



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr.

din 2025

Chișinău

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

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

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

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

3. Prezenta hotărîre intră în vigoare la 1 martie 2026.

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

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

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

5. Pînă la crearea sistemului de acumulare a datelor statistice privind transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic raional și interraional, dar nu mai târziu de 01.01.2028, în lipsa datelor statistice, la calcularea tarifelor se admite utilizarea datelor de referință aprobate de Agenția Națională Transport Auto.

Prim-ministru

DORIN RECEAN

Contrasemnează:

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

Vladimir BOLEA

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

I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Prezenta Metodologie este elaborată în scopul stabilirii unor principii unice de calculare, aprobare și aplicare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic raional și interraional.

2. Metodologia stabilește:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II. CALCULAREA TARIFELOR PENTRU TRANSPORTUL DE PASAGERI

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

5. Tariful se determină luându-se în calcul analiza detaliată a costurilor și cheltuielilor suportate de operatorii de transport în perioada precedentă și curentă de activitate, precum și modificările componentelor ce influențează formarea tarifelor. Tarifele includ exclusiv cheltuielile și costurile indispensabile pentru transportarea persoanelor prin servicii regulate, precum și cheltuielile de dezvoltare (rentabilitatea cheltuielilor).

6. Tarifele pentru transportul rutier de persoane se calculează și se notifică în adresa autorităților competente de către operatorii de transport rutier, în baza

componentelor tarifului aprobate de ANTA și coeficientul de ajustare aprobat de APL pentru serviciile regulate raionale.

7. Anual, pînă la data de 1 iunie:

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

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

8. Componentele tarifului se aprobă de ANTA după consultarea asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport, asociațiilor reprezentative ale autorităților administrației publice locale și autoritățile publice raionale, cu respectarea prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional.

9. Tarifele se ajustează anual pornind de la prețul mediu la motorină pentru perioada precedentă.

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

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

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

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

Unde :

CA- costuri și cheltuieli pentru asigurarea deservirii unui serviciu regulat convențional;

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

X- coeficientul costurilor și cheltuielilor ponderale;

L_r- lungimea serviciului regulat.

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

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

C_n- coeficientul de îmbarcare.

13. Costurile pentru asigurarea deservirii unui serviciu regulat convențional se calculează după următoarea formulă:

$$CA = T_1 + T_2$$

unde:

T₁- costuri materiale directe și repartizabile (cu excepția combustibilului), costuri de personal repartizabile, costuri indirecte de producție și cheltuieli administrative ale operatorului de transport înregistrate pentru efectuarea unui serviciu regulat convențional.

T₂- costuri directe de personal aferente conducătorului auto pentru deservirea unui serviciu regulat convențional.

14. Coeficientul costurilor și cheltuielilor ponderale se stabilește după formula:

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

Unde:

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

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

P3- valoarea procentuală a impozitelor raportate la cheltuieli.

P4- valoarea procentuală a costurilor legate de asigurarea pasagerilor.

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

16. La determinarea costurilor pentru consumul de combustibil se aplică prețul plafon mediu pentru combustibil (*Motorină Standard*) stabilit de Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică pentru perioada precedentă.

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

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

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

Unde:

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

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

19. Coeficientul raional (Cr) se stabilește de către Consiliile raionale și se aplică doar pentru rutele raionale din cadrul raionului.

20. Consiliile raionale au dreptul de aproba coeficienți diferiți pentru rutele raionale în funcție de următoarele criterii:

20.1. lipsa serviciilor regulate din anumite localități;

20.2. fluxul de pasageri mic;

20.3. distanța mică între punctele- capăt de rută;

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

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

21. Coeficientul raional aplicat rutelor din cadrul aceluiași raion trebuie să fie cuprins între 1 și 1,4, inclusiv. La determinarea acestuia se vor respecta recomandările metodologice prevăzute în anexă.

22. Consiliul raional aprobă coeficientul raional și tarifele aplicabile, în termen de 60 zile de la recepționarea cererii de la operatorul/operatorii de transport sau autorităților publice locale. În cazul în care nu au fost depuse cereri pentru aprobarea coeficientului raional, operatorii de transport aplică la deservirea rutelor regulate raionale tariful calculat pentru rutele interraionale în baza coeficienților stabiliți de ANTA. Mărimea tarifului pentru serviciile raionale calculat conform prevederilor prezentului punct reprezintă tariful plafon.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Secțiunea 1

Determinarea costurilor și cheltuielilor operatorului de transport înregistrate pentru efectuarea rutei

30. În componența costurilor materiale directe și repartizabile și cheltuielilor (T_1) pentru efectuarea rutei se includ toate costurile și cheltuielile administrative suportate de operatorul transport rutier (*cu excepția costurilor directe de personal ale conducătorului auto, costurilor de combustibil consumat precum și costurile de autogară*). La această categorie pot fi atribuite toate costurile directe/indirecte legate nemijlocit de procesul de transportare a pasagerilor pentru ruta respectivă. Structura costurilor incluse la calcularea tarifelor este stabilită în conformitate cu prevederile Standardelor naționale de contabilitate.

31. Costurile pentru transportarea persoanelor și bagajelor prin servicii regulate se stabilesc de către operatorii de transport, care desfășoară activități în domeniul dat, reieșind din caracteristicile tehnico-economice și starea tehnică a unităților de transport,

în baza prevederilor legale, prețurilor și tarifelor existente pe piețele interne și externe.

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

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

34. La costuri nu pot fi raportate dobânzile pentru credite și împrumuturi.

35. Repartizarea cheltuielilor administrative pe rute se efectuează proporțional parcursului unității de transport în cadrul efectuării rutei respective.

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

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

38. Cheltuielile care nu se includ în tarife sunt:

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

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

38.3. costurile și cheltuielile neproductive, rebuturile, lipsurile, furturile, sancțiunile, amenzile, penalitățile și despăgubirile;

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

39. Costurile pentru cauciucuri se vor calcula reieșind din situația reală a gradului de uzură a anvelopelor precum și conform normelor privind parcursul normativ al categoriei date de anvelope. Parcursul normativ se stabilește conform recomandării producătorului sau normativelor aprobate.

40. Această componentă a tarifului se determină, în funcție de fluctuația prețurilor la diferite mărfuri și servicii incluse în componența costurilor directe și indirecte suportate de transportator pe parcursul anului calendaristic pentru deservirea rutei respective.

41. Determinarea costurilor și cheltuielilor transportatorului auto pentru deservirea rutei se efectuează conform formulei:

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

Unde:

C_{admin} - cheltuieli administrative.

C_r - costuri de reparație pentru exploatarea unităților de transport;

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

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

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

42. Cheltuielile administrative incluse în tarif se determină conform formulei:

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

unde:

C_{pc} - cheltuieli pentru instruirea personalului inclusiv protecția muncii (sunt stabilite în valoare de până la 4% din C_a)

C_{bir} - cheltuieli de birou (sunt stabilite în valoare de până la 2% din C_a)

C_{incend} - cheltuieli pentru masuri anti incendiere, siguranța rutieră, siguranța energetică (sunt stabilite în valoare de până la 4 % din C_a);

C_a - alte cheltuieli administrative (cheltuieli generate de sediu, cheltuieli cu personalul administrativ antrenat în activitatea de transport persoane, etc.) Se stabilește în valoare de 50 mii lei/anual, cu ajustare la rata anuală a inflației, pornind de la valoarea pentru anul precedent.

43. Costurile legate de exploatarea mijlocului de transport se determină conform formulei:

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

unde:

C_{um} - costuri pentru schimb ulei motor;

C_{ut} - costuri pentru schimb ulei transmisie;

C_{lc} - costuri pentru alte lichide tehnice;

C_f - costuri pentru schimb filtre;

C_{pn} - costuri pentru anvelope;

C_{fr} - costuri pentru schimb consumabile sistem de frânare;

C_{alte} - alte costuri legate de exploatarea unității de transport neincluse în celelalte categorii

44. Costuri pentru schimbul uleiului la motor se determină conform formulei:

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

unde:

D_{tr} - distanța totală parcursă într-un an calendaristic pentru deservirea serviciului regulat;

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

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

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

specificațiile în domeniu.

1,2- costuri de manoperă.

45. Costurile pentru schimbul uleiului de transmisie se determină conform formulei:

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

unde:

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

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

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

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

1,2- costuri de manoperă.

46. Costurile pentru schimbul de lichide tehnice se determină conform formulei:

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

unde:

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

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

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

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

1,2- costuri de manoperă.

47. Costuri pentru schimbul de filtre se determină conform formulei:

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

unde:

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

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

P_f - prețul mediu al filtrelor (*filtru de ulei, filtru de aer și filtru de combustibil*), se

stabilește prin calcularea prețurilor medii la cel puțin 3 distribuitori ale uleiurilor care întrunesc specificațiile tehnice în domeniu.

1,2- costuri de manoperă.

48. Costurile pentru anvelope se determină conform formulei:

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

unde:

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

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

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

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

1,2- costuri de manoperă.

49. Costurile pentru schimbul saboților de frână se determină conform formulei:

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

unde:

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

I_{fr} - parcursul normativ al saboților de frână, se stabilește conform recomandării producătorului, iar în lipsa informațiilor, iar în lipsa informațiilor parcursul normativ este de 50 mii km .

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

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

1,2- costuri de manoperă.

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

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

51. Costurile suplimentare se determină conform formulei:

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

unde:

C_{itp} - costurile pentru efectuarea inspecției tehnice, se stabilește ca media tarifelor

aplicate de stațiile de inspecția tehnică pentru un autocar convențional cu capacitatea de 24 scaune și masa totală de 5,5 t.

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

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

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

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

52. Costurile de amortizare pentru exploatarea unităților de transport se determină conform formulei:

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

unde:

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

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

53. Costuri de reparație pentru exploatarea unităților de transport se determină conform formulei:

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

Secțiunea 2

Determinarea părții din tarif pentru acoperirea costurilor directe de personal ale conducătorului auto și părții de tarif privind rentabilitatea

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

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

56. Determinarea părții din tarif pentru acoperirea costurilor directe de personal ale conducătorului auto se efectuează conform următoarei formule:

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

unde:

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

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

CM- coeficientul concediilor medicale.

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

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

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

unde:

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

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

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

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

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

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

unde :

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

59. Această componentă a tarifului urmează a fi determinată anual de către ANTA, în funcție de cuantumul salariului mediu lunar pe economie prognozat, stabilit de Guvern.

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

Secțiunea 3

Determinarea părții din tarif privind consumul de combustibil utilizat pentru deservirea serviciului regulat

61. Partea din tarif privind consumul de combustibil utilizat pentru deservirea serviciului regulat se calculează conform următoarelor formule:

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

unde:

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

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

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

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

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

unde:

Lr - lungimea serviciului regulat.

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

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

63. Norma de consum de combustibil pentru 100 km se calculează de către ANTA în baza datelor statistice. În cazul imposibilității calculării conform datelor statistice se vor aplica coeficienții de bază aprobați de ANTA pentru un vehicul convențional.

64. Lungimea unui serviciu regulat convențional (Lr) se calculează de ANTA în baza datelor statistice și a datelor care pot fi acumulate de la operatorii de transport și operatorii de autogară.

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

Secțiunea 4

Determinarea părții din tarif privind costurile pentru serviciile de autogară

66. Această componentă reprezintă ponderea costurilor de autogară în valoarea tarifului.

67. Determinarea părții de tarif privind costurile de autogară se va calcula conform formulei:

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

unde:

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

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

68. În cazul în care nu este posibil de stabilit această componentă în baza

datelor statistice, se va aplica un coeficient de 75 % din mărimea tarifului mediu pentru serviciile de autogară.

Secțiunea 5

Determinarea părții de tarif privind impozitele raportate la cheltuieli

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

70. Ponderea impozitelor raportate la cheltuielilor (P3) se calculează de ANTA în baza datelor statistice după următoarea formulă:

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

Unde:

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

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

71. În cazul imposibilității stabilirii coeficientului P3 în baza datelor statistice se aplică mărimea impozitelor și taxelor achitate la buget în proporția aprobată de ANTA.

Secțiunea 6

Determinarea părții de tarif privind suportarea cheltuielilor legate de asigurarea pasagerilor

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

73. Ponderea cheltuielilor legate de asigurarea pasagerilor (P4) se calculează de ANTA în baza datelor statistice după următoarea formulă:

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

Unde:

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

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

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

Secțiunea 7

Determinarea mărimii capacității de îmbarcare și coeficientului de îmbarcare

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

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

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

Unde:

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

C_{imb} - capacitatea de îmbarcare.

T_m - tariful mediu pentru perioada anterioară.

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

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

78. Venitul total obținut de operatorii de transport din activitatea de deservire a rutelor regulate interraionale (V_t) și distanța totală parcursă de unitățile de transport antrenate la deservirea rutelor interraionale (D_t) vor fi stabilite de ANTA în baza datelor statistice.

III. CALCULAREA TARIFELOR PENTRU TRANSPORTUL BAGAJELOR

79. În cazul transportării bagajelor a căror greutate și volum depășesc greutatea și volumul prevăzut în Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 854/2006, pasagerul este obligat să achite serviciile de transportare a bagajelor.

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

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

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

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

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

NOTA DE FUNDAMENTARE

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

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Agenția Națională Transport Auto
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul este elaborat întru executarea prevederilor: - art. 145 alin. (2) și (3) din Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014, care stabilește că tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic raional și interraional se aprobă conform metodologiei aprobate de Guvern. - pct. 252 din Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Transportul rutier de persoane prin servicii regulate joacă un rol esențial în mobilitatea cetățenilor, în special pentru locuitorii din zonele rurale, unde alternativele de transport sunt limitate sau inexistente. În prezent, aceste servicii sunt asigurate de operatori de transport rutier privați, care operează servicii regulate în trafic local, raional și interraional, conform autorizațiilor eliberate de către autoritățile competente (<i>Agenția Națională Transport Auto - pentru serviciile interraionale, consiliul raional – pentru serviciile raionale, consiliul local/municipal – pentru serviciile în trafic local/municipal</i>). În anul 2024, transportul rutier (<i>autobuze și microbuze</i>) a înregistrat 105,0 milioane pasageri transportați, în creștere cu 22,9%, din care 93,8 milioane pasageri (89,3% din total) în trafic urban și suburban, 9,4 milioane pasageri (9,0%) – în trafic interurban și 1,8 milioane pasageri (1,7%) – în trafic internațional. Parcursul pasagerilor transportați cu autobuze și microbuze în perioada analizată a totalizat 3073,1 milioane pasageri-km și a crescut cu 1,6% față de anul precedent. Conform informațiilor din Programul de transport, accesul populației la servicii este realizat prin intermediul a 2055 rute (<i>5772 curse</i>) de transport rutier de persoane prin servicii regulate dintre care: - 695 rute (<i>2627 curse</i>) raionale (34%); - 945 rute (<i>2668 curse</i>) interraionale (46%); - 415 rute (<i>477 curse</i>) internaționale (20%). Potrivit datelor Biroului Național de Statistică, în ultimii ani, transportul rutier a deservit anual între 8 și 10 milioane de pasageri prin curse regulate. Această scădere față de anii anteriori se datorează, în mare parte, modificărilor demografice și migrației, precum și pandemiei COVID-19, care a afectat mobilitatea. Conform datelor disponibile de la Agenția Națională Transport Auto (ANTA), în 2024, erau 765 operatori de transport rutier prestează servicii de transport rutier de persoane prin servicii ocazionale/regulate, care dețin circa 6676 autocare, dintre care: - până la 10 ani – 676 unități (10%); - de la 10 ani până la 20 ani – 2778 unități (42%); - de la 20 ani până la 30 ani – 2654 unități (40%); - peste 30 ani vechime – 566 unități (8%). Majoritatea operatorilor de transport sunt companii mici și mijlocii, care dețin flote relativ reduse de vehicule. Totuși, există și câțiva operatori mari care oferă servicii la scară națională și

internațională. Operatorii mari controlează o parte a pieței, însă competiția este relativ fragmentată datorită prezenței numeroaselor companii mici.

În conformitate cu prevederile art. 145 a Codului Transporturilor Rutiere nr.150/2014, tarifele pentru serviciile de transport interraionale/raionale se aprobă de Agenție/Autoritățile publice raionale, conform metodologiei aprobate de Guvern.

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

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

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

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

Profitul rezonabil pentru operatorii de transport;

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

Investițiile necesare pentru modernizarea flotei de transport.

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

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

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

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

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

e. Problema eficienței și a sustenabilității financiare - metodologia nu oferă soluții pentru sustenabilitatea financiară pe termen lung a operatorilor, în special în contextul în care aceștia

întâmpină dificultăți din cauza concurenței neloiale, evaziunii fiscale și a transportului ilicit. Aceasta creează un climat de incertitudine economică pentru operatori și poate duce la situații în care aceștia nu mai pot să opereze eficient pe piață.

f. Lipsa unui sistem de consultare a părților interesate - Un alt aspect deficitar îl reprezintă absența unui sistem de consultare periodică a părților interesate – operatori de transport, pasageri și autorități locale. Aceasta limitează capacitatea metodologiei de a reflecta nevoile reale și schimbările din sectorul transportului public.

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

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

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

Comparativ cu metodologia în vigoare (HG nr. 1167/2007), noul proiect aduce un nivel superior de detaliere, abordând în mod specific componentele tarifare (costuri administrative, salariale, amortizare, combustibil, etc.) și introducând mecanisme obiective de ajustare (ex. în funcție de prețul motorinei, coeficientul de îmbarcare, regimul de circulație, etc.), ceea ce permite o reflectare mai fidelă a realităților economice ale sectorului.

Pentru respectarea principiului proporționalității și oportunității intervenției, este important de menționat că noul cadru normativ nu impune tarife sau valori fixe, ci stabilește un plafon maxim, în cadrul căruia operatorii au libertatea de a stabili propriile tarife, în baza costurilor efectiv suportate. Acest lucru le oferă autonomie economică și flexibilitate operațională, fără a introduce sarcini birocratice suplimentare sau bariere de acces.

În plus, metodologia prevede expres posibilitatea operatorilor de a aplica tarife mai mici decât cele plafonate (pct. 17), precum și dreptul de a solicita ajustarea acestora în cazuri justificate (pct. 24), ceea ce consolidează echilibrul între protecția consumatorilor și sustenabilitatea economică a serviciilor.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

Obiectivele de bază ale proiectului sunt:

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

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

La elaborarea proiectului s-a ținut cont de aspectele problematice din trecut, precum și experiența în perioada stării de urgență, când tarifele erau calculate în baza unei formule cu

componente fixe și variabile. Astfel, o parte din cheltuieli care nu se modifică pe perioada anului au fost stabilite ca costuri fixe, iar prețul la combustibil se ajustează săptămânal la prețul stabilit de Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică.

În acest context, proiectul prevede următoarele:

- O nouă formulă de calculare a tarifelor - introducerea unei formule mai complexe pentru calcularea tarifelor, bazată pe ponderea fiecărei categorii de cheltuieli.

- Flexibilitate în ajustarea tarifelor – proiectul prevede un mecanism de ajustare automată a tarifelor în funcție de modificările costurilor, un aspect nou care permite adaptarea rapidă la fluctuațiile economice.

- Introducerea de coeficienți raionali - consiliile raionale pot ajusta tarifele prin coeficienți raionali, adaptând astfel costurile în funcție de specificul fiecărei rute și fluxul de pasageri.

- Mecanism de previzibilitate pentru operatori - se oferă posibilitatea operatorilor de transport să aplice un tarif mai mare (până la 20% peste plafon) în cazul în care cheltuielile nu sunt acoperite, cu obligația de a prezenta dovezi justificate.

- Pentru perioada de tranziție proiectul stabilește unii indicatori de referință care vor fi utilizați în prima perioadă de calculare a tarifelor.

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

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

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

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

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

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

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

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Proiectul nu instituie structuri noi sau careva sisteme informaționale noi.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

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

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

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

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

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

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

Ca urmare valoarea tarifelor calculate depinde direct de condițiile de exploatare și capacitățile operatorilor de transport. În acest sens menționăm că calcule prin prisma metodologiei existente și metodologiei nu denotă o discrepanță majoră între tarifele calculate. Astfel, în baza unor date relativ similare diferența de tarif calculată conform noii metodologii nu depășește cu 20% tarifele calculate conform tarifelor în vigoare.

La moment tarifele stabilite, începând cu data de 1 ianuarie 2024 sunt:

a) la serviciile regulate în trafic interraional:

- pentru categoria de confort II – 0,75 lei/km pentru un pasager;
- pentru categoria de confort I – 0,86 lei/km pentru un pasager.

b) la serviciile regulate în trafic raional:

- pentru categoria de confort II – 0,85 lei/km pentru un pasager;
- pentru categoria de confort I – 0,96 lei/km pentru un pasager.).

Cu urmare diferența dintre tarifele în trafic interraional și raional este de 14 %, ceea ce se încadrează în diferența de tarif calculată conform noii metodologii, inclusiv în cazul aplicării unui tarif diferențiat pentru operarea unui serviciu regulat.

Aici este necesar de menționat că valoarea în mare parte este influențată de parametrii cheie care sunt coeficientul de îmbarcare, parcursul mediu zilnic și evoluția prețului la combustibil.

Astfel, deoarece conform proiectului în cazul serviciilor raionale tarifele se pot majora până la 40 % (în anumite condiții specificate în proiect), ca în unele cazuri pentru utilizatorii acestor servicii ar putea înregistra majorări.

Pentru evitarea unor situații de perturbare a pieței sunt stabilite acele limite maxime pentru tarifele care pot fi aplicate. Estimarea prealabilă, în cazul costurilor identice denotă o diferență minoră între tarifele calculate prin ambele metodologii. În acest caz se va ține cont de influența tuturor parametrilor utilizați la calcule.

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

4.4. Impactul social

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

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

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

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Nu au fost identificate.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu au fost identificate.

4.5. Impactul asupra mediului

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

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu au fost identificate

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

-

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

-

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului a fost plasat pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, la rubrica Transparența decizională, anunțuri de inițierea politicii ([ANUNȚ privind inițierea elaborării proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor \(pasagerilor\) și bagajelor cu transportul rutier | Particip.gov.md](#)).

Suplimentar, proiectul a fost transmis spre avizare prealabilă în adresa Consiliilor raionale, Asociațiilor Patronale și CALM, care în mare parte nu au prezentat obiecții conceptuale asupra proiectului.

În cazul Asociațiilor patronale, avizul a fost prezentat doar de către Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Rutier, care a formulat mai multe obiecții la proiect. În acest context, pe 28.01.2025 a fost organizată o ședință cu participarea Asociației în cadrul căreia au fost discutate obiecțiile înaintate. Ca urmare, pentru o parte din obiecțiile înaintate au fost identificate modificările necesare, care au fost incluse în proiect.

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

7. Concluziile expertizelor

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

Ca urmare a examinării, expertiza anticorupție a stabilit că în redacția propusă, proiectul nu conține factori și riscuri de corupție.

Expertiza juridică a stabilit că raționamentele expuse de inițiator în notă reflectă motivul elaborării proiectului actului normativ. Suplimentar, au fost formulate mai multe recomandări eferente rigorilor normative, care au fost acceptate și integrate în varianta definitivată a proiectului.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Aprobarea documentului nu presupune modificarea altor acte normative.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

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

Secretar General

Angela ȚURCANU

Sinteza

proiectului de hotărâre privind aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional (număr unic 303/MIDR/2025)

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Ministerul Sănătății	1	Ministerul Sănătății a examinat proiectul de hotărâre privind aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional (număr unic 303/MIDR/2025) și, în limita competenței funcționale, comunică susținerea proiectul în cauză, cu luarea în considerație a următoarelor obiecții. Conform prevederilor art.11 alin. (4) din Legea ocrotirii sănătății nr. 411/1995 și Regulamentului privind modul de stabilire și acordare a compensației pentru cheltuielile de transport (deplasarea tur retur între domiciliu și locul de muncă) lucrătorilor medico-sanitari și farmaceutici, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 706/2024, lucrătorii medicali din cadrul instituțiilor medico-sanitare publice, care se deplasează tur-retur între domiciliu și locul de muncă, având domiciliul situat în afara localității de amplasare a instituțiilor medico-sanitare publice în care activează, beneficiază de compensații pentru cheltuielile de transport din contul bugetului de stat. La baza calculării acestor compensații acordate, conform Regulamentului sus nominalizat, sunt tarifele pentru transportul rutier de persoane pentru trafic interraional, aprobate de Agenția Națională Transport Auto, și cele pentru trafic raional, aprobate de consiliile raionale. Respectiv, luând în considerare prevederile proiectului în cauză, inclusiv a punctelor 20, 21 din Metodologie, care prevăd stabilirea de către Consiliile raionale a coeficientului raional (Cr) de până la 1,4 pentru rutele din cadrul raionului, în baza unor criterii care nu sunt clar determinate, și a punctului 24, care prevede posibilitatea aplicării de către operatorii de transport a majorării tarifului limită cu 20%, toate aceste prevederi în final vor determina, de cele mai dese ori, aplicarea limitei maxime a coeficientului și a majorării tarifului limită. Prin urmare, prevederile punctelor 20, 21, 24 din Metodologie vor genera cheltuieli suplimentare, de circa 5,0 mln. lei – 7,0 mln. lei anual pentru acoperirea compensațiilor cheltuielilor de transport lucrătorilor medicali calculate în baza tarifelor în vigoare, de care la moment nu dispunem și care urmează a fi identificate,	S-a luat act. Menționăm că în conformitate cu prevederile pct. 37-38 din Metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) și bagajelor cu transportul auto, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1167/2007, modificarea tarifelor se va efectua anual, iar revizuirea tarifelor pe parcursul perioadei tarifare va putea fi efectuată în cazul în care, sub influența unor factori obiectivi, cum ar fi: oscilarea prețurilor la combustibil și lubrifianți, materiale și piese de schimb, alți factori, valoarea însumată a parametrilor de precizare va coborî până la 0,5 din rentabilitatea stabilită pentru perioada tarifară. Astfel, și în situația curentă autoritățile responsabile au și în prezent obligația de a revizui periodic tarifele de transport. În conformitate cu prevederile ordinului ministrului infrastructurii și dezvoltării regionale nr. 200 din 27.12.2023, începând cu data de 1 ianuarie 2024, sunt stabilite, următoarele tarife plafonate la serviciile regulate în trafic interraional: a) pentru categoria de confort II – 0,75 lei/km pentru un pasager; b) pentru categoria de confort I – 0,86 lei/km pentru un pasager.

		și cheltuieli suplimentare mult mai mari în cazul calculării conform Metodologiei în cauză a tarifelor pentru transportul rutier de persoane.	La serviciile regulate în trafic raional sunt stabilite, următoarele tarife plafonate: a) pentru categoria de confort II – 0,85 lei/km pentru un pasager; b) pentru categoria de confort I – 0,96 lei/km pentru un pasager. Astfel, pentru serviciile în trafic raional deja sunt stabilite tarife diferențiate, mai mari decât în trafic raional. Suplimentar, în dependență de fluxul de călători, numărul de rute deservite, mijlocul de transport antrenat la deservire, dar și decizia Consiliilor raionale, confienții aplicați pot varia pentru fiecare serviciu regulat și ar putea înregistra creșteri, dar și reduceri la tarife.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării		Comunicăm lipsa de obiecții și propuneri.	Se acceptă
Ministerului Muncii și Protecției Sociale		Susținerea acestuia fără obiecții și propuneri	Se acceptă
Ministerul Finanțelor		În contextul pct.30 din proiectul Metodologiei, se menționează despre necesitatea ajustării proiectului conform cerințelor Legii contabilității și raportării financiare nr.287/2017, Standardelor Naționale de Contabilitate și Indicațiilor metodice privind contabilitatea costurilor de producție și calculația costului produselor și serviciilor, aprobate prin Ordinul Ministrului Finanțelor nr.118/2013. În conformitate cu art.18 alin.(1) al Legii contabilității și raportării financiare nr.287/2017, entitatea are obligația de a ține contabilitatea și de a întocmi situațiile financiare în modul prevăzut de lege, de standardele de contabilitate și de alte acte normative aprobate în conformitate cu art.8 alin.(1) lit. b). Modul de contabilizare a costurilor de producție și de calculație a costului produselor fabricate/serviciilor prestate este stabilit în Indicațiile metodice privind contabilitatea costurilor de producție și calculația costului produselor și serviciilor (în continuare - Indicații metodice).	Se acceptă. Proiectul a fost revizuit și fi ajustat conform cerințelor Legii contabilității și raportării financiare nr.287/2017, Standardelor Naționale de Contabilitate și Indicațiilor metodice privind contabilitatea costurilor de producție și calculația costului produselor și serviciilor, aprobate prin Ordinul Ministrului Finanțelor nr.118/2013.

		Astfel, conform pct.12-14 ale Indicațiilor metodice, contabilitatea costurilor de producție se ține pe articole de costuri care cuprind: 1) costuri materiale directe și repartizabile; 2) costuri cu personalul directe și repartizabile; 3) costuri indirecte de producție. Entitatea poate modifica nomenclatorul articolelor de costuri prevăzut în pct.12 din Indicațiile metodice în funcție de particularitățile organizațional-tehnologice, necesitățile informaționale, precum și de semnificația anumitor tipuri de costuri. Nomenclatorul, componența și modul de contabilizare a costurilor de producție, obiectele de evidență a costurilor și de calculație, perioada și metodele de calculație a costului produselor fabricate/serviciilor prestate se stabilesc în politicile contabile ale entității. Totodată, potrivit pct.19 și 26 ale Standardului Național de Contabilitate "Cheltuieli" (în continuare - SNC „Cheltuieli”), cheltuielile activității operaționale includ: 1) costul vânzărilor; 2) cheltuielile de distribuire; 3) cheltuielile administrative; 4) alte cheltuieli din activitatea operațională. Cheltuielile administrative reprezintă cheltuielile aferente organizării, deservirii și gestionării entității în ansamblu. Componența cheltuielilor administrative este prezentată în anexa 3 la SNC „Cheltuieli”. Astfel, în conformitate cu prevederile menționate supra, este necesar de stabilit nomenclatorul costurilor și cheltuielilor care se vor aplica pentru calcularea tarifelor pentru serviciile prestate. În concluzie, recomandăm prezentarea proiectului de hotărâre ajustat pentru examinare repetată.	
Grupul de lucru al Comisiei de Stat pentru Reglementarea activității de întreprinzător		Proiectul propus în mare parte conține norme cu caracter tehnic care se referă la modalitatea de stabilire a tarifelor pentru transportul de călători pe rute regulate și nu prevede obligații suplimentare pentru agenți economici sau drepturi pentru autorități publice în raport cu agenții economici, altele decât cele deja prevăzute în legi. Normele din proiect sunt formulate destul de clar, asigurând o interpretare certă și previzibilitate a aplicării acestora, în special luând în calcul că o parte din aceste norme au fost perfecționate și completate corespunzător, în cadrul consultărilor preliminare cu APL și transportatori.	Se acceptă Nota informativă a fost completată cu aspectele relevate în aviz.

		Spre deosebire de prevederile metodologice în vigoare, prevăzute de HG nr.1167/2007, care sunt mai generale, proiectul propus vine cu mai multe detalii și cu o arie mult mai vastă de limitări și clarificări în privința modului de calculare și identificare a componentelor de tarif în raport cu toate categoriile și sub-categoriile de cheltuieli necesare pentru prestarea serviciului de transport. În această privință, pentru a asigura respectarea principiilor proporționalității și oportunității intervenției, nota de fundamentare (analiza impactului) trebuie să argumenteze că aceste soluții nu vor avea efect disproporționat asupra tuturor sau unor categorii de agenți economici și beneficiile nete sunt evident mai mari decât costurile potențiale pentru toate persoanele. Ori în lipsa informațiilor necesare din notă nu putem atesta cu certitudine respectarea principiilor în cauză.	
		Nota de fundamentare nu conține toată informația necesară pentru a stabili pe deplin necesitatea și oportunitatea intervenției, la fel sunt necesare completări în privința analizei de impact asupra tuturor categoriilor de persoane ce vor fi afectate, astfel nota corespunde parțial cu cerințele metodologice prevăzute de Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.	Se acceptă Nota informativă a fost completată cu aspectele relevate în aviz.
		La analiza situației curente sunt prezentate destul de clar deficiențele reglementării actuale și problemele care apar pentru transportatori. Totuși, pentru a respecta cerințele metodologiei AIR, este important ca problemele enunțate să se bazeze pe date oficiale și exemple concrete, cu explicarea magnitudinii acestora și estimarea prejudiciilor acumulate. Principalele prevederi ale proiectului necesită să fie explicate prin prisma prevederilor în vigoare, fiind clarificate efectul noilor soluții. Dacă se presupune că va exista un impact disproporționat asupra operatorilor mai mici de transport, este imperativ ca acesta să fie estimat și să fie identificate soluții pentru atenuarea impactului în cauză. La analiza impactului asupra mediului privat, pe lângă informația prezentată, este important de a estima (sau arăta prin exemple) care va fi impactul asupra tarifelor actuale și dacă (sau cum) acestea vor influența alți agenți economici decât transportatorii (activități conexe, beneficiarii de servicii de transport etc.).	Se acceptă Nota informativă a fost completată cu aspectele relevate în aviz.
Congresul Autorităților Locale din Moldova		Comunică lipsa propunerilor și obiecțiilor la proiectul în cauză, cu excepția observației de redactare gramaticală pentru înlăturarea greșelilor.	Se acceptă
Agenția Națională Reglementări în Energetică		Comunicăm lipsa de obiecții și propuneri.	Se acceptă

Biroul Național de Statistică	1	Lipsa de obiecții și propuneri la proiectul hotărârii Guvernului	Se acceptă
	2	În Nota de fundamentare, pct. 2.2 propunem să fie ajustate datele statistice și anume în ultimii ani, transportul rutier a deservit anual peste 80 milioane de pasageri prin curse regulate. Cu titlu de informație va expediem linkurile de acces la datele statistice privind numărul pasagerilor transportați cu transportul rutier (autobuze și microbuze): - Banca de date pentru anii 1995-2023; - Comunicatul de presă privind transportul de pasageri și mărfuri în anul 2024.	Se acceptă
Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto	1	Urgentarea aprobării Metodologiei de calculare a tarifelor	S-a luat act

Avizare repetată

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Agenția Națională Reglementări în Energetică	1	Comunicăm lipsa de obiecții și propuneri.	Se acceptă
Biroul Național de Statistică	1	Comunicăm lipsa de obiecții și propuneri.	Se acceptă
	2	Totodată, în Nota de fundamentare, la pct. 2.2 propunem următoarele: - în alin. 2 de indicat anul 2024; - de exclus alin.3, deoarece contravine informației expuse în alin.2	Se acceptă
Ministerul Sănătății	1	Comunică susținerea proiectul în cauză	Se acceptă
	2	Totodată reiterăm că, prevederile Metodologiei vor genera cheltuieli suplimentare, de circa 5,0 mln. lei – 7,0 mln. lei anual, pentru acoperirea compensațiilor cheltuielilor de	S-a luat act Menționăm că și în prezent, sunt aplicate tarife diferențiate pentru serviciile în trafic raional și interraional.

		transport lucrătorilor medicali stabilite conform prevederilor art.11 alin. (4) din Legea ocrotirii sănătății nr. 411/1995 și Hotărârii Guvernului nr. 706/2024, calculate în baza tarifelor în vigoare, de care la moment nu dispunem și care urmează a fi identificate	Suplimentar, în conformitate cu prevederile pct. 3 din proiectul Hotărârii Guvernului acesta urmează să intre în vigoare la 01.03.2026. Astfel, aceste mijloace financiare urmează a fi prevăzute la planificarea bugetară pentru anul 2026.
Ministerul Finanțelor	1	La pct.14 după cuvântul ”Costurile” de completat cu cuvintele ”și cheltuielile”, pentru a fi în concordanță cu descrierea elementului CA din pct.13.	Se acceptă
	2	În denumirea Secțiunii 1 după cuvântul ”costurilor” de completat cu cuvintele ”și cheltuielilor”.	Se acceptă
	3	La pct.30 după cuvântul ”costurilor” de completat cu cuvintele ”materiale directe și repartizabile”.	Se acceptă
Centrul Național Anticorupție	1	În nota de fundamentare se menționează că: <i>„În conformitate cu prevederile art. 145 a Codului Transporturilor Rutiere nr. 150/2014, tarifele pentru serviciile de transport interraionale/raionale se aprobă de Agenție/Autoritățile publice raionale, conform metodologiei aprobate de Guvern”</i> . Potrivit punctului 1 din proiectul Metodologiei - Prezenta Metodologie este elaborată în temeiul art. 145 alin. (2) și alin. (3) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, în scopul stabilirii unor principii unice de calculare, aprobare și aplicare a tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic raional și interraional. Potrivit punctului 2 din aceeași Metodologie - Metodologia stabilește: componența costurilor și cheltuielilor care se includ la calcularea tarifelor și modul de calculare, aprobare și aplicare a tarifelor. Cu referire la „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative” în nota de fundamentare se menționează că: <i>„Proiectul nu instituie structuri noi sau careva sisteme informaționale noi”</i> . În final, menționăm că în redacția propusă, proiectul nu conține factori și riscuri de corupție.	Se acceptă
Ministerul Justiției	1	Potrivit notei de fundamentare, reglementările propuse prin proiect sunt elaborate în temeiul art. 145 alin. (2) și (3) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, care stabilește că tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane	Se acceptă

	în trafic raional și interraional se aprobă conform metodologiei aprobate de Guvern. Prin aprobarea proiectului se urmăresc următoarele obiective: – stabilirea tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și raional, pe baza unei formule clar definite, care include diferiți coeficienți; – asigurarea acumulării veniturilor necesare pentru reînnoirea parcului de autobuze, ceea ce implică măsurarea veniturilor generate de tarifele aprobate; – aplicarea metodologiei de către operatorii de transport și Agenția Națională Transport Auto, cu monitorizarea corectitudinii aplicării acesteia, inclusiv măsuri de ajustare a tarifelor în funcție de modificările costurilor; – protecția consumatorilor la stabilirea tarifelor, inclusiv plafonarea și limitarea creșterilor nejustificate; – măsurarea rentabilității și a cheltuielilor de transport: documentul prevede metode specifice de calcul al cheltuielilor, inclusiv salariile șoferilor, costurile de combustibil și alte cheltuieli variabile și fixe. În context, raționamentele expuse de inițiator în notă reflectă motivul elaborării proiectului actului normativ.	
La proiectul hotărârii:		
2	În clauza de adoptare, textul „alin. (2) și alin. (3)” se va substitui cu textul „alin. (2) și (3)”.	Se acceptă
3	La pct. 3, cuvântul „Hotărâre” se va scrie cu minusculă, iar textul „01.01.2026” se va substitui cu textul „1 ianuarie 2026”.	Se acceptă
4	La pct. 4, cuvintele „până la intrarea în vigoare” se vor substitui cu cuvintele „până la data intrării în vigoare”	Se acceptă
5	La sbp. 4.2 sintagma „Autoritățile publice raionale” este expusă eronat. În cazul dat, recomandăm, utilizarea sintagmei „autorități ale administrației publice locale de nivelul al doilea”, sau a sintagmei „consiliile raionale”, în conformitate cu prevederile <i>Legii nr. 436/2006 privind administrația publică locală</i> .	Se acceptă
La proiectul Metodologiei:		

	6	Întru corectitudinea redactării, parafa de aprobare se va indica după cum urmează: „Aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. /2025”	Se acceptă
	7	La pct. 1 se vor include prevederi doar în privința domeniului de reglementare. În acest sens, se recomandă, excluderea textului ce vizează referința la art. 145 din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, deoarece dublează cuprinsul clauzei de adoptare din proiectul hotărârii.	Se acceptă
	8	Pct. 4 este inutil și urmează a fi exclus, or, intrarea în vigoare a actului normativ semnifică faptul că, norma juridică este validă, dobândește forță juridică, guvernează deplin relațiile sociale și din acest moment începe să producă efecte juridice, fiind executorie și opozabilă tuturor subiecților vizați.	Se acceptă
	9	La pct. 5, 20, 40 și 59 expresia „în dependență de” se propune a fi substituită cu cuvintele „în funcție de”, conform rigorilor limbii literare.	Se acceptă
	10	La pct. 9, 26, 71, 74, 82, 83, se va revedea utilizarea termenului „Agenție”, în măsura în care la sbp. 3.3 se propune utilizarea în continuarea textului a abrevierii „ANTA”.	Se acceptă
	11	La pct. 14 recomandăm, reformularea expresiei „costuri cu personalul”, în „costuri de personal” (observație valabilă inclusiv pentru pct. 30, 42, denumirea secțiunii 2 din capitolul II, pct. 54 și 56). Totodată, semnalăm că sunt redactate greșit inclusiv expresiile „costuri cu combustibil” (pct. 30 și 65), „costuri cu cauciucuri” (pct. 39), care urmează a fi reformulate conform limbajului specific normativ.	Se acceptă
	12	La sbp. 25.3, sintagma „autorităților publice locale de nivelul I și II” va fi substituită cu sintagma „autorităților administrației publice locale de nivelul întâi și al doilea”	Se acceptă
	13	La pct. 28, cuvintele „din prezentul Regulament” urmează a fi excluse. Se va reține că, potrivit art. 55 alin. (4) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, în cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la elementul structural sau constitutiv respectiv, fără	Se acceptă

		a se indica că elementul respectiv face parte din același act normativ.	
	14	La pct. 36, 51, 57, 61, în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative, cuvintele „în vigoare”, se vor exclude.	Se acceptă
	15	Denumirea capitolului IV „Dispoziții finale” va fi revizuită și modificată, deoarece prevederile reprezintă dispoziții finale care sunt caracteristice doar legilor, iar în cazul actelor normative ale Guvernului, acestea, dacă cuprind reglementări privind obligația autorităților responsabile de a executa actul normativ (pct. 83), urmează a fi plasate în textul hotărârii.	Se acceptă
	16	Conținutul proiectului urmează a fi definitivat conform prevederilor art. 54 din Legea nr. 100/2017, 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.	Se acceptă

Secretar General

Angela ȚURCANU