

Aprobat în ședința Guvernului din _____ 2025

Decizia protocolară nr. _____/2025

Proiect

L E G E

pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Articol unic. – Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2:

noțiunea „infrastructură feroviară” va avea următorul cuprins:

„*infrastructură feroviară* – infrastructura căilor ferate și terenurile ocupate de către aceasta cu excepția liniilor de cale ferată secundare ce aparțin cu drept de proprietate persoanelor fizice și juridice, formată din ansamblul elementelor tehnologice, care include linii de cale ferată și alte structuri, stații de cale ferată, dispozitive de alimentare cu energie electrică, rețele de comunicații, sisteme de alarmă, de centralizare și interblocare, sisteme informaționale, de comunicare și de control al traficului, clădiri (care asigură funcționalitatea dispozitivelor de alimentare cu energie electrică, rețelelor de comunicații, sistemelor de alarmă, de centralizare și interblocare, sistemelor informaționale, de comunicare și de control al traficului), exceptând clădirile administrative și elementele prevăzute la art. 52”;

la noțiunea „întreținerea infrastructurii”, după cuvintele „asupra infrastructurii feroviare” se introduc cuvintele „cu utilizarea vehiculelor feroviare”;

noțiunea „specificatii tehnice de interoperabilitate” se completează cu cuvintele „și aprobate de organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar”.

2. La articolul 17 alineatul (1), după cuvintele „dezvoltarea infrastructurii feroviare” se introduc cuvintele „și întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea vehiculelor feroviare necesare pentru mentenanța infrastructurii”.

3. La articolul 38 alineatul (4), după cuvintele „poate fi acordat” se introduc cuvintele „și revocat”.

4. Articolul 39:

în denumire, după cuvântul „Alocarea” se introduc cuvintele „și revocarea”;
la alineatele (1) și (2), după cuvintele „de alocare” se introduc cuvintele „și de revocare”.

5. Articolul 40:

la alineatul (1), cuvintele „crearea și alocarea” se substituie cu textul „crearea, alocarea și revocarea”;

la alineatul (2), cuvintele „organizarea și alocarea” se substituie cu textul „organizarea, alocarea și revocarea”.

6. Articolul 41:

la alineatul (2), cuvintele „și utilizarea viitoare a infrastructurii feroviare” se substituie cu textul „ , utilizarea viitoare a infrastructurii feroviare și revocarea capacităților de infrastructură”;

la alineatul (3), cuvântul „Cerințele” se substituie cu cuvintele „Cerințele privind plățile în avans”.

7. La articolul 42, în denumire și pe tot cuprinsul textului articolului, cuvintele „de alocare” se substituie cu textul „de alocare/revocare”.

8. Articolul 43 va avea următorul cuprins:

„**Articolul 43.** Administratorul infrastructurii trebuie să stabilească și să respecte programul de alocare și revocare a capacităților de infrastructură, ale cărei termene și conținut sunt descrise în Regulile de alocare și revocare a capacităților de infrastructură, aprobate de Guvern.”

9. Articolul 44:

la alineatul (2), cuvintele „Regulile de alocare” se substituie cu cuvintele „Regulile de alocare și de revocare”;

la alineatul (4), cuvintele „Regulile de alocare” se substituie cu cuvintele „Regulile de alocare și de revocare”.

10. Articolul 52:

la alineatul (1), litera j) va avea următorul cuprins:

„j) instalațiile pentru colectarea plăților, a taxelor și/sau a tarifelor pentru transport”;

se completează cu alineatele (3) și (4) cu următorul cuprins:

„(3) Bunurile imobile și fondurile fixe proprietate publică a statului transmise în gestiune Administratorului infrastructurii sunt scutite de plată pentru locațiune, arendă și suprafață.

(4) Administrarea infrastructurii feroviare se exercită de către autoritatea administrativă abilitată cu administrarea și deținerea proprietății publice a statului, iar ținerea evidenței contabile a infrastructurii feroviare se exercită de către Administratorul infrastructurii.”

11. La articolul 95, alineatul (3) se completează cu litera c) cu următorul cuprins:

„c) înregistrarea vehiculelor feroviare din administrarea întreprinderii feroviare în Registrul național al vehiculelor feroviare.”

Nota de fundamentare
la proiectul legii pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022
(nr. unic 208/MIDR/2025)

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. 3 alin. (3) lit. a) din Codul transportului feroviar.
2.2 Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Problema care a generat elaborarea prezentului proiect se referă la reglementarea apartenenței clădirilor conform scopului de folosire. În context, la lucrările de delimitare a infrastructurii feroviare s-a constatat că, potrivit art. 2 și art. 52 alin. (1) lit. j) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, la infrastructura feroviară se atribuie orice clădiri (exceptând clădirile administrative), inclusiv care sunt utilizate cu orice scop de administratorul infrastructurii feroviare, pe când la infrastructură se atribuie doar clădiri destinate asigurării funcționalității dispozitivelor de alimentare cu energie electrică, rețelilor de comunicații, sistemelor de alarmă, de centralizare și interblocare, sistemelor informaționale, de comunicare și de control al traficului. Pe baza principiului dat, se propune de reglementat suplimentar scopul folosirii clădirilor, care se atribuie infrastructurii feroviare. Subsecvent, pentru a evita interpretarea eronată a Codului, este necesar de stipulat expres modul de aprobare a specificațiilor tehnice de interoperabilitate. Concomitent, mentenanța infrastructurii feroviare prevede un complex de acțiuni care vizează intervenții la: - linii magistrale; - poduri, podețe și viaducte; - terasamente; - instalații; - linii auxiliare; - treceri la nivel, platforme și peroane. Întreținerea și administrarea infrastructurii feroviare este necesară pentru evitarea apariției defectării unor componente ale infrastructurii și are rolul de a preveni mărirea diferenței dintre viteza proiectată și viteza maximă permisă de infrastructura feroviară. În vederea creșterii vitezei maxime permise de infrastructura feroviară, întreținerea curentă și continuă trebuie să fie dublată de alte acțiuni precum reparații ale elementelor de infrastructură defecte, reînnoiri și/sau modernizări care includ elemente legate de creșterea vitezelor. Întreținerea corespunzătoare a infrastructurii are un impact semnificativ asupra sporirii vitezelor comerciale efective ale trenurilor, care contribuie la creșterea competitivității și atractivității transportului feroviar. Intervențiile privind mentenanța infrastructurii au ca obiective viteza de circulație, numărul sectoarelor periculoase eliminate, reducerea costurilor de întreținere, lungimea liniilor reînnoite, predictibilitatea circulației trenurilor, siguranța circulației, nivelul de siguranță la trecerile la nivel, protejarea mediului, planificarea durabilă etc. Majoritatea lucrărilor de întreținere a infrastructurii poate fi realizată doar cu implicarea echipamentelor și vehiculelor feroviare specializate. Astfel, cu toate că activitatea de întreținere a infrastructurii feroviare este un complex de activități, care implică personal, echipamente și vehicule feroviare, la noțiunea din art. 2 privind “întreținerea infrastructurii feroviare” și la art. 17 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, nu se menționează că întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii prevăd utilizarea vehiculelor feroviare. Astfel, pentru a evita confuzii la implementarea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii, se solicită modificarea noțiunii evocate și a art. 17 din Codul menționat, care ar reflecta faptul că activitățile respective se fac cu ajutorul echipamentelor de reparație a liniei de cale ferată, sau mașină mobilă adecvată circulației pe linii de cale ferată.

O altă problemă, care generează interpretări eronate privind dreptul administratorului de infrastructură de a aloca și a revoca capacitățile de infrastructură constituie în redacția actuală a articolelor 38-44 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. În acest sens, este necesar de modificat redacția textului actului normativ și de stabilit expres că administratorul infrastructurii are dreptul și se revocă capacitățile alocate în condiții speciale reglementate de Guvern.

Pentru a evita cheltuieli de plată a locațiunii, arendei sau suprafeței pentru bunurile proprietate publică transmise în gestiune, se propune de completat art. 52 cu alineatul (3) din Codul nr. 19/2022, fiind micșorate viitoarele cheltuieli a administratorului infrastructurii.

Subsecvent, pentru stimularea agenților economici autohtoni în vederea efectuării investițiilor în ramura transportului feroviar, la art. 95 alin. (3) din Codul nr. 19/2022, se propune de condiționat emiterea certificatului de siguranță de faptul că vehiculele feroviare din administrarea (folosință) întreprinderii feroviare trebuie să fie înregistrate în Registrul național al vehiculelor feroviare. Această prevedere va restricționa accesul la infrastructura feroviară națională a vehiculelor feroviare înmatriculate în alte state în vederea efectuării operațiunilor de transport în interiorul țării. Modificarea propusă nu va afecta importul/exportul și tranzitul mărfurilor, precum cursele feroviare internaționale de pasageri, cu implicarea vehiculelor feroviare înmatriculate în alte state. În context, operatorii de transport feroviar din statele vecine nu vor utiliza abuziv beneficiile liberalizării pieței serviciilor feroviare creând practici de dumping.

Suplimentar, Curtea de Conturi obiectează în cadrul auditurilor anuale al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale că infrastructura căilor ferate și terenurile ocupate de aceasta, precum și alte obiective de infrastructură tehnico-edilitară și terenurile aferente acestora, care nu aparțin unităților administrativ-teritoriale sau persoanelor juridice de drept privat, trebuie să fie înregistrată în evidența contabilă a Agenției Proprietății Publice în calitate de fondator al Î.S. “Calea Ferată din Moldova”.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul intervine cu modificări la art. 2, 17, 38-44 și 52. Astfel, se modifică noțiunile privind „infrastructura feroviară”, „specificatiile tehnice de interoperabilitate” și “întreținerea infrastructurii feroviare”.

Conform practicilor europene, este de competența administratorului de infrastructură cît alocarea capacităților de utilizare a infrastructurii, atît și de revocare a capacităților menționate.

Totodată, se abrogă norma cu referire la faptul că orice clădire utilizată de subdiviziunile Administratorului infrastructurii, cu excepția celor administrative, fac parte din infrastructura feroviară, ceea ce creează confuze în raport cu blocurile locative, spații pentru trai și odihnă.

În același timp, se stabilește că bunurile imobile și fondurile fixe proprietate publică a statului transmise în gestiune Administratorului infrastructurii sunt scutite de plată pentru locațiune, arendă și suprafață. Iar evidența acestora se va ține de Administratorul feroviar și Agenția Proprietății Publice, care administrează bunurile și imobilele statului.

Concomitent, pentru obținerea certificatului de siguranță, întreprinderea feroviară va fi obligată să înregistreze în Registrul național al vehiculelor feroviare vehiculele feroviare din administrarea sa.

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

O opțiune alternativă este „de a nu face nimic”. Această opțiune ar fi viabilă, dacă:
- bunurile imobile din gestiunea Î.S. „Calea Ferată din Moldova” ar fi delimitate, evaluate, separate și înregistrate;
- Î.S. „Calea Ferată din Moldova” ar fi reorganizată și separată în două societăți pe acțiuni.
Acele sarcini încă nu au fost realizate. Din acest motive, apare necesitatea de intervenție a statului.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1 Impactul asupra sectorului public

În urma aprobării proiectului, autoritățile de competență cărora ține evidența bunurilor imobile a statului vor evita interpretările juridice eronate în procesul de delimitare a bunurilor imobile din gestionarea și administrarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova”. Aprobarea proiectului va permite autorităților, care gestionează bunurile imobile, să finalizeze procesul de delimitare, evaluare și înregistrare a bunurilor administrate de Î.S. „Calea Ferată din Moldova”.
4.2 Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Proiectul nu implică cheltuieli din bugetul de stat și nu are impact asupra actualelor activități a mediului de afaceri însărcinat cu gestionarea și mentenanța infrastructurii feroviare publice. Mai mult, proiectul nu intervine cu un know-how, care are modifica revoluționar tehnologia de lucru a întreprinderilor în domeniul transportului feroviar prin procurarea autospecialelor sau vehiculelor feroviare specializate. Cu toate acestea, modificările propuse vor servi drept economii pentru bugetul de stat prin reducerea alocațiilor anuale în cadrul Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare în vederea achitării plăților pentru locațiune, arendă și suprafață. Conform prevederilor 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, în urma restructurării Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, urmează a fi instituite două societăți pe acțiuni “CFM Infra” și “Pasageri și Marfă”. Articolul 39 alin. (3)-(5) din Legea nr. 1134/1997 privind societățile pe acțiuni, obiectivele proprietății publice (cum ar fi de exemplu bunurile imobile proprietate publică) se transmit ca aport nebănesc contra cost, care se determină la valoarea de piață a aporturilor nebănești. Întreprinderea de Stat “Calea Ferată din Moldova” gestionează un volum substanțial de bunuri din domeniul proprietate publică, utilizarea viitoare a acestora de către S.A. “CFM Infra” va necesita resurse financiare impunătoare. Includerea cheltuielilor respective în tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare vor face serviciile transportului neattractive și neconcurabile, micșorând veniturile administratorului infrastructurii, ceea ce va genera un deficit al resurselor financiare pentru întreținerea infrastructurii feroviare și necesitatea alocării unor surse suplimentare din bugetul de stat din cele estimate la încheierea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare. Luând în considerare că, cadrul normativ nu permite transmiterea cu titlu gratuit a bunurilor ale domeniului public al statului în gestiunea economică (folosință) către administratorul infrastructurii, Guvernul ar trebui să aloce o sumă mai mare de suma estimată pentru punerea în aplicare a Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare. Drept urmare, acestea în vederea micșorării sarcinii asupra bugetului de stat, prin proiect se propune ca bunurile imobile transmise în gestiune Administratorului infrastructurii să fie scutite de plată pentru locațiune, arendă și suprafață.
4.3 Impactul asupra sectorului privat
Proiectul nu are impact asupra sectorului privat. De menționat că, bunurile imobile transmise de administratorul infrastructurii în folosință persoanelor fizice și juridice nu vor fi scutite de plățile pentru locațiune în urma intrării în vigoare a proiectului evocat de lege. În același timp, obligația de operare a infrastructurii feroviare naționale cu vehicule feroviare înmatriculate în Registrul național al vehiculelor feroviare nu va avea impact negativ asupra mediului de afaceri, îmbunătățind condițiile de concurență și stimulând investițiile în ramura transportului feroviar.
4.4 Impactul social
Proiectul nu are impact social.
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 impact asupra mediului.
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
Proiectul nu transpune legislația UE
5.2 Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
-
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului
Anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ a fost plasat pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (https://particip.gov.md/ro/document/stages/anuntul-cu-privire-la-initierea-elaborarii-proiectului-legii-cu-privire-la-modificarea-codului-transportului-feroviar-nr-192022/13111). Proiectul a fost supus procesului de avizare, conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și a fost plasat pe paginile web www.midr.gov.md și particip.gov.md pentru consultări publice (https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/13111). Proiectul fost avizat de următoarele instituții: - Centrul de Armonizare a Legislației (nr. 31/02-69-3920 din 08 aprilie 2025); - Ministerul Finanțelor (nr. 07/5-03/170/538 din 09.04.2025); - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 12-1090 din 09.04.2025); - Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (nr. 38-78-3951 din 09 aprilie 2025); - Agenția Proprietății Publice (nr. 05-04-2467 din 08.04.2025); - Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru (nr. 36/01-06/437 din 08.04.2025); - Agenția Feroviară (nr. 01-93 din 01.04.2025, nr. 01-144 din 30.05.2025); - I.P. Cadastru Bunurilor Imobile; - Agenția Feroviară (nr. 01-93 din 01.04.2025); - Î.S. "Calea Ferată din Moldova" (nr. H-4/688 din 09.04.2025); - Congresul Autorităților Locale din Moldova (nr. 97 din 31 martie 2025, nr. 147 din 26 mai 2025); Subsecvent, proiectul a fost spre avizare Federației Sindicale a Feroviarilor din Republica Moldova. Proiectul de act normativ a fost supus expertizării de către: - Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/9354 din 03.06.2025, Raportul nr. ELO25/10603 din 03.06.2025); - Ministerul Justiției (nr. 04/2-5206 din 04.06.2025).
7. Concluziile expertizelor
Prin demersul nr. 06/2/9354 din 03.06.2025, a fost prezentat Raportul de expertiză anticorupție nr. ELO25/10603 din 03.06.2025 care concluzionează următoarele. Proiectul a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și se referă la reglementarea apartenenței clădirilor conform scopului de folosire. <i>Potrivit autorului: "[...] la lucrările de delimitare a infrastructurii feroviare s-a constatat că, potrivit art. 2 și art. 52 alin. (1) lit. j) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, la infrastructura feroviară se atribuie orice clădiri (exceptând clădirile administrative), inclusiv care sunt utilizate cu orice scop de administratorul infrastructurii feroviare, pe cînd la infrastructură se atribuie doar clădiri destinate asigurării funcționalității dispozitivelor de alimentare cu energie electrică, rețelelor de comunicații, sistemelor de alarmă, de centralizare și interblocare, sistemelor informaționale, de comunicare și de control al traficului."</i>

Proiectul propune amendarea Codului transportului feroviar, fiind modificate noțiunile „*infrastructura feroviară*”, „*specificatiile tehnice de interoperabilitate*” și „*întreținerea infrastructurii feroviare*”, se abrogă norma cu referire la faptul că orice clădire utilizată de subdiviziunile Administratorului infrastructurii, cu excepția celor administrative, fac parte din infrastructura feroviară, se stabilește că bunurile imobile și fondurile fixe proprietate publică a statului transmise în gestiune Administratorului infrastructurii sunt scutite de plată pentru locațiune, arendă și suprafață, iar evidența acestora se va ține de Administratorul feroviar și Agenția Proprietății Publice, care administrează bunurile și imobilele statului. La fel, potrivit proiectului, pentru obținerea certificatului de siguranță, întreprinderea feroviară va fi obligată să înregistreze în Registrul național al vehiculelor feroviare vehiculele feroviare din administrarea sa.

Reieșind din argumentele expuse de autor în nota de fundamentare, proiectul promovează interesul public privind asigurarea unui cadru normativ clar, care duce la o gestionare mai bună a infrastructurii feroviare.

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. 04/2-5206 din 04.06.2025.

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

Proiectul urmează să intre în vigoare la data publicării acestuia. Urgența publicării acestuia este cauzată de necesitatea finisării proceselor de delimitare a bunurilor și reorganizarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova”. Actualmente, Guvernul este în întârziere privind promovarea hotărârii de Guvern privind restructurarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova”. Aceste sunt târăgănite în mare parte de nefinisarea lucrărilor de delimitare a bunurilor imobile. Astfel, proiectul trebuie să intre în vigoare la data publicării în scopul finalizării lucrărilor de delimitare.

Pentru implementarea normelor proiectului, va trebui de revizuit suplimentar actele de delimitare a bunurilor imobile pentru raioanele, unde acest exercițiu a fost finisat. De menționat că, proiectele actelor privind delimitarea bunurilor imobile a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” sunt la etapa de elaborare.

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU

**Sinteza obiecțiilor și propunerilor la *proiectul legii pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022*
(208/MIDR/2025)**

Instituția	Nr.crt.	Conținutul obiecției/propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Agencia Feroviară (nr. 01-93 din 01.04.2025)	1	În cazul modificărilor articolelor 38,39 40, 41, 42,43 și 44 cu adăugarea cuvântului „revocare” după cuvântul „alocare”, propunem următoarea sintagma: „ alocarea, modificarea sau revocarea ” (redactat la normele corespunzătoare, pentru fiecare normă din articole citate), pentru că acțiunile de modificare sunt parte a procesului de gestionare a capacităților de infrastructura.	Se acceptă, redactat.
Centrul de Armonizare a Legislației (nr. 31/02-69-3920 din 08 aprilie 2025)	2	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Agencia Geodezie, Cartografie și Cadastru (nr. 36/01-06/437 din 08.04.2025)	3	Lipsa de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Agencia Proprietății Publice (nr. 05-04-2467 din 08.04.2025)	4	La noțiunea de infrastructură feroviară, după textul „și terenurile ocupate de către aceasta,” se propune completarea cu textul „cu excepția liniilor de cale ferată secundare ce aparțin cu drept de proprietate agenților economici,”. Totodată, sintagma „și echipamente prevăzute de prezentul cod” este una abstractă, care lasă loc de interpretări, astfel , se propune de revăzut conținutul acesteia	Se acceptă, redactat.
	5	Concomitent, la pct. 10 din proiect, la propunerea de completare a articolului 52 cu alineatul (3), în contextul în care se utilizează noțiunea de „fonduri fixe”, considerăm oportun definirea acesteia.	Nu se acceptă. În cadrul proiectului se utilizează sintagma “fonduri fixe”, la care se face referință în Legea nr. 121/2007 privind administrarea și deetatzarea proprietății publice.

	6	Totodată, la pct. 10, la propunerea de completare a articolului 52 cu alineatul (4), considerăm oportun expunerea acestuia după cum urmează: „Administrarea infrastructurii feroviare se exercită de către autoritatea administrativă abilitată cu administrarea și deetatzarea proprietății publice a statului, iar ținerea evidenței contabile a infrastructurii feroviare se exercită de către Administratorul infrastructurii. ”. Or, potrivit art. 11 alin. (2) din Codul transportului feroviar, 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. În acest sens, gestionarea infrastructurii feroviare include și ținerea evidenței contabile a acesteia. Totodată, potrivit art. 11 alin. (2) și (4) din Legea nr. 121/2007 privind administrarea și deetatzarea proprietății publice, în evidența contabilă a persoanelor juridice în a căror gestiune se află bunuri ale domeniului public, evidența contabilă a acestor bunuri se ține distinct, potrivit normelor aprobate de Ministerul Finanțelor, cu prezentarea inventarului bunurilor domeniului public autorității administrative abilitată cu administrarea și deetatzarea proprietății publice a statului.	Se acceptă, redactat.
	7	De asemenea, reieșind din faptul că proiectul a fost expediat spre consultare Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, solicităm să se țină cont de poziția acesteia la definitivarea proiectului.	Se acceptă.
Ministerul Finanțelor (nr. 07/5- 03/170/538 din 09.04.2025)	8	Potrivit propunerilor înaintate la pct.2 din proiectul de lege (care modifică art.17 alin.(1)), Guvernul, prin intermediul Ministerului, pe lângă întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, va fi obligat să asigure inclusiv „întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea vehiculelor feroviare necesare pentru mentenanța infrastructurii”, în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală. Prin urmare, cu toate că, potrivit compartimentului 4.2 din Nota de fundamentare, implementarea proiectului nu va crea cheltuieli financiare suplimentare din bugetul de stat, totuși atenționăm că punerea în aplicare a propunerii respective va avea un impact financiar asupra bugetului de stat, inclusiv pe termen mediu, fiind necesară alocarea suplimentară a mijloacelor financiare din bugetul de stat. În acest sens, reieșind din prevederile Anexei nr.1 la Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, compartimentul 4.2 din Nota de fundamentare urmează a fi completat	Se acceptă parțial. La compartimentele 2.2 și 4.2 din Nota de fundamentare au fost efectuate completări explicative. Astfel, în continuarea celor menționate la Nota de fundamentare, atragem atenția că proiectul nu prevede modificarea tehnologiei feroviare privind efectuarea lucrărilor de mentenanță. Majoritatea lucrărilor se efectuează cu implicarea obligatorie a echipamentelor și

		cu impactul financiar asupra bugetului de stat, cu indicarea costurilor necesare, însoțite de calcule argumentate divizate pe ani, precum și cu identificarea sursei de finanțare a cheltuielilor respective. Mai mult ca atât, potrivit prevederilor art.17 alin.(2) din Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014, pe parcursul anului bugetar nu pot fi puse în aplicare deciziile care conduc la majorarea cheltuielilor bugetare, dacă impactul financiar al acestora nu este prevăzut în buget. Totodată, în Nota de fundamentare nu este estimat impactul ce reiese din propunerile înaintate la pct.10 subpct.(3) din proiectul de lege (care completează art.52 cu alin.(3)), prin care se prevede că „bunurile imobile și fondurile fixe proprietate publică a statului transmise în gestiune Administratorului infrastructurii sunt scutite de plată pentru locațiune, arendă și suprafață”. Mai mult ca atât, Nota de fundamentare nu este completată cu detalii argumentate cu privire la necesitatea includerii unei astfel de propuneri. În contextul celor menționate, proiectul urmează a fi definitivat prin prisma celor enunțate.	vehiculelor feroviare specializate, care pînă prezent au fost utilizate și vor continua să fie utilizate de întreprinderea specializată. Intervenția propusă se face din punct de vedere juridic și nu are nici un impact din punct de vedere financiar. Cu toate acestea, compartimentul 4.2 a fost completat cu informații suplimentare privind impactul financiar al proiectului.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 12-1090 din 09.04.2025)	9	La punctul 10 din proiectul de lege, în partea ce vizează completarea articolului 52 cu un nou alineat ”(3)” care reglementează faptul că bunurile imobile și fondurile fixe proprietate publică a statului transmise în gestiune Administratorului infrastructurii urmează a fi scutite de plată pentru locațiune, arendă și suprafață, se constată că această propunere nu este suficient argumentată de către autor în Nota de fundamentare. În acest context, este necesară completarea Notei de fundamentare cu argumente care să justifice includerea alineatului respectiv în articolul 52.	Se acceptă. Informațiile relevante au fost incluse la compartimentul 4.2.
Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (nr. 38-78-	10	Proiectul propus nu este parte din exercițiul de armonizare cu legislația UE, acesta în mare parte conține norme cu caracter tehnic care vin să realizeze soluțiile explicate în nota de fundamentare. Normele din proiect sunt formulate destul de clar, asigurând o interpretare certă și previzibilitate a aplicării acestora. Totodată, atenționăm că propunerea normelor care vin să schimbe regimul juridic și, probabil cel economic, al bunurilor imobile administrate de Căile Ferate trebuie să fie efectuată cu respectarea principiilor oportunității și proporționalității intervenției. Adică, cel puțin nota de fundamentare (analiza impactului) trebuie să argumenteze că aceste norme nu vor avea efect disproporționat asupra unor categorii de agenți economici (ex.	Se acceptă, a fost modificat compartimentul 4.3 din Nota de fundamentare.

3951 din 09 aprilie 2025)		care utilizează bunurile în cauză) și beneficiile nete sunt evident mai mari decât costurile potențiale pentru toate persoanele.	
	11	Obiectul principal de reglementare a inițiativei propuse se referă la infrastructura feroviară. Pe lângă cele expuse în notă, este important la descrierea situației să se clarifice cu mai multe detalii care sunt bunurile și elementele de infrastructură la care se referă inițiativa, care urmează a fi delimitate și separate din noțiunea de „infrastructură feroviară”. De principiu în notă lipsește o dezvoltare clară și cu suficiente detalii a cauzelor care impun intervenția propusă, volumul și magnitudinea prejudiciilor care apar în lipsa intervenției. Dacă se limitează noțiunea de infrastructură feroviară, fiind excluse clădirile și alte elemente care nu se află în preajma căilor ferate (și nu pot fi întreținute cu ajutorul vehiculelor ferate), este necesar de clarificat cu mai multe detalii cum și dacă aceasta afectează contractele actuale și viitoare de locațiune a acestor clădiri și elemente de infrastructură. Sunt necesare clarificări nu doar cum este afectată ÎS Căile Ferate dar și cum sunt sau pot fi afectate întreprinderile care în prezent închiriază aceste bunuri.	Se acceptă, a fost modificat compartimentul 4.3 din Nota de fundamentare.
Î.S. “Calea Ferată din Moldova” (nr. H-4/688 din 09.04.2025)	12	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Congresul Autorităților Locale din Moldova (nr. 97 din 31 martie 2025)	13	În contextul în care Guvernul nu a executat prevederile Art. 132 alin. (4) lit. e) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și nu a reorganizat Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” în societate pe acțiuni (până în data de 31 decembrie 2022), iar starea de lucruri în cadrul întreprinderii de stat în cauză s-a deteriorat și prezintă pericole și riscuri majore: sociale și chiar de securitate publică, propunem completarea proiectului cu o normă care să modifice data menționată de „31 decembrie 2022” cu data de „30 iunie 2025”. Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” necesită, de urgență, o redimensionare structurală, astfel încât, în primul rând să dețină un număr de unități de personal pe care ar fi capabilă să-i asigure cu pachetul social, inclusiv salarial corespunzător.	Nu se acceptă. Termenul depășit nu poate fi modificat retroactiv, acesta putea fi modificat până la data evocată.
Congresul Autorităților	14	Atragem atenția că autorul proiectului este membru al Consiliului de administrație al Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” (sursa: link), ceea ce poate genera un	Nu se acceptă.

Locale din Moldova (nr. 147 din 26 mai 2025)	potențial conflict de interese la formularea prevederilor și promovarea proiectului și chiar poate presupune o rezistență la reorganizarea strict necesară a întreprinderii. Reiterăm, că în contextul în care Guvernul nu a executat prevederile Art. 132 alin. (4) lit. e) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și nu a reorganizat Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” în societate pe acțiuni (până în data de 31 decembrie 2022), iar starea de lucruri în cadrul întreprinderii de stat în cauză s-a deteriorat accentuat și prezintă pericole și riscuri majore: sociale și chiar de securitate publică, considerăm necesară completarea proiectului cu o normă care să stabilească un termen (dată limită) până când urmează a fi finalizată procedura de reorganizare a întreprinderii de stat. Actuala întreprindere de stat activează în continuare într-un mod similar cu activitatea pe care o avea în urmă cu jumătate de secol, având și cel mai mare număr de angajați din toate întreprinderile de stat, ceea ce nu corespunde noilor realități economice și de infrastructură, iar menținerea acestei situații doar va agrava exponențial riscurile menționate. Atenționăm, că în cazul în care Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” nu va fi redimensionată structural în perioada următoare - aceasta va cauza prejudicii esențiale intereselor publice, dar și va amplifica nemulțumirea angajaților, cu repercursiuni sociale și economice de anvergură. Reiterăm, că noua întreprindere necesită să dețină un număr de unități de personal strict pe care este capabilă să îi asigure cu pachetul social, inclusiv salarial corespunzător, care să asigure fluxul actual, de altfel, foarte scăzut al deplasărilor feroviare.	În temeiul art. 74 din Constituția Republicii Moldova, dreptul de inițiativă legislativă aparține deputaților în Parlament, Președintelui Republicii Moldova, Guvernului, Adunării Populare a unității teritoriale autonome Găgăuzia. Proiectul este promovat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, care va propune Guvernului susținerea acestuia cu ulterioară expediere a proiectului către Parlamentul Republicii Moldova în scopul examinării și adoptării inițiativei menționate. Atragem atenția că, normele noului Cod al transportului feroviar nr. 19/2022 și în special art.9-20, stabilesc că din data intrării în vigoare a Codului evocat, adică din data de 18 februarie 2024, gestionarea infrastructurii feroviare urmează a fi efectuată de Administratorul infrastructurii. Administratorul infrastructurii nu are dreptul să presteze servicii de transport pasageri sau marfă. Codul nr. 19/2022 a stabilit termeni expres privind finalizarea reformei transportului feroviar și restructurării Î.S. “Calea Ferată din Moldova”, care
---	--	---

			urmau a fi finalizate pînă 18 februarie 2024. Pînă prezent, din motive financiare, în special din lipsa resurselor în bugetul de stat pentru Contractul multianual privind administrarea infrastructurii feroviare și Contractul pentru servicii publice transport feroviar de pasageri, Î.S. “Calea Ferată din Moldova” nu a fost reorganizată prin separarea activităților de administrare a infrastructurii feroviare și serviciilor de transport. În contextul crizei financiar-economice la Î.S. “Calea Ferată din Moldova” menționate de autorul obiecției, aceasta este cauzată de lipsa aportului statului prin cofinanțarea serviciilor de mentenanță a infrastructurii și a serviciilor de transport feroviar pasageri, care au generat pierderi de miliarde de lei pentru Î.S. “Calea Ferată din Moldova” pe parcursul deceniilor și au un impact negativ asupra bugetului întreprinderii în continuare. Termenii stabiliți la art. 132 din Codul nr. 19/2022 se refereau la o măsură tranzitorie, care avea scop optimizarea cheltuielilor și convingerea creditorilor întreprinderii privind exprimarea acceptului pentru reorganizare prin prezentarea unui
--	--	--	---

			plan de afaceri privind dezvoltarea întreprinderii. Măsura în cauză trebuia să fie realizată în termeni restrânși și nu putea fi realizată după 18 februarie 2024, din motiv că din data evocată, pe piață urmau să fie instituite cel puțin două întreprinderi feroviare, o societate fiind desemnată în calitate de administrator al infrastructurii, iar altă societate fiind înregistrată ca operator de transport. În concluzie, adițional la normele Codului nr. 19/2022 nu trebuie de stabilit un termen suplimentar privind reorganizarea întreprinderii, acest termen este stabilit prin ansamblul normelor proiectului și data intrării a acestora deja este depășită, acestea fiind în vigoare.
Agencia Feroviară (nr. 01-144 din 30.05.2025)	15	Lipsa de obiecții și recomandări.	Se ia act.
Expertizare			
Ministerul Justiției (nr. 04/2-5206 din 04.06.2025)	16	Sub aspectul intenției de reglementare, potrivit notei de fundamentare, proiectul de act normativ este elaborat în scopul înlăturării unor deficiențe apărute în contextul implementării prevederilor Codului cu privire la întreținerea și administrarea infrastructurii feroviare, „specificatiile tehnice de interoperabilitate”, precum și dezvoltarea unor norme ce vizează stimularea agenților economici autohtoni în vederea efectuării investițiilor în ramura transportului feroviar, etc. În context, raționamentele expuse de inițiator în notă reflectă motivul emiterii actului normativ. Întru îmbunătățirea calității proiectului se impun următoarele observații și propuneri.	Se acceptă, redactat.

		La formularea amendamentelor se va ține cont că, cuvântul „textul” se folosește pentru individualizarea unor cuvinte și cifre, cuvinte și semne de punctuație, cifre și semne de punctuație, iar în celelalte cazuri, pentru formularea dispozițiilor de modificare, se utilizează termenii „cuvântul”/„cuvintele”, după caz, termenii „cifra”/„cifrele”.	
	17	La pct. 1 sbp. 1), în partea dispozitivă, textul „va avea următoare redacție:” se va substitui cu textul „va avea următorul cuprins:”, urmat de redarea noțiunii. Observația dată este valabilă și pentru pct. 10 sbp. 1) și 2), pct. 11.	Se acceptă, redactat.
	18	La pct. 4, propunem redarea dispoziției de modificare, după cum urmează: „în denumirea și tot cuprinsul articolului 39, după cuvintele „de alocare” se completează cu cuvintele „și de revocare:” (observație valabilă și pentru pct. 7).	Se acceptă, redactat.
	19	La pct. 8, semnalăm că nu este justificată operarea modificărilor în art. 43, în măsura în care acesta constă doar dintr-o singură propoziție. Deci, în cazul dat, propunem expunerea în redacție nouă a articolului respectiv.	Se acceptă, redactat.
Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/9354 din 03.06.2025, nr. ELO25/10603 din 03.06.2025)	20	Proiectul a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și se referă la reglementarea apartenenței clădirilor conform scopului de folosire. Potrivit autorului: ”[...] la lucrările de delimitare a infrastructurii feroviare s-a constatat că, potrivit art. 2 și art. 52 alin. (1) lit. j) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, la infrastructura feroviară se atribuie orice clădiri (exceptând clădirile administrative), inclusiv care sunt utilizate cu orice scop de administratorul infrastructurii feroviare, pe când la infrastructură se atribuie doar clădiri destinate asigurării funcționalității dispozitivelor de alimentare cu energie electrică, rețelelor de comunicații, sistemelor de alarmă, de centralizare și interblocare, sistemelor informaționale, de comunicare și de control al traficului.” Proiectul propune amendarea Codului transportului feroviar, fiind modificate noțiunile „infrastructura feroviară”, „specificățiile tehnice de interoperabilitate” și “întreținerea infrastructurii feroviare”, se abrogă norma cu referire la faptul că orice clădire utilizată de subdiviziunile Administratorului infrastructurii, cu excepția celor administrative, fac parte din infrastructura feroviară, se stabilește că bunurile imobile și fondurile fixe proprietate publică a statului transmise în gestiune Administratorului infrastructurii sunt scutite de plată pentru locațiune, arendă și suprafață, iar evidența acestora se va ține de Administratorul feroviar și Agenția Proprietății Publice, care administrează bunurile și imobilele statului. La fel, potrivit proiectului, pentru obținerea certificatului de	Se ia act.

		siguranță, întreprinderea feroviară va fi obligată să înregistreze în Registrul național al vehiculelor feroviare vehiculele feroviare din administrarea sa. Reieșind din argumentele expuse de autor în nota de fundamentare, proiectul promovează interesul public privind asigurarea unui cadru normativ clar, care duce la o gestionare mai bună a infrastructurii feroviare.	
--	--	---	--

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU