecte a numeralului ordinal „al <i>cincilea</i> ” (observația este valabilă și pentru alin. (3)-(5));	Se acceptă, redactat.
26	la alin. (3) și (4), semnalăm caracterul imprecis al normei determinat de folosirea sintagmei „Guvernul, prin intermediul Guvernului acoperă cheltuielile”, fiind necesară revizuirea și înlocuirea acesteia;	Se acceptă, redactat. Guvernul va acționa prin intermediul Ministerului.

27	la alin. (7) și (14), cuvintele „de cît” se vor reda sub forma „decât”;	Se acceptă, redactat.
28	la alin. (8), este necesară reformularea textelor „În cazul unor schimbări majore ale condițiilor Contractului (întreruperi majore ale funcționării, catastrofe naturale, situații de urgență, alte principii ale contractelor), „altor detalii contractuale”, „în timp de trei zile”, întrucât acestea sunt incorecte atât din punct de vedere gramatical, cât și din punct de vedere juridic.	Se acceptă, redactat.
29	La art. 5 alin. (3), nu este clară expresia „în cadrul punctelor 1 și 2”, or, nu putem stabili care puncte concret se au în vedere. Totodată, pentru rigoare normativă, termenul „minim” se va înlocui cu „minimum”.	Se acceptă, redactat.
30	La art. 6 alin. (4), sintagma „în timp” se va substitui cu sintagma „în termen” (observație valabilă pentru toate situațiile similare din proiect), iar textul „dacă modificările nu au niciun efect negativ asupra Ministerului sau dacă modificările sunt cerute din punct de vedere legal” este impropriu stilului juridic.	Se acceptă, redactat.
31	La art. 8 alin. (1) cuvintele „menține Registrul” se vor substitui cu cuvintele „ține Registrul”.	Se acceptă, redactat.
	La art. 9:	
32	a alin. (8), pentru corectitudinea exprimării, sintagma „În baza aprobării Ministerului” se va substitui cu sintagma „Urmare aprobării de către Minister”. Totodată, nu se înțelege ce urmează să aprobe Ministerul;	Se acceptă, redactat.
33	nu este redat clar sensul alin. (11) care stabilește completarea anuală de către Administratorul infrastructurii a Cadrului de investiții și întreținere pentru încă un an, în măsura în care, potrivit alin. (1), Administratorul Infrastructurii elaborează Cadrul de investiții și întreținere pentru 5 ani, acoperind pentru fiecare an măsurile și investițiile pentru reînnoirea și întreținerea infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii din proprietatea și gestionarea Administratorului Infrastructurii.	Se acceptă, reformulat.
	La art. 12:	
34	la alin. (4), semnalăm necesitatea revizuirii expresiei „urmează să se reducă <i>alicot</i> ”. Potrivit art. 54 din <i>Legea nr. 100/2017</i> , conținutul proiectului se expune într- un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc, evitându-se folosirea frazeologismelor, neologismelor, regionalismelor, a cuvintelor și expresiilor nefuncționale, idiomatice, care nu sunt utilizate sau cu sens ambiguu;	Se acceptă, redactat.
35	la alin. (6), pentru claritatea normei, propunem revederea cuvintelor „abaterea mare”, întrucât nu se înțelege semnificația acesteia. De asemenea, pentru o exprimare adecvată	Se acceptă, redactat.

	în context, sintagma „în trei zile lucrătoare” se va înlocui cu sintagma „în termen de trei zile lucrătoare”.	
	La art. 14:	
36	la alin. (1) semnalăm ca formula „la un nivel foarte calitativ” nu denotă claritate normei, fiind necesară reformularea acesteia;	Se acceptă, redactat.
37	la alin. (3), cuvintele „este definit” se vor substitui cu cuvintele „este stabilit” (observația se referă la toate cazurile similare din proiect);	Se acceptă, redactat.
38	la alin. (4) expresia „într-o manieră veridică” este nespecifică stilului normativ, fiind necesară reformularea acesteia.	Se acceptă, redactat.
39	La art. 16 alin. (6) urmează a fi revăzută sintagma „nu facturează nicio sumă”, pentru o exprimare adecvată în context.	Se acceptă, redactat.
	La art. 18	
40	la alin. (1), pentru o exprimare adecvată în context, cuvintele „de la data semnării a acestuia de ambele Părți” se vor substitui cu cuvintele „la data semnării de către Părți”;	Nu se acceptă, redacția art. 18 alin. (1) a fost modificată la solicitarea Ministerului Finanțelor.
41	a alin. (3) pct. 2), cu referire la expresia „poate rezilia”, atragem atenția că, potrivit art. 1084 alin. (4) din <i>Codul civil</i> , tuturor tipurilor de contracte, indiferent de modul de executare ori durata în timp, se aplică rezoluțiunea. Totodată, se va reține că, în <i>Codul civil</i> nu se operează cu noțiunea „rezoluțiune cu efect imediat”. Potrivit art. 1085 din <i>Codul civil</i> , dacă, în cazul unui contract care se execută prin prestații continue sau periodice, condițiile contractului nu prevăd momentul când va înceta sau prevăd că el este pe termen nedeterminat, oricare parte are dreptul la rezoluțiune prin preaviz cu termen rezonabil. Se prezumă rezonabilă durata intervalului dintre prestații sau, dacă este mai lung, dintre contraprestații.	Se acceptă, ultima propoziție a fost reformulată.
42	La definitivarea art. 22 se va ține cont de prevederile art. 904 din <i>Codul civil</i> privind justificarea neexecutării datorită unui impediment.	Se acceptă, art.22 a fost modificat.
43	La art. 23 alin. (2) este formulată greșit expresia „de către Minister și angajații săi”, deoarece angajații sunt parte componentă a ministerului și nu vor fi percepuți fiecare separat, iar la alin. (3), în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative, cuvintele „în vigoare” urmează a fi excluse.	Se acceptă, redactat.
44	Lista anexelor nr. 1 – nr. 5 enumerate după art. 23 se va exclude.	Se acceptă, redactat.
45	Parafele anexelor urmează a fi redactate după următorul model: „Anexa nr. 1 la Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare”	Se acceptă, redactat.

	46	Cu titlu de remarcă generală, conținutul proiectului va fi definitivat conform prevederilor art. 54 din <i>Legea nr. 100/2017</i> , potrivit căruia, textul punctelor trebuie să aibă un caracter dispozitiv, să prezinte norma instituită fără explicații sau justificări. Verbele utilizate în text se vor expune la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective. Proiectul se va revizui, inclusiv, în vederea eliminării neclarităților și greșelilor gramaticale.	Se acceptă, redactat.
	47	Cu referire la numerotarea proiectului, semnalăm că potrivit art. 52 din <i>Legea nr. 100/2017</i> , elementul structural de bază al hotărârilor Guvernului este punctul și nu articolul. Punctele, de regulă, nu au denumire, sunt expuse fără utilizarea cuvântului „punct” și se însemnează consecutiv cu numere ordinare, exprimate prin cifre arabe, urmate de punct, începând cu primul și terminând cu ultimul, de la începutul și până la sfârșitul actului normativ. Pentru interpretare corectă și aplicare comodă, punctele pot fi divizate în subpuncte care se numerotează prin adăugarea consecutivă a cifrelor arabe, până la gradul de detaliere necesar.	Nu se acceptă. Anexa nr. 2 la proiectul HG prevede raporturi dintre Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Administratorul Infrastructurii, având caracter individual și nu conține norme de drept cu caracter impersonal care să vizeze un cerc nedeterminat de persoane.
	48	Adițional, autorul intervenției urmează să țină cont și de prevederile art. 30 alin. (5) din <i>Codul transportului feroviar</i> , potrivit cărora clauzele contractului multianual și structura plăților destinate pentru finanțarea Administratorului infrastructurii trebuie să fie convenite în prealabil și trebuie să acopere întreaga durată a contractului. Contractul multianual se consultă cu solicitanții cunoscuți și potențiali de capacități de infrastructură în caz de necesitate și la cererea acestora.	Se acceptă. Proiectul contractului s-a consultat cu unica întreprindere feroviară existentă în Republica Moldova – Î.S. „Calea Ferată din Moldova”. Majoritatea obiecțiilor și propunerilor acestora au fost luate în considerare.
Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/3761 din 05.03.2025, nr. EHG25/10385	49	Art.1 alin.(5); Art.20 alin.(1) Obiecții: Apreciind prin prisma exigențelor de tehnică legislativă stabilite de prevederile art.54-55 al Legii nr. 100/2017, se remarcă faptul că utilizarea cuvintelor ”convenit/convenite”,atribuie caracter ambiguu normelor de referință în context. Deficiența prenotată, poate condiționa incertitudine la etapa implementării contractului, sub aspectul delimitării clare și fără echivoc a i) obiectivelor de performanță sau ii) exigențelor de consultare publică aplicabile proiectului Contractului. Recomandări:	Se acceptă, redactat.

din 04.03.2025)		La Art.1 alin.(5), se recomandă substituirea cuvîntului ”convenite” cu o normă de trimitere care concretizează modul de aprobare a obiectivelor (de exemplu ”stabilite de”/”aprobate de”/etc.) La Art.20 alin.(1), se recomandă substituirea cuvîntului ”convenit” cu norme de trimitere ce vizează exigențe de consultare publică a proiectului Contractului (conform prevederilor stabilite de Legea nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008).	
	50	Art.4 alin.(6) Obiecții: Prevederile proiectului sunt insuficiente sub aspectul reglementării responsabilității Administratorului în contextul utilizării conform destinației a mijloacelor financiare bugetate, fapt care poate condiționa responsabilizarea insuficientă a agenților publici vizați. Recomandări: Completarea, cu o referință la utilizarea mijloacelor financiare potrivit destinației căreia acestea au fost alocate.	Se acceptă, acestea sunt menționate la art. 4 alin. (6).
	51	Art.4 alin.(7), (12)-(14); Art.11 alin.(6)-(7); Art.12 alin.(1); Art.13 alin.(2)-(3); Art.16 alin.(1); Art. 17 alin.(1); Art.18 alin.(4) Obiecții: Determinarea competenței după formulă „este în drept”, „poate”, ”este liber să”, ”este îndreptățit” este o modalitate coruptibilă de determinare a competențelor când formulează drepturile, obligațiile/îndatoririle entităților/agenților publici. Coruptibilitatea acestui element rezidă în discreția agenților publici, care apare în cazul utilizării unor asemenea determinări permissive ale competențelor lor, care urmau a fi stabilite de o manieră imperativă. Această discreție poate fi folosită în mod abuziv de către agentul public pentru a nu-și executa obligațiile sale legale tocmai în virtutea caracterului permisiv al formulării competențelor sale. Riscul de coruptibilitate a acestor norme crește în cazul în care lipsesc criterii pentru a stabili în ce cazuri agentul public „este în drept” sau „poate” și în ce cazuri este în drept și poate să nu-și realizeze competențele. În context, cu referire la La Art.4 alin.(12), se remarcă faptul că efectuarea auditului situațiilor financiare este o cerință obligatorie vis-a-vis de întreprinderile de stat potrivit art.11 al Legii nr.246/2017, potrivit căroră:Articolul 11. Auditul situațiilor financiare (1) Situațiile financiare anuale ale întreprinderilor de stat sunt supuse auditului extern	Se acceptă, redactat.

	obligatoriu, iar situațiile financiare anuale ale întreprinderilor municipale sunt supuse auditului extern obligatoriu în cazul în care acestea fac parte din categoria entităților mijlocii, a entităților mari sau a entităților de interes public, în corespundere cu legislația contabilă. (2) Modul de selectare a entităților de audit și termenii de referință se stabilesc de Guvern. Subsecvent, cu referire la La Art.4 alin.(14), se remarcă insuficiența reglementărilor propuse, or acestea nu vizează circumstanțele în care Contractul multianual pentru întreținerea infrastructurii feroviare poate fi încheiat cu alocarea altor sume de mijloace financiare de cât cele stipulate la punctele 1-5 din prezentul articol, articolul 5 și Anexa nr. 1 și cuantumul devierilor admisibile în context. Omiterea reglementării aspectelor prenotate, denotă neîntrunirea exigențelor art.29 alin.(2) al Legii nr.100/2017, poate determina multiple riscuri aferente exercitării tendențioase a unor atribuții excesive de către entitate/agentul public responsabil. Recomandări: Reconsiderarea formulelor permissive de reglementare evidențiate supra, cu operarea modificărilor corespondente după cum urmează: La Art.4 alin.(13) - substituirea expresiei <i>”are dreptul să impună plata unei compensații la”</i> cu cuvântul <i>”recuperează”</i> și reglementarea <i>criteriilor</i> de delimitare a cuantumului compeşației vizate de autor în context. La Art.4 alin.(14) - reconsiderarea prevederilor, or acestea nu vizează <i>circumstanțele</i> în care Contractul multianual pentru întreținerea infrastructurii feroviare poate fi încheiat cu alocarea altor sume de mijloace financiare de cât cele stipulate la punctele 1-5 din prezentul articol, articolul 5 și Anexa nr. 1 și <i>cuantumul</i> devierilor admisibile în context. Omiterea reglementării aspectelor prenotate poate determina multiple riscuri aferente exercitării tendențioase a unor atribuții excesive de către entitate/agentul public responsabil. La Art.12 alin.(1) - coroborat cu recomandările vizate la obiecția nr.5 al capitolului III al prezentului raport de expertiză anticorupție. Art.13 alin.(2) - reglementarea <i>termenului</i> administrativ ce poate fi acordat în context. Subsecvent, la Art.13 alin.(3), utilizarea cuvintelor <i>”în limita fondurilor”</i> este superfluu și necesită excluse din context.	
52	Art.11 alin.(9)	Se acceptă, redactat.

	Obiecții: Prevederile Art.11 alin.(9), nu reglementează temeiurile de revizuire a obiectivelor de performanță, fapt care, coroborat cu prevederile Art.12 alin.(1) și pct.3 anexa nr.4, poate condiționa revizuirea tendențioasă a obiectivelor, or omisiunile legiuitorului de a reglementa aspecte ale relațiilor sociale, existența cărora rezultă din realitatea obiectivă sau din alte prevederi ale aceluiași act pot condiționa „viduri legislative”. Pericolul coruptibilității acestui element constă în incertitudinea pe care o creează în relațiile sociale, îndeosebi cele referitoare la mecanismele de realizare a drepturilor, de îndeplinire a obligațiilor, ambiguitatea atribuțiilor agenților publici și a procedurilor administrative de care ei sunt responsabili etc., situații în care entitățile responsabile de executarea legii respective se pot prevala de această deficiență pentru a comite abuzuri. Recomandări: Reglementarea exhaustivă a temeiurilor de revizuire a obiectivelor de performanță.	
53	Art.12 alin.(1)-(3), Art.4 alin.(13) Obiecții: Prim-plan, apreciind prin prisma exigențelor de calitate stabilite de art.54 alin.(1) lit.c)-d), h) alin.(5) al Legii nr.100/2017, se remarcă caracterul neuniform al terminologiei utilizate, or utilizarea expresiei ”plății compensației” nu este justificată în contextul raportării la procesul de recuperare a fondurilor în contextul nerealizării indicatorului de performanță. În aceeași ordine de idei, se remarcă caracterul neuniform al terminologiei utilizate în contextul reglementării nerealizării indicatorilor de performanță stabiliți (”nu poate atinge un obiectiv de performanță”/”devierea indicatorului de la ținta de performanță”). Subsecvent, apreciind prin prisma prevederilor art.54 alin.(1) lit.a) al Legii nr.100/2017, se remarcă faptul că utilizarea expresiei ”depinde de”, atribuie caracter ambiguu criteriilor de apreciere a cuantumului mijloacelor financiare ce urmează a fi recuperate. Recomandări: Uniformizarea terminologiei (expresia ”plății compensației” poate fi substituită cu noțiunea ”recuperării”). În aceeași ordine de idei urmează a fi uniformizată terminologia în contextul reglementării nerealizării indicatorilor de performanță stabiliți (”nu poate atinge un obiectiv de performanță”/”devierea indicatorului de la ținta de performanță”).	Se acceptă, redactat.

		Reconsiderarea expresiei ”depinde de”, reglementarea proporționalității recuperării cu valoarea constatată a devierii de la ținta de performanță.	
54	Art.16 alin.(2) Obiecții: Prevederile proiectului citate supra, nu reglementează circumstanțele la întrunirea cărora entitatea publică ” este autorizată să încredințeze” realizarea sarcinii de supervizare (monitorizarea activității) către terți, procedura administrativă realizată în context, criteriile de selectare a terțului/limitări și restricții aplicabile. Carența în speță, denotă neîntrunirea exigențelor de tehnică legislativă stabilite de prevederile art.29 alin.(2) al Legii nr.100/2017 coroborat art.32 Cod Administrativ și periclitează eficiența mecanismului de control reglementat. În acest context, se accentuează faptul că potrivit exigențelor prenotate, procedura administrativă se structurează în mod indispensabil în cadrul unui act normativ, astfel încât participanții să poată înțelege fiecare etapă a procedurii desfășurate, spectrul de drepturi exercitate și obligațiile asumate. Omisiunea legiuitorului de a reglementa procedurile administrative pe care le gestionează entitatea publică/agentul public, determină discreția periculoasă a funcționarului responsabil de a dezvolta reguli procedurale convenabile propriilor sale interese, contrare interesului public. Totodată, deficiența în speță, atribuie per ansamblu, caracter incert relațiilor sociale reglementate, îndeosebi cele referitoare la mecanismele de realizare a drepturilor, de îndeplinire a obligațiilor, ambiguitatea atribuțiilor agenților publici și a procedurilor administrative de care aceștia sunt responsabili etc., situații în care agenții publici responsabili/persoanele care au/susțin că au influență asupra acestora, se pot prevala de această deficiență pentru a comite incidente de integritate/manifestări de corupție. Riscurile delimitate supra, sunt accentuate de insuficiența prevederilor la Art.16 alin.(1), în sensul reglementării instrumentelor de realizare a mecanismului de control vizate de autor, fapt care poate condiționa incertitudine în sensul delimitării atribuțiilor exercitate în contextul supervizării atribuite în competență (aspectul dat a fost analizat anterior în compartimentul III obiecția nr 4). Recomandări: Reglementarea aspectelor deficitare delimitate supra sau excluderea prerogativei de încredințare către terți a realizării sarcinii de supervizare.	Se acceptă, redactat.	
55	Art.22		Se acceptă, redactat.

		Prevederile proiectului citate supra nu reglementează clar și fără echivoc noțiunea de impediment justificator, fapt care denotă neînțelegerea exigențelor de tehnică legislativă vizate de prevederile art.54 alin.(1) lit.c)-d), h), alin.(5) al Legii nr.100/2017. Carența în speță, poate condiționa interpretarea arbitrară a normei și aplicarea tendențioasă a acesteia de către subiecții vizati/agenții publici. Pericolul acestui element constă în apariția practicilor diverse de interpretare a acestor termeni, practici care pot fi și abuzive, în special atunci când autoritățile publice aplică norme ce conțin asemenea termeni. Cu toate acestea, menționăm că de asemenea formulări defectuoase se pot prevala și subiecții de drept privat în egală măsură pentru a-și promova interese nelegitime. Subsecvent, cu referire la utilizarea expresiei ”sau eșecul surselor de energie” (în contextul definirii noțiunii ”Forța Majoră”), se remarcă caracterul ambiguu al acesteia, fapt care denotă neînțelegerea exigențelor de tehnică legislativă vizate de prevederile art.54 al Legii nr.100/2017. Carența în speță, poate determina incertitudine la etapa implementării normei sub aspectul delimitării clare și fără echivoc a aspectelor vizate de autor în context și respectiv va condiționa interpretarea tendențioasă a normei de către subiecții vizati de implementarea acesteia. Recomandări: Definirea noțiunii ”impedimentul justificator” (similar definirii noțiunii ”Forța Majoră” la art.22 alin.(1) al proiectului). Reconsiderarea expresiei ”sau eșecul surselor de energie” și concretizarea aspectelor vizate de autor în context.	
	56	Art.23 alin.(2) Obiecții: Prevederile proiectului citate supra, stabilesc atribuții extensive de reglementare a categoriilor de informații care nu pot fi divulgate, fapt care poate obstrucționa acces la informația de interes public. Atribuțiile extensive de reglementare se consideră excesive, or domeniul de reglementare depășește competența entității publice și coincide cu domeniul de intervenție al legiuitorului. Executivul are sarcina de a adopta acte normative întru executarea legii, și nu de completare a acesteia. Consecința unor asemenea prevederi constă în păstrarea unei „obscurități” asupra informațiilor care vizează sau pot interesa o persoană sau publicul general.	Se acceptă, redactat.

		În context, se remarcă prevederile art.8 al Legii privind accesul la informațiile de interes public nr. 148 din 09.06.2023, după cum urmează: Articolul 8. Informațiile cu accesibilitate limitată (1) Accesul la informațiile de interes public poate fi limitat în corespundere cu criteriul proporționalității prevăzut la art.9 dacă dezvăluirea informației va prejudicia: a) siguranța publică; b) relațiile internaționale; c) prevenirea sau descoperirea infracțiunilor ori contravențiilor; d) efectuarea urmăririi penale; e) desfășurarea procedurii administrative sau judiciare; f) protecția datelor cu caracter personal; g) drepturile de proprietate intelectuală; h) secretul comercial. (2) Accesul la informațiile de interes public este limitat și atunci când restricția este prevăzută expres de lege, inclusiv în cazul informațiilor ce constituie secret de stat, bancar sau medical. Recomandări: Reconsiderarea normei, or aceasta trebuie să facă referință la noțiunea vizată de prevederile art.8 alin.(1) lit. h) al Legii nr.148/2023, cu obligația corespondentă a agenților publici de a prelucra informația potrivit exigențelor cadrului normativ și de a asigura confidențialitatea acesteia.	
	57	Anexa nr. 4 pct. 3 Obiecții: Prim-plan, se remarcă faptul că expresia ”depășirea cu mult a obiectivelor (în mod pozitiv),” nu corespunde exigențelor de calitate a legii, or nu permite delimitarea clară și fără echivoc a volumului depășirilor vizate de către autor (în termeni cuantificabili. Subsecvent, se remarcă insuficiența reglementărilor propuse sub aspectul reglementării naturii și scopului utilizării stimulentei (alocații pentru stimularea financiară a anumitor categorii de angajați/utilizare în alte scopuri), metodologiei de determinare a cuantumului mijloacelor financiare ce pot fi alocate în context și plafoanelor maxime admisibile în context. Reglementarea lacunară a aspectelor prenotate, condiționează ambiguitatea procesului administrativ realizat în context de către entitatea publică și exercitarea unor atribuții	Se acceptă, din textul normei menționate au fost excluse cuvintele „Pentru depășirea cu a obiectivelor (în mod pozitiv), Ministerul alocă mijloace financiare pentru stimulente.”

	excesive sub aspectul delimitării arbitrare a aspectelor prenotate. Carența în speță, poate determina riscul admiterii incidentelor de integritate/manifestărilor de corupție în context, atât de către agentul public responsabil de realizarea sarcinilor în speță/persoana care are/susține că are influență asupra acestuia, cât și de către subiecții vizați de stimulentele financiare în cauză, care vor fi tentați, de a recurge la metode corupte pentru a determina agentul public de a interpreta și aplica norma în forma convenită pentru sine însuși (fapt care poate să nu corespunde interesului public în sensul reglementat de prevederile Legii nr.82/2017). Totodată, cu referire la propoziția ”Pentru neîndeplinirea obligațiilor, Ministerul va include sancțiuni astfel cum sunt definite în Contract.”, se remarcă caracterul ambiguu al acesteia, or textul nu delimitează clar subiecții vizați de neîndeplinirea obligațiilor și nemijlocit obligațiile de referință în context (or norma vizează realizarea obiectivelor de performanță). Deficiențele în cauză, determină ambiguitatea reglementării responsabilității entității/agentului public pentru încălcarea prevederilor proiectului, caracterul declarativ al normelor și responsabilizarea insuficientă a agenților publici pentru respectarea prevederilor legale. Subsecvent, riscurile de corupție aferente deficiențelor prenotate, sunt accentuate de utilizarea unei norme de blanchetă defectuoasă ”sancțiuni astfel cum sunt definite în Contract”, care transmit părților contractante prerogativa de a stabili, în mod autonom sancțiunile aplicabile în context, fapt care condiționează exercitarea unor atribuții extensive de reglementare și contribuie la apariția altor elemente cu risc puternic de coruptibilitate (stabilirea condițiilor adaptate convenției unor anumite persoane și în detrimentul interesului public general, în sensul vizat de prevederile Legii nr.82/2017, ambiguitatea sancțiunilor pentru încălcări sau stabilirea sancțiunilor prea grave sau prea blânde în raport cu încălcările comise). În lipsa unor sancțiuni clare sau în prezența unor sancțiuni ne semnificative pentru încălcarea prevederilor proiectului de către subiecții vizați, apare riscul că aceștia vor conștientiza impunitatea personală pentru abuzurile săvârșite în procesul de aplicare a legii și discreția exagerată a autorității care aplică aceste sancțiuni. Recomandări: Delimitarea clară și fără echivoc a volumului depășirilor vizate de către autor (în termeni cuantificabili) și reglementarea aspectelor deficitare evidențiate supra (naturii și scopului utilizării stimulentele (alocații pentru stimularea financiară a anumitor	
--	---	--

		categorii de angajați/utilizare în alte scopuri), metodologiei de determinare a cuantumului mijloacelor financiare ce pot fi alocate în context și plafoanelor maxime admisibile în context). Reconsiderarea propoziției ”Pentru neîndeplinirea obligațiilor, Ministerul va include sancțiuni astfel cum sunt definite în Contract.”, cu delimitarea clară a subiecților vizati de neîndeplinirea obligațiilor, obligațiile de referință în context și sancțiunile aplicabile.	
	58	Concluzie expertizei Potrivit notei informative, proiectul are drept scop aprobarea principiilor și parametrilor contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, fapt care poate contribui la asigurarea condițiilor suficiente pentru efectuarea unei mobilități de mărfuri și pasageri în termeni restrânși și redirecționarea fluxurilor de la transportul rutier la transportul feroviar. Autorul a prezentat Sinteza avizelor parvenite în cadrul procesului de consultare publică a proiectului de către autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect/instituțiilor interesate, fapt ce denotă aspectul definitiv al acestuia și întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.36 al Legii nr.100/2017, coroborat art.28 al Legii nr.82/2017 - pentru efectuarea expertizei anticorupție. În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit.a)-d) al Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional. Nota de fundamentare a proiectului a fost întocmită cu respectarea exigențelor de tehnică legislativă statuate de prevederile art.30 lit.a)-f) al Legii cu privire la actele normative nr.100 din 22 decembrie 2017. Analiza redacției propuse, denotă unele deficiențe, ce pot distorsiona procesele administrative reglementate și riscuri de corupție aferente: - deficiențe, ce pot distorsiona procesele administrative reglementate și riscuri de corupție aferente; - delimitării clare și fără echivoc a i) obiectivelor de performanță sau ii) exigențelor de consultare publică aplicabile proiectului Contractului între MIDR și administratorul infrastructurii feroviare; - reglementării responsabilității Administratorului în contextul utilizării conform destinației a mijloacelor financiare bugetate; - utilizarea formulelor permissive de reglementare a activității entităților/agenților publici;	Se acceptă, obiecțiile și propunerile au fost luat în considerare.

		- revizuirii obiectivelor de performanță; - recuperării fondurilor pentru infrastructură cheltuite necorespunzător; - exercitării atribuției de supervizare de către Minister/delegării atribuției prenotate către terți; - aplicării stimulentei financiare pentru suprealizarea obiectivelor, etc. Implementarea prevederilor propuse, poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este detrimentul interesului public general (în sensul prevăzut de prevederile Legii integrității nr.82 din 25 mai 2017), în condițiile reconsiderării prin prisma riscurilor delimitate potrivit compartimentului III al prezentului raport de expertiză anticorupție.	
--	--	--	--

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU