



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2025

Chișinău

**Cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 47/2023
pentru aprobarea Regulamentului privind serviciile
publice de transport feroviar de pasageri**

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

1. Hotărârea Guvernului nr. 47/2023 pentru aprobarea Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2023, nr. 42-44, art. 85) se modifică după cum urmează:

1.1. în hotărâre, punctul 1 va avea următorul cuprins:

„1. Se aprobă:

1.1. Regulamentul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, conform anexei nr. 1;

1.2. Contractul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, conform anexei nr. 2.”;

1.2. anexa devine anexa nr. 1;

1.3. parafa de aprobare a Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri va avea următorul cuprins:

„Anexa nr. 1

la Hotărârea Guvernului nr. 47/2023”;

1.4. se completează cu anexa nr. 2 cu următorul cuprins:

„Anexa nr. 2

la Hotărârea Guvernului nr. 47/2023

CONTRACT nr. _____
privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri

Art. 1. Părțile contractante

În temeiul art. 78 din Codul transportului feroviar al Republicii Moldova nr. 19/2022 și al Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 47/2023,

Republica Moldova, reprezentată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu sediul în _____,
 (adresa)

IDNO _____, reprezentat prin ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale, domnul/doamna _____,
 în calitate de **Achizitor**, pe de o parte,
 și

_____,
 (denumirea întreprinderii feroviare)

cu sediul în _____,
 (adresa)

IDNO _____, reprezentată prin
 _____, domnul/doamna _____,
 (funcția)

în calitate de **Prestator**, pe de altă parte,

au convenit asupra următoarelor prevederi:

Art. 2. Definiții

În prezentul Contract privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri (în continuare – *Contract*), următoarele definiții semnifică:

2.1. *mersul trenurilor* – programul trenurilor de pasageri, precum și transporturile în scopul propriu al infrastructurii feroviare publice, emis de administratorul infrastructurii în conformitate cu Codul transportului feroviar al Republicii Moldova nr. 19/2022;

2.2. *compensarea serviciului public* – compensație furnizată prin prezentul Contract pentru furnizarea liniilor OSP de către Prestator;

2.3. *linii OSP* – liniile specificate în anexa nr. 3 care sunt acoperite de prezentul Contract;

2.4 *regulă generală* – măsură aplicată fără discriminare tuturor serviciilor publice de transport de pasageri dintr-o regiune geografică pentru care o autoritate competentă este responsabilă;

2.5. *transport public de pasageri de interes general* – servicii de transport de pasageri de interes general furnizate publicului fără discriminare și în mod continuu;

2.6. *obligăție de a opera* – obligație impusă Prestatorului de a opera liniile OSP acoperite de prezentul Contract, în condițiile prevăzute în anexa nr. 1 și care se referă la îndeplinirea unor standarde fixe privind continuitatea, regularitatea și capacitatea;

2.7. *obligăție de transport* – obligație impusă Prestatorului de a accepta și de a transporta pasageri pe liniile OSP acoperite de prezentul Contract, la tarifele specificate și în anumite condiții specificate;

2.8. *obligății tarifare* – obligație impusă Prestatorului de a aplica, în special pentru anumite categorii de pasageri sau pentru anumite rute, taxe fixe sau aprobate de orice autoritate publică, rate care sunt contrare intereselor comerciale ale operatorului și care rezultă din impunerea sau din refuzul de a modifica prevederile tarifare speciale;

2.9. *tarif întreg* – preț al serviciului de transport al unui pasager, calculat și aprobat în modul stabilit;

2.10. *tarif redus* – tarif pentru pasagerii care beneficiază de înlesniri la călătoria cu transportul feroviar în conformitate cu cadrul normativ;

2.11. *impediment justificator* – eveniment mai presus de controlul oricărei părți care, prin natura sa, nu ar fi putut fi prevăzut de către această parte sau, în cazul în care ar fi putut fi prevăzut, a fost inevitabil și include, dar nu se limitează la acte de dincolo de controlul uman, furtuni, cutremure, inundații, incendii, revolte, sabotaj, tulburări publice sau tulburări civile, de interferență din partea autorităților civile sau militare, acte de război (declarat sau nedeclarat), decizie/ordin al unei agenții competente de stat și eșecul surselor de energie.

Art. 3. Obiectul contractului

3.1. Prezentul Contract cuprinde prevederile specifice pentru asigurarea transportului feroviar de pasageri de interes general în Republica Moldova conform necesităților statului de a asigura mobilitatea persoanelor și de a contribui la coeziunea societății moldovenești.

3.2. Contractul se aplică curselor locale.

Art. 4. Scopul Contractului

4.1. Scopul prezentului Contract este de a reglementa condițiile în care Prestatorul va furniza serviciile de transport feroviar de pasageri pentru liniile specificate în anexa nr. 3 ca linii OSP și va beneficia de alocații din bugetul de stat în calitate de compensație de serviciu public.

4.2. Serviciile care nu sunt prevăzute în anexa nr. 3 nu sunt considerate a fi OSP și nu fac obiectul prezentului Contract.

Art. 5. Obligația serviciului de transport feroviar public de pasageri a Prestatorului

5.1. Transportul public feroviar de pasageri pe liniile respective, cu un număr definit de trenuri, de kilometri și de material rulant, specificate în anexa

nr. 3, constituie servicii de transport public de pasageri de interes general și sunt considerate ca OSP în cadrul prezentului Contract.

5.2. Guvernul Republicii Moldova va compensa prin plăți de la bugetul de stat furnizarea serviciilor publice pentru liniile OSP specificate în anexa nr. 3 Prestatorului, care, dacă ar avea în vedere exclusiv interesele sale comerciale, nu și-ar asuma sau nu și-ar asuma în aceleași condiții furnizarea acestor servicii.

Serviciile suplimentare de transport realizate în interesul comercial pe liniile prevăzute în anexa nr. 3 nu se consideră transport OSP.

5.3. În cadrul obligațiilor sale referitoare la liniile OSP, Prestatorul are obligația de a opera, de a realiza și de a tarifa conform condițiilor prevăzute în art. 7.

5.4. Prestatorul garantează operațiunile acoperite de prezentul Contract. Întreaga documentație va fi pusă la dispoziția Achizitorului, la cerere. În vederea evaluării gradului de îndeplinire a nivelului serviciului, Prestatorul este obligat să realizeze sondaje și numărători de pasageri pentru toate serviciile OSP, conform cerințelor stabilite în anexa nr. 6. Achizitorul are dreptul de a include întrebări suplimentare în chestionar.

5.5. Datele obținute trebuie transmise de către Prestator către Achizitor în conformitate cu calendarul prevăzut în anexa nr. 5. Orice numărătoare separată a pasagerilor va fi agreată separat, incluzând costul pentru serviciile suplimentare. La cerere, Prestatorul va informa Achizitorul cu privire la metodologia, perioada și locul colectării datelor.

5.6. Achizitorul poate solicita un eșantion pentru a verifica gradul de încredere și corectitudinea datelor privind furnizarea serviciilor. În astfel de cazuri, Prestatorul va asigura accesul personalului Achizitorului și al specialiștilor desemnați de către acesta la zonele destinate pasagerilor din trenurile acoperite de prezentul Contract.

5.7. Părțile vor cădea de acord asupra rezultatelor sondajelor și se vor angaja să continue să adapteze serviciile prevăzute în prezentul Contract prin amendarea anexei nr. 3, în special în cazurile de creștere a frecvenței trenurilor sau de suspendare a serviciilor cu trafic scăzut de pasageri.

5.8. Prestatorul are obligația de a monitoriza veniturile și cheltuielile fiecărui tren planificat și poate reduce numărul trenurilor neprofitabile, cu un număr scăzut de pasageri, implementând alte măsuri de raționalizare, cu aprobarea Achizitorului. În astfel de cazuri, anexa nr. 3 va fi modificată corespunzător.

Art. 6. Cerințe privind serviciile

6.1. Specificațiile privind serviciile pentru liniile prevăzute în anexa nr. 3 sunt agreate de către Părți.

Specificațiile serviciului, care sunt indicatori-cheie de performanță, sunt definite într-o anexă suplimentară, distinctă de anexa nr. 3, pentru a facilita modificările ulterioare.

Art.7. Obligații privind tarifele

7.1. Prestatorul are obligația de a transporta toți pasagerii care plătesc tarif întreg sau tarif redus, cu condiția ca titlurile de transport prezentate să fie valabile.

7.2. Plățile compensatorii ale OSP, agreate prin prezentul Contract, se acordă pentru prestarea serviciului public de transport feroviar de pasageri pe liniile OSP, cu menținerea nivelului tarifelor aflat în vigoare la data semnării Contractului.

Orice modificare a nivelului tarifelor de către Prestator face obiectul aprobării scrise prealabile din partea Achizitorului.

Art. 8. Compensația și calculul parametrilor

8.1. Nivelul compensației agreate între Guvern și Prestator și furnizarea serviciilor pentru liniile OSP în cadrul prezentului Contract corespund rezultatului financiar net dintre costurile ocazionate și veniturile generate pentru Prestator, incluzând o marjă de profit de ____% agreată în comun de către Părți.

8.2. Costurile anuale detaliate ale Prestatorului, referitoare la furnizarea serviciilor OSP acoperite de prezentul Contract, sunt previzionate în anexa nr. 4. Proiecția costurilor se actualizează anual, cel târziu până la sfârșitul lunii septembrie a fiecărui an, pentru a determina previziunile de costuri pentru anul următor.

8.3. Veniturile anuale detaliate ale Prestatorului sunt previzionate în anexa nr. 4. Proiecția veniturilor se actualizează anual, cel târziu până la sfârșitul lunii septembrie a fiecărui an, pentru a determina previziunile de venituri pentru anul următor.

8.4. Compensația OSP anuală se bazează pe previziunile *ex ante* de costuri, agreate în comun de către Părți, și pe previziunile de venituri relevante, definite în anexa nr. 4. Acoperirea automată a pierderilor Prestatorului este exclusă.

8.5. Părțile au obligația de a se întâlni cel puțin o dată pe an pentru a discuta rezultatele și rapoartele financiare. Fiecare Parte are dreptul de a solicita, în scris, convocarea unei întâlniri suplimentare pentru discutarea problemelor sau pentru posibilități de optimizare. Părțile trebuie să se întâlnească în termen de o lună. În cazul în care veniturile obținute din furnizarea serviciilor pe liniile OSP sunt inferioare veniturilor previzionate, Părțile vor analiza împreună cauzele și vor adapta, de comun acord, Contractul la noile condiții.

8.6. În funcție de rezultatele financiare și de cauzele performanței financiare scăzute, Părțile vor conveni asupra uneia sau mai multor dintre următoarele măsuri pentru soluționarea problemei:

- fie Achizitorul va compensa pierderile suplimentare generate de performanța financiară redusă, prin modificarea prezentului Contract, modificare ce va fi aprobată de Guvern;

– fie Prestatorul va modifica frecvența trenurilor sau va înceta furnizarea serviciilor pentru trenurile cu un trafic redus de pasageri;

– fie Prestatorul va îmbunătăți calitatea serviciilor și/sau strategia de tarificare, utilizând resurse financiare proprii pentru restabilirea condițiilor agreeate.

În toate cazurile, măsurile agreeate vor fi incluse într-un act adițional la prezentul Contract, semnat de ambele Părți.

8.7. Până la decizia finală privind cauzele performanței financiare scăzute și până la adaptarea prezentului Contract la noile condiții, Prestatorul va continua să furnizeze nivelurile de serviciu agreeate.

8.8. Compensarea acordată de către Guvern pentru serviciile de transport feroviar de pasageri prestate în baza prezentului Contract este prevăzută în anexa nr. 5.

8.9. Plata compensației se va realiza în conformitate cu calendarul de plată prevăzut în anexa nr. 5.

Art. 9. Durata și rezoluțiunea Contractului

9.1. Prezentul Contract este valabil pentru mersul trenurilor valabile pentru anul/anii _____, ținând cont de prevederile pct. 11-14 și 37 din Regulamentul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri.

9.2. Contractul încetează în oricare dintre următoarele cazuri:

9.2.1. oricare dintre Părți încetează prezentul Contract prin notificarea scrisă a celeilalte Părți, cu indicarea datei prevăzute pentru rezoluțiune, în cazul în care cealaltă Parte:

9.2.1.1. abandonează sau cesionează obligațiile ce îi revin în temeiul Contractului sau demonstrează în mod evident într-un alt fel intenția de nu mai continua executarea acestuia;

9.2.1.2. cedează prezentul Contract unei terțe părți fără consimțământul scris al celeilalte Părți;

9.2.2. dacă oricare dintre Părți este în culpă cu privire la executarea oricărei obligații contractuale, Partea care nu este în culpă poate notifica în scris această situație Părții aflate în culpă. În continuare, Părțile vor depune eforturile necesare pentru a se întâlni și a stabili modalitatea de remediere a neexecutării.

Dacă neexecutarea nu este remediată în termen de 30 de zile de la data primirii notificării sau dacă acest termen nu este prelungit prin acordul scris al Părților, Partea care nu este în culpă notifică Părții care este în culpă rezoluțiunea prezentului Contract, cu efect imediat. Dacă neexecutarea este ireparabilă, Partea care nu este în culpă dispune încetarea imediată a prezentului Contract, cu notificarea scrisă adresată Părții aflate în culpă;

9.2.3. o Parte încetează prezentul Contract, în conformitate cu art. 10 , ca urmare a unui eveniment de impediment justificator;

9.2.4. autorizația feroviară și/sau certificatul de siguranță sunt retrase ori expiră și nu mai este posibilă, din punct de vedere legal, executarea obligațiilor contractuale.

9.3. Achizitorul încetează unilateral prezentul Contract, cu efect imediat, prin notificarea celeilalte Părți, dacă Prestatorul intră în procedură de faliment, insolvență, lichidare, procedură de executare silită sau într-o altă situație similară.

9.4. Rezoluțiunea prezentului Contract nu aduce atingere drepturilor oricărei Părți împotriva celeilalte Părți cu privire la orice faptă sau omisiune în temeiul prezentului Contract survenită anterior unei astfel de rezoluțiuni.

9.5. Partea inițiatore a rezoluțiunii Contractului este obligată să comunice în termen de 10 zile lucrătoare celeilalte Părți intenția de încetare, printr-o scrisoare motivată. Partea notificată este obligată să răspundă în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea notificării. În lipsa unui răspuns argumentat în termenul indicat, rezoluțiunea va produce efecte în ziua următoare expirării termenului.

Art. 10. Adaptarea Contractului, succesiunea legală, subcontractarea

10.1. În cazul în care, pe durata perioadei contractuale:

10.1.1. au loc schimbări economice sau legale în afara ariei de influență a uneia sau a ambelor Părți (de exemplu, majorarea tarifelor de acces sau a altor tarife percepute de administratorul infrastructurii, creșterea costurilor de leasing al materialului rulant, a prețului combustibilului etc.); și

10.1.2. schimbarea constituie o modificare materială adversă ce afectează obligațiile asumate de una dintre Părți prin prezentul Contract,

Părțile se angajează să adapteze Contractul la noua situație printr-o înțelegere comună.

10.2. Ambele Părți se angajează să transmită succesorilor lor legali oficiali toate drepturile și obligațiile ce decurg din prezentul Contract. În cazul în care o modificare a legislației corporative generează consecințe economice nerezonabile pentru Prestator, Părțile se angajează să adapteze Contractul la noua situație printr-o înțelegere comună.

10.3. Dacă schimbările prevăzute la pct. 10.1 și 10.2 nu pot fi agreeate prin negocieri, se consideră că negocierile au eșuat.

În acest caz, Prestatorul ajustează serviciile OSP în conformitate cu propriile cerințe economice, printr-o notificare scrisă adresată Achizitorului, iar Achizitorul reduce plățile proporțional cu reducerea serviciilor.

După primirea notificării scrise cu privire la eșecul negocierilor, Părțile au dreptul de a rezilia Contractul fără nicio perioadă suplimentară de încheiere.

10.4. Opțiunea 1

10.4.1. În conformitate cu prevederile pct. 10.3, Prestatorul nu poate fi înlocuit de o altă parte la furnizarea serviciilor pentru liniile OSP fără acordul prealabil, exprimat în scris, al Achizitorului.

10.4.2. Prestatorul poate subcontracta servicii de transport complementare, cum ar fi asigurarea autocarelor pentru înlocuire. În acest caz, printr-o cerere scrisă adresată Achizitorului, Prestatorul trebuie să prezinte toate informațiile

relevante despre acordurile de contractare, incluzând numele subcontractorului, dovada calificării acestuia, tipul și volumul serviciilor subcontractate etc.

10.4.3. Prestatorul poate externaliza servicii referitoare la prezentul Contract, cum ar fi serviciile de curățenie, de contabilitate, de studii etc. către orice subcontractor.

10.5. Opțiunea 2

10.5.1. Prestatorul poate, în condițiile prevăzute la pct. 10.3, să subcontracteze serviciile către subcontractori care îndeplinesc standardele de calitate agreeate. Tipul și volumul serviciilor furnizate de subcontractori, precum și numele acestora trebuie comunicate Achizitorului, împreună cu dovada calificării subcontractorilor, anterior semnării Contractului.

10.5.2 Prestatorul poate subcontracta serviciile de transport prevăzute în prezentul Contract doar cu aprobarea scrisă a Achizitorului. Subcontractarea unor părți ale serviciilor nu diminuează în nicio formă responsabilitatea Prestatorului de a-și îndeplini obligațiile conform prezentului Contract.

10.6. În orice caz, Prestatorul rămâne responsabil în fața Achizitorului pentru îndeplinirea corespunzătoare a obligațiilor impuse prin prezentul Contract, iar obligațiile sale nu vor fi sub nicio formă diminuate de existența unui subcontractor sau a unei terțe părți căreia i se externalizează serviciile.

Art. 11. Participarea la emiterea biletelor

11.1. Orice participare la emiterea biletelor integrate sau la serviciile intermodale necesită notificarea prealabilă, în scris, din partea Achizitorului, chiar dacă Prestatorul nu solicită compensații suplimentare.

Art. 12. Raportare și control

12.1. Prestatorul este responsabil de documentarea statisticilor-cheie privind transportul de călătorii pe linii/rețea, cum ar fi numărul de pasageri, numărul de pasageri-kilometru, tarifele plătite pentru utilizarea infrastructurii, eficiența materialului rulant, conform celor prevăzute în anexa nr. 6.

12.2. Prestatorul are obligația de a raporta către Achizitor valorile previzionate în anexele nr. 1 și nr. 4 conform celor definite în anexa nr. 6.

12.3. Prestatorul trebuie să prezinte o listă detaliată a tuturor plăților primite pentru transportul de pasageri, care vor fi luate în calcul la stabilirea compensației OSP, conform celor definite în anexa nr. 6.

12.4. Achizitorul aplică penalități în cuantum de _____ MDL pentru fiecare raport în cazul neîndeplinirii de către Prestator a obligațiilor de raportare prevăzute în anexa nr. 6.

Art. 13. Transparența în calculul OSP

13.1. Prestatorul este responsabil de asigurarea unei transparențe financiare complete prin implementarea mecanismelor de contabilitate și control intern care să permită monitorizarea tuturor activităților de afaceri acoperite de

prezentul Contract. La solicitarea Achizitorului, Prestatorul va asigura efectuarea misiunilor pe baza procedurilor convenite conform Standardului Internațional privind Serviciile Conexă 4400 „Misiuni pe baza procedurilor convenite” de către o entitate de audit, în scopul demonstrării faptului că nicio subvenție încrucișată și nicio supracompensare nu sunt plătite din fonduri publice.

13.2. Pentru asigurarea transparenței financiare și evitarea subvențiilor încrucișate și a supracompensării, în cazul în care Prestatorul nu operează exclusiv servicii OSP acoperite de prezentul Contract și este, totodată, angajat și în alte activități neacoperite de prezentul Contract, conturile aferente celorlalte activități trebuie să fie separate de cele aferente activităților OSP, pentru a îndeplini următoarele condiții:

13.2.1. datele contabile corespunzătoare liniilor OSP trebuie să fie separate, iar proporția activelor și a cursurilor fixe aferente trebuie calculată în mod corespunzător, în conformitate cu reglementările contabile în vigoare;

13.2.2. toate costurile variabile, o contribuție adecvată la costurile fixe în legătură cu alte activități ale Prestatorului, neacoperite de prezentul Contract, nu pot fi în nicio situație incluse în conturile OSP și invers;

13.2.3. costurile pentru liniile OSP trebuie echilibrate cu veniturile operaționale generate de aceste linii, compensația pentru serviciul public și plățile efectuate de către autoritatea publică pentru obligațiile tarifare, fără posibilitatea transferului vreunui venit provenit din OSP către alte activități.

Art. 14. Penalități și stimulente

14.1. În cazul în care nivelul de serviciu și obiectivele privind punctualitatea nu sunt atinse, Prestatorului i se vor aplica penalități în conformitate cu prevederile art. 8 din anexa nr. 1. În cazul aplicării unei penalități, suma acesteia va fi dedusă din plata pentru luna aprilie a fiecărui an.

14.2. Pentru acordarea stimulentei Prestatorului în vederea îmbunătățirii continue a serviciilor și a creșterii numărului de pasageri, Părțile agreează instituirea unui mecanism de calcul anual bonus-malus pe baza creșterii anuale a numărului de pasageri, exprimat în pasageri-kilometru (pasageri x kilometru). Se va aplica un coeficient de reducere (bonus) atunci când volumul transportat depășește ținta stabilită în pct. 14.4 și se va aplica un coeficient de majorare (malus) atunci când volumul transportat este sub valoarea-ținta stabilită în pct. 14.5.

14.3. Pentru determinarea valorii coeficientului bonus-malus, Prestatorul va prezenta, în primele trei luni ale fiecărui an calendaristic, un raport privind calculul coeficientului bonus-malus, care va conține:

14.3.1. volumul de pasageri (în pasageri x kilometri) transportați cu doi ani înainte de respectivul an calendaristic pe respectivele linii OSP,

14.3.2. volumul de pasageri (în pasageri x kilometri) transportați pe respectivele linii OSP în anul calendaristic anterior,

14.3.3. procentul de realizare, calculat prin compararea volumului de pasageri efectiv transportați în anul anterior cu volumul de pasageri transportați cu doi ani înainte.

14.4. Survenirea circumstanțelor care justifică neexecutarea Contractului, momentul declanșării acestora și termenul de acțiune trebuie să fie confirmate printr-un aviz de atestare, emis în modul corespunzător de către organul competent din țara Părții contractante care invocă asemenea circumstanțe.

14.5. Prestatorul este eligibil pentru aplicarea unui coeficient de reducere (bonus) dacă procentul de creștere, măsurat în pasageri-kilometru pe liniile OSP, pentru fiecare an calendaristic este mai mare cu ____% (maximum 3% pentru a evita orice supracompensare). În acest caz, Prestatorul va primi o recompensă financiară egală cu ____% din valoarea anuală a Contractului pentru anul analizat. Plata recompensei financiare se va efectua împreună cu compensația pentru luna aprilie.

14.6. Prestatorului i se va aplica un coeficient de majorare (malus) dacă procentul de scădere, măsurat în pasageri-kilometru pe liniile OSP, pentru fiecare an calendaristic este mai mare cu ____% și acesta a fost generat de acțiunile/inacțiunile sale. În acest caz, Prestatorul va datora o penalitate egală cu ____% din valoarea anuală a Contractului pentru anul analizat. Penalitatea se va deduce din compensația pentru luna aprilie.

14.7. Prestatorul va prezenta Achizitorului un raport al coeficientului bonus-malus conform anexei nr. 5. În termen de cinci zile de la prezentarea raportului, Achizitorul va aproba sau va transmite în scris observațiile sale cu privire la calculul coeficientului bonus-malus. În cazul respingerii, Părțile vor agree de comun acord asupra aplicării coeficientului de reducere (bonus) sau a coeficientului de majorare (malus).

14.8. Coeficientul bonus-malus și penalitățile se exclud reciproc, iar plățile sau reducerile corespunzătoare se vor efectua împreună cu compensația pentru luna aprilie a fiecărui an.

Art. 15. Înlocuirea serviciilor feroviare cu servicii rutiere și servicii rutiere de urgență

15.1. În cazul în care, ca urmare a unor lucrări de întreținere, construcție, operare sau alte situații cauzate de către administratorul infrastructurii [denumirea administratorului infrastructurii], serviciile agreeate nu pot fi furnizate pe calea ferată, Prestatorul trebuie să asigure, pe propria cheltuială, servicii de transport rutier pentru înlocuirea serviciilor de transport feroviar, cu rambursarea ulterioară a acestor cheltuieli de către administratorul infrastructurii. Prestatorul are obligația de a informa Achizitorul despre înlocuirea serviciilor feroviare cu servicii rutiere imediat ce apare această necesitate.

15.2. În cazul în care, din motive de ordin operațional sau din alte motive cauzate de către Prestator, serviciile agreeate nu pot fi furnizate pe calea ferată, acesta va asigura, pe propria cheltuială, servicii rutiere adecvate de urgență.

Prestatorul are obligația de a informa Achizitorul despre implementarea unui serviciu rutier de urgență imediat ce apare această necesitate.

15.3. Costurile suportate de către Prestator pentru serviciile rutiere de înlocuire prevăzute la pct. 15.1 și 15.2 și veniturile aferente obținute vor fi luate în considerare la calculul compensației OSP, în conformitate cu prevederile art. 8.

Art. 16. Impediment justificator

16.1. Niciuna dintre Părți nu va fi făcută responsabilă pentru neîndeplinirea obligațiilor prevăzute în prezentul Contract în măsura și pe durata în care îndeplinirea acestora este blocată, împiedicată sau întârziată ca urmare directă a unui eveniment de impediment justificator.

16.2. Imediat ce ia cunoștință de producerea unui eveniment de impediment justificator care cauzează întârzierea sau imposibilitatea îndeplinirii oricărei obligații prevăzute de prezentul Contract, Partea afectată este obligată să notifice celeilalte Părți fără întârziere, dar nu mai târziu de 24 de ore de la momentul constatării evenimentului, producerea evenimentului și să furnizeze detalii despre natura acestuia și despre efectele anticipate ale evenimentului. În lipsa notificării în termenul prevăzut, se consideră că Partea afectată renunță la drepturile conferite în temeiul prezentului articol.

16.3. În cazul în care, ca urmare a unui eveniment de impediment justificator, o Parte este împiedicată sau întârziată în îndeplinirea obligațiilor sale ori circulația este împiedicată sau întârziată pentru o perioadă neîntreruptă de 30 de zile sau mai mult de la data notificării prevăzute la pct. 16.2, respectiva Parte poate denunța prezentul Contract printr-o notificare scrisă transmisă celeilalte Părți, cu un preaviz de minimum șapte zile. În acest caz, Achizitorul nu este obligat să plătească nicio compensație pentru neîndeplinirea Contractului.

Art. 17. Prevederi finale

17.1. În cazul în care orice prevedere a prezentului Contract este considerată nevalidă, ilegală, inaplicabilă sau în conflict cu legislația oricărei jurisdicții, validitatea, legalitatea și aplicabilitatea celorlalte prevederi contractuale nu vor fi afectate sau deteriorate.

17.2. Orice informații cu caracter confidențial privind activitatea comercială, transmise de către Prestator Achizitorului în cadrul prezentului Contract, vor fi tratate de către Achizitor și angajații acestuia ca strict confidențiale.

17.3. Toate costurile, taxele și tarifele referitoare la încheierea prezentului Contract vor fi suportate de către Prestator .

17.4. În cazul unor dezacorduri referitoare la implementarea Contractului, Părțile se angajează să le soluționeze pe cale amiabilă. Dacă nu este posibilă o soluționare amiabilă în termen de 30 de zile de la data la care Partea interesată a

notificat celeilalte Părți existența unei dispute, Partea interesată poate înainta dosarul către instanța competentă pentru soluționarea litigiului.

17.5. Judecătoria Chișinău este instanța competentă pentru soluționarea oricăror litigii care decurg din prezentul Contract atunci când Părțile nu reușesc soluționarea acestora pe cale amiabilă.

17.6. Indiferent de natura dezacordului, Părțile nu vor reduce sau înceta furnizarea serviciilor prevăzute în prezentul Contract înainte ca Judecătoria Chișinău să emită o hotărâre, care a devenit definitivă și irevocabilă.

17.7. Întreaga comunicare referitoare la prezentul Contract sau efectuată în temeiul acestuia se va realiza în scris și va fi înaintată sau transmisă prin mijloace electronice, fax sau poștă, cu confirmarea primirii de către destinatar. În cazuri de urgență, comunicarea se poate efectua prin telefon, cu condiția confirmării ulterioare în scris.

17.8. Prezentul Contract cuprinde întregul contract al Părților privind acest subiect și anulează toate acordurile, înțelegerile și aranjamentele anterioare, verbale sau scrise, referitoare la aceste condiții. Prezentul Contract poate fi amendat doar în scris sub semnătura reprezentanților autorizați ai Părților.

17.9. Contractul intră în vigoare la data intrării în vigoare a mersului trenurilor sau la o altă dată convenită de ambele Părți. Fiecare Parte are obligația de a pregăti documentația necesară, de a asigura reprezentarea necesară și de a acționa în vederea intrării în vigoare a prezentului Contract. Orice prevedere care nu este aplicabilă sau valabilă nu va afecta valabilitatea celorlalte prevederi.

17.10. Prezentul Contract, împreună cu anexele sale, care fac parte integrantă din cuprinsul său, reprezintă voința Părților.

17.11. Prezentul Contract a fost încheiat astăzi, ____ 20____, în 2 (două) exemplare, câte unul pentru fiecare Parte.

Achizitor

Prestator

Anexa nr. 1
la Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de pasageri

ACORD DETALIAT DE SERVICII

Art. 1. Serviciile acoperite

1.1. Liniile OSP prevăzute în anexa nr. 3 vor fi operate în conformitate cu nivelul de serviciu prevăzut în prezenta anexă.

1.2. Prestatorul este obligat să furnizeze tuturor pasagerilor aceeași calitate a serviciilor, luând în considerare capacitatea tehnică a infrastructurii publice și mijloacele de transport disponibile.

Art. 2. Specificații privind materialul rulant

2.1. Prestatorul trebuie să asigure material rulant corespunzător pentru liniile OSP detaliate în anexa nr. 3. Capacitatea locurilor pentru fiecare linie este stabilită în anexa nr. 3.

2.2. Materialul rulant asigurat de către Prestator trebuie să fie dotat cu o toaletă pentru _____ locuri. Reieșind din caracteristicile tehnice de configurare ale materialului rulant și toate părțile accesibile publice ale acestuia, ele trebuie să fie accesibile pentru persoanele cu mobilitate redusă.

2.3. Materialul rulant asigurat de către Prestator trebuie să fie curat. Curățenia vehiculelor va fi asigurată prin operațiuni de curățare în conformitate cu manualul producătorului materialului rulant și, dacă este cazul, prin operațiuni suplimentare de curățare.

(Raport privind întreținerea – anexa nr. 6 „Raportare”. Curățenia trenurilor este adesea inclusă printre indicatorii-cheie de performanță și în sistemul de bonus/malus).

2.4. Materialul rulant asigurat de către Prestator trebuie întreținut în conformitate cu planul de întreținere al producătorului respectivului material rulant.

(Raport privind întreținerea – anexa nr. 65 „Raportare”. Defecțiunile trenurilor sunt incluse adesea printre indicatorii-cheie de performanță și în sistemul bonus/malus).

2.5. Cerințele prevăzute la pct. 2.4 trebuie documentate și raportate Achizitorului, în conformitate cu cerințele de raportare prevăzute în anexa nr. 6.

Art. 3. Personalul trenurilor

3.1. Prestatorul are obligația de a asigura personalul necesar în trenuri, conform nevoilor operaționale.

Art. 4. Măsurări privind punctualitatea

4.1. Punctualitatea serviciilor feroviare este definită ca o prevedere referitoare la operarea serviciilor feroviare în conformitate cu mersul oficial al trenurilor. Un serviciu feroviar se consideră punctual dacă sosirea în stație nu depășește cu mai mult de _____ minute ora prevăzută în mersul oficial al trenurilor și dacă plecarea din stație nu întârzie cu mai mult de _____ minute față de ora prevăzută în mersul oficial al trenurilor. Sosirea în stație înainte de ora prevăzută nu este considerată ca o nerespectare a punctualității. Plecarea trenurilor înainte de ora prevăzută în mersul oficial al trenurilor este interzisă.

(Conform declarației privind rețeaua sau înțelegerii inițiale. În Austria, Germania și Elveția – 5 minute).

4.2. Prestatorul trebuie să prezinte Achizitorului, în termen de cel mult _____ zile de la încheierea perioadei de raportare stabilite în anexa nr. 6, un raport privind punctualitatea liniilor OSP, care va include doar liniile OSP și va indica:

- 4.2.1. punctualitatea globală a trenurilor,
- 4.2.2. punctualitatea fiecărui tren;
- 4.2.3. lista trenurilor anulate integral;
- 4.2.4. lista anulărilor parțiale de trenuri, cu justificările corespunzătoare.

Prestatorul va indica serviciile cu frecvente probleme privind punctualitatea și va prezenta un plan de acțiuni pentru îmbunătățirea serviciului.

(Raport privind punctualitatea și îmbunătățirea serviciului – anexa nr. 6 „Raportare”)

4.3. Măsurarea punctualității pentru toate liniile OSP și a serviciilor oferite se va realiza de către Prestator și va include obligatoriu prezentarea motivelor întârzierilor constatate.

4.4. În termen de _____ săptămâni de la prezentarea de către Prestator a raportului periodic privind punctualitatea, Părțile vor discuta raportul și vor negocia acțiunile necesare pentru îmbunătățirea serviciului în ceea ce privește punctualitatea.

Art. 5. Masuri de siguranță

5.1. Toate operațiunile desfășurate de către Prestator trebuie să fie conforme cu reglementările aplicabile în domeniul siguranței feroviare.

Art. 6. Vânzarea biletelor

6.1. Prestatorul are obligația de a asigura vânzarea biletelor în format online în stații și în trenuri.

(Cel puțin în format online și în trenuri, deși majoritatea contractelor OSP prevăd obligatoriu vânzarea online)

Art. 7. Alte cerințe privind calitatea

7.1. Personalul desemnat pentru operarea serviciilor OSP trebuie să cunoască:

- 7.1.1 traseul trenului;
- 7.1.2. mersul trenurilor;
- 7.1.3. conexiunea cu alte trenuri;
- 7.1.4. tarifele;
- 7.1.5. serviciile ce pot fi furnizate în tren.

Personalul trebuie să manifeste un comportament prietenos și să sprijine pasagerii. Personalul trebuie să cunoască bine limba română pentru a comunica fără impedimente cu pasagerii.

Personalul are obligația de a purta uniforme curate și îngrijite.

7.2. Prestatorul are obligația de a asigura un management profesionist al plângerilor primite din partea pasagerilor.

7.3. Prestatorul are obligația de a informa pasagerii cu privire la:

- 7.3.1. mersul trenurilor;
- 7.3.2. întârzierea trenurilor;

7.3.3. existența vagoanelor restaurant;

7.3.4. existența vagoanelor special amenajate pentru persoanele cu mobilitate redusă.

Art. 8. Penalități

8.1. Achizitorul are dreptul să impună măsuri atunci când obiectivele stabilite referitoare la punctualitate nu sunt îndeplinite de către Prestator sau atunci când trenurile pleacă înainte de ora prevăzută în mersul oficial al trenurilor.

8.2. În cazul în care punctualitatea globală a Prestatorului este mai mică decât valoarea agreată inițial cu peste ____%, iar întârzierile sunt cauzate de slaba performanță a Prestatorului, Achizitorul are dreptul de a reduce compensația cu un procent egal cu diferența dintre punctualitatea agreată și cea reală. La calcul se vor lua în considerare exclusiv întârzierile atribuite Prestatorului.

(Cu titlu de exemplu, în Austria obiectivul referitor la punctualitatea transportului local este de 95%, cu toleranțe acceptate între 94% și 96%. În plus, pe lângă punctualitate, sunt evaluați indicatori precum curățenia trenurilor, deteriorările trenurilor, informarea călătorilor și managementul plângerilor. Valoarea totală a coeficientului bonus-malus pentru indicatorii-cheie de performanță este limitată la 3% din compensația totală.)

8.3. Anularea totală sau parțială a unui tren din cauza Prestatorului atrage neplata unei sume care reflectă numărul de tren-kilometri anulați raportat la numărul total de tren-kilometri.

8.4. În cazul în care trenul nu oprește într-o stație planificată pe linia OSP din cauza Prestatorului, nu se va achita suma care reflectă numărul de tren-kilometri dintre stația anterioară și stația următoare celei în cauză raportat la numărul total de tren-kilometri.

Art. 9. Reducerea sau creșterea serviciilor

9.1. Reducerea sau creșterea capacității disponibile este posibilă în cazurile în care cererea pasagerilor scade sau crește semnificativ pe linia OSP afectată de indicatorii-cheie de performanță stabiliți în anexa nr. 2.

Anexa nr. 2
la Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de pasageri

**Indicatori-cheie de performanță pentru Contractul
privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri**

Indicatori obiectivi
Punctualitate
Managementul plângerilor
Siguranță
Informarea în condiții normale
Ocuparea locurilor
Indicatori subiectivi
Curățenia trenurilor
Personal
Informarea în caz de întârzieri și în condiții neobișnuite
Marketing

Anexa nr. 3
la Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de pasageri

LINII ȘI MERSUL TRENURILOR

Art. 1. Serviciul minim

1.1. Prestatorul este obligat să furnizeze un minim de _____ tren-kilometru pentru perioada prevăzută la art. 2.

Art. 2. Linii și mersul trenurilor 20-____/20_____

Linie	Opriri	Frecvență	Categoria trenului	Capacitatea trenului	Tren-km

Art. 3. Cadrul de timp

3.1. Anunțarea schimbărilor mersului trenurilor, stabilirea ordinii acestor modificări și a ordinii traselor de tren se realizează în conformitate cu Regulile de alocare a capacității de infrastructură feroviară, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 547/2024, precum și cu Drepturile și obligațiile pasagerilor în transportul feroviar și regulile de furnizare a serviciilor în transportul feroviar de pasageri, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 593/2023.

Anexa nr. 4
la Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de pasageri

PREVIZIUNI DE VENITURI/COSTURI

Previziuni venituri/costuri 20_____

Linia	Venituri totale, lei	Din care: din vânzarea biletelor	Din care, bilete gratuite pentru pasagerii care beneficiază de înlesniri la călătoria cu transportul feroviar, conform Hotărârii Guvernului nr. 1053/1998	Costuri totale, lei	Costuri ale transportatorului (tracțiune + vagoane), lei	Costuri pentru infrastructură, lei	Altele	Număr tren-km	Diferența dintre veniturile și costurile totale, lei
									-

Previziuni venituri/costuri 20_____

Linia	Venituri totale, lei	Din care: din vânzarea biletelor	Din care, bilete gratuite pentru pasagerii care beneficiază de înlesniri la călătoria cu transportul feroviar, conform Hotărârii Guvernului nr. 1053/1998	Costuri totale, lei	Costuri ale transportatorului (tracțiune + vagoane), lei	Costuri pentru infrastructură, lei	Altele	Număr tren-km	Diferența dintre veniturile și costurile totale, lei
									-

Previziuni venituri/costuri 20_____

Linia	Venituri totale, lei	Din care: din vânzarea biletelor	Din care, bilete gratuite pentru pasagerii care beneficiază de înlesniri la călătoria cu transportul feroviar, conform Hotărârii Guvernului nr. 1053/1998	Costuri totale, lei	Costuri ale transportatorului (tracțiune + vagoane), lei	Costuri pentru infrastructură, lei	Altele	Număr tren-km	Diferența dintre veniturile și costurile totale, lei
									-

Previziuni venituri/costuri 20_____

Linia	Venituri totale, lei	Din care: din vânzarea biletelor	Din care, bilete gratuite pentru pasagerii care beneficiază de înlesniri la călătoria cu transportul feroviar, conform Hotărârii Guvernului nr. 1053/1998	Costuri totale, lei	Costuri ale transportatorului (tracțiune + vagoane), lei	Costuri pentru infrastructură, lei	Altele	Număr tren-km	Diferența dintre veniturile și costurile totale, lei
									-

Previziuni venituri/costuri 20_____

Linia	Venituri totale, lei	Din care: din vânzarea biletelor	Din care, bilete gratuite pentru pasagerii care beneficiază de înlesniri la călătoria cu transportul feroviar, conform Hotărârii Guvernului nr. 1053/1998	Costuri totale, lei	Costuri ale transportatorului (tracțiune + vagoane), lei	Costuri pentru infrastructură, lei	Altele	Număr tren-km	Diferența dintre veniturile și costurile totale, lei
									-

Anexa nr. 5
la Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de pasageri

CALENDARUL DE PLATĂ A COMPENSAȚIEI

Art. 1. Plăți

Compensația acordată de către Guvernul Republicii Moldova sau de către autoritățile sale competente este în cuantum de _____ MDL, sumă împărțită în 12 părți egale, începând cu data intrării în vigoare a mersului trenurilor 20____/20____, în vederea asigurării serviciilor de transport public de pasageri de interes general.

Această sumă se va ajusta în anii următori în conformitate cu prevederile art. 5 pct. 2 din cadrul Contractului.

Art. 2. Procedura de plată

Procedura de plată se va stabili de către Guvern la aprobarea încheierii Contractului.

Anexa nr. 6
la Contractul privind serviciile
publice de transport feroviar de pasageri

RAPORTARE

Nr. crt.	Conform	Obiectiv	Informații solicitate	Documentație	Frecvența raportării	Raportare către	Data-limită de transmitere	Data de începere
1.	Pct. 5.4 din Contract	Sondaj în rândul pasagerilor	Linia; Data și locul, Vârsta și sexul interviuatului, scopul călătoriei, satisfacția, calitatea serviciului, aspecte de îmbunătățit etc. Minimum _____ intervievați	Linii; Metodologie; Data și locul; Sumarul constatărilor; Chestionare completate	Anual	Achizitor	10 zile după perioada sondajului	
2.	Pct. 5.4 din Contract	Numărarea pasagerilor	Linia; Data și locul; Numărul de pasageri Minimum o dată/an pentru fiecare linie	Linia; Data și locul; Numărul de pasageri	Semestrial (una în prima jumătate a anului, alta în cea de-a doua jumătate)	Achizitor	10 zile după numărătoare	
3.	Pct. 12.1 din Contract	Statistici-cheie	Transportul de pasageri pe linii/rețea (zona), cum ar fi numărul de pasageri, numărul de pasageri-km, tren-km, eficiența materialului rulant, ocuparea locurilor	Mersul trenurilor; Raportul administratorului infrastructurii (pe baza acordului de utilizare a infrastructurii); Statistici-cheie conform informațiilor solicitate	Anual	Achizitor	15 zile	
4.	Pct. 12.2. din Contract	Raport de previziuni privind	Evaluarea <i>ex post</i> a costurilor și a veniturilor în raport cu datele previzionate	Raport privind previziunile de performanță;	Semestrial	Achizitor	15 zile	

Nr. crt.	Conform	Obiectiv	Informații solicitate	Documentație	Frecvența raportării	Raportare către	Data-limită de transmitere	Data de începere
		compararea performanțelor		Declarații financiare				
5.	Pct. 12.3 din Contract	Raport privind compensația OSP	Lista detaliată a tuturor plăților primite de la autoritatea publică pentru transportul de pasageri	Raport privind compensația OPS; Declarații financiare	Semestrial	Achizitor	10 zile	
6.	Pct. 14.3 din Contract	Raport privind sistemul bonus-malus și penalitățile	Creșterea numărului de pasageri; Metodologia; Calculul coeficientului bonus-malus și al penalităților pe baza pct. 9 din anexa nr. 1	Raport al coeficientului bonus-malus; Statistici privind pasagerii Raport privind statisticile-cheie; Raport privind punctualitatea și îmbunătățirea serviciului	Anual	Achizitor	Sfârșitul lunii martie	
7.	Pct. 16.3 din Contract	Raport privind impedimentul justificator	Detalii despre natura și efectele anticipate ale evenimentului	Raport privind impedimentul justificator	24 de ore de la producerea evenimentului	Achizitor	5 zile	
8.	Pct. 2.3 și 2.4 din anexa nr. 1	Raport de întreținere	Operațiuni de curățenie și de întreținere	Planuri de întreținere ale producătorilor; Rapoarte de inspecție; Protocoale/procese-verbale de curățenie/întreținere	Anual	Achizitor	20 de zile	
9.	Pct. 4.2 din anexa nr. 1	Raportul privind punctualitatea și îmbunătățirea serviciului	Punctualitatea globală a trenurilor și punctualitatea pentru fiecare tren, trenurile anulate parțial sau integral, precum și justificarea corespunzătoare și desemnarea responsabilului (MI, operator, forță majoră) și măsurile adoptate	Raportul MI privind punctualitatea; Metodologia de alocare; Raport privind punctualitatea și îmbunătățirea serviciului	Semestrial	Achizitor	30 de zile”.	

2. Procedura de atribuire și de încheiere a Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri se inițiază în urma planificării alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală.

3. Itinerarul curselor feroviare de pasageri se stabilește de către Grupul de lucru pentru organizarea și desfășurarea lucrărilor de atribuire a Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri.

4. Marja de profit, procentul de creștere, procentul de scădere, procentul punctualității globale și procedura de plată se stabilesc de către Grupul de lucru pentru organizarea și desfășurarea lucrărilor de atribuire a Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri.

5. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea termenului de o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Prim-ministru

DORIN RECEAN

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

Ministrul finanțelor

Victoria Belous

Nota de fundamentare
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 47/2023 pentru aprobarea Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri (370/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. 81 lit. (a) și Anexei X la capitolul 15 (Transporturi) din titlul IV din Acordul de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014, ratificat prin Legea nr. 112/2014 și art. 78 alin. (1)-(2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, precum și în vederea executării prevederilor punctelor 7.1 din Planul de acțiuni privind implementarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017. Totodată, promovarea proiectului este condiționată de următoarele: - Acordul de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare în vederea realizării Programului „Moldova, măsuri în situație de urgență, reziliență și competitivitate. Operațiunea de politici de dezvoltare”, semnat la Chișinău la 4 iulie 2022, ratificat prin Legea nr. 197/2022¹; - Acordul de finanțare dintre Republica Moldova și Asociația Internațională pentru Dezvoltare în vederea realizării Programului „Moldova, măsuri în situație de urgență, reziliență și competitivitate. Operațiunea de politici de dezvoltare”, semnat la Chișinău la 4 iulie 2022, ratificat prin Legea nr. 198/2022²; - Acordul de grant dintre Republica Moldova și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare și Asociația Internațională pentru Dezvoltare „Fondul fiduciar multidonator pentru cofinanțarea Programului «Moldova, măsuri în situație de urgență, reziliență și competitivitate. Operațiunea de politici de dezvoltare»”, semnat la Chișinău la 9 decembrie 2022, ratificat prin Legea nr. 349/2022³; - Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare în vederea realizării Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, semnat la Chișinău la 14 noiembrie 2014, ratificat prin Legea nr. 22/2015, cu modificările ulterioare; - Contractul de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant ale Republicii Moldova, semnat la Chișinău la 26 septembrie 2016, ratificat prin Legea nr. 298/2016, cu modificările ulterioare. Suplimentar, aprobarea proiectului Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri este executată în temeiul Pilonului 2 Măsurei 6 din Anexa nr. 1 la Agenda de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025.
2.2 Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Actualmente, prin art. 78 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, se permite Guvernului să comande serviciile de transport feroviar de pasageri prin cofinanțarea serviciilor evocate. Astfel de obligații nu au fost reglementate de Codul transportului feroviar nr. 309/2003,

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

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

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

care a fost în vigoare pînă la 17 februarie 2024. Respectiv, instrumentul prenotat de promovare a transportului feroviar de pasageri nu a fost utilizat anterior de Guvern.

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

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

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

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

Documentul propus spre aprobare conține clauze cu privire la:

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

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

A fost examinată opțiunea „a nu face nimic”, însă neelaborarea proiectului Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri este contrară angajamentelor internaționale ale Republicii Moldova.

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

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

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

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

4. Analiza impactului de reglementare

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

la prestarea serviciului respectiv. Administrațiile a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” informau Guvernul despre dificultățile întâmpinate și necesitatea intervenției pentru a menține serviciile de transport local de pasageri. Reticența Guvernului de a interveni se justifica prin faptul că întreprinderea generează anumite venituri din transport marfă și prin intermediul încrucișării financiare respective, întreprinderea urmează să asigure cetățenii cu curse feroviare locale de pasageri. Dezinteresul nominalizat, în comun cu respingerea propunerii de a subvenționa întreținerea infrastructurii feroviare, au adus Î.S. „Calea Ferată din Moldova” în prag de faliment. Aceasta înregistrând lipsă de lichidități financiare pentru acoperirea cheltuielilor. Astfel, în anul 2015 și anii 2020-2021, administrația Î.S. „Calea Ferată din Moldova” nu avea capacitate să remunereze angajații pentru munca prestată. Aceasta situație s-a repetat și în anul 2023.
4.4 Impactul social
Există potențial de a majora volumul pasagerilor transportați cu trenurile locale. În context, liberalizarea pieței serviciilor de transport pasageri și posibilitatea contractării serviciilor respective de către stat, sporește atractivitatea pentru mediul de afaceri de a investi în material rulant, având garanții pe termen lung convenite în contractele privind obligațiile de servicii publice de pasageri, privind sustenabilitatea serviciului și co-finanțarea acestuia de către comanditar. În context, implementarea instrumentului de cofinanțare a serviciilor de transport feroviar de pasageri va permite extinderea curselor feroviare.
4.4.1 Impactul asupra datelor cu caracter personal
Proiectul nu are impact asupra datelor cu caracter personal.
4.4.2 Impactul asupra echității și egalității de gen
Proiectul nu are impact asupra echității și egalității de gen.
4.5 Impactul asupra mediului
Călătoria cu trenul rămâne cel mai ecologic mod de transport de pasageri din Europa. Evaluarea are la bază cercetarea diferitelor tipuri de transport în sprijinul eforturilor pentru punerea în aplicare a Acordului ecologic al Uniunii Europene. Raportul anual de transport și mediu realizat de Agenția Europeană de Mediu îndeamnă oamenii să aleagă transportul feroviar datorită nivelului redus al emisiilor de gaze cu efect de seră pe care acesta le produce. Acordul Verde European își dorește ca Europa să devină primul continent neutru din punct de vedere climatic. Printre altele, acesta include ca obiectiv reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din transporturi cu 90% până în anul 2050 comparativ cu anul 1990. Schimbarea altor tipuri de transport de pasageri pe cel feroviar poate juca un rol cheie în atingerea acestui obiectiv, deoarece trecerea la un transport sustenabil poate aduce o contribuție importantă la scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră. În 2018, sectorul transporturilor a reprezentat 25% din emisiile de gaze cu efect de seră din UE. Din aceste emisii 72% provin din transportul rutier, 14% din cel maritim, 13% din cel aviat, iar din transportul feroviar provin doar 0.4%.
4.6 Alte impacturi și informații relevante
-
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1 Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Promovarea și aprobarea proiectului nu prevede implementarea măsurilor de transpunere a actelor normative UE.
5.2 Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
Proiectul prevede implementarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului și Regulamentul (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al

Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului

Anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ a fost plasat pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14259).

Proiectul 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/anunt-de-consultare-publica-a-cu-privire-la-aprobarea-contractului-privind-serviciile-publice-de-transport-feroviar-de-pasageri/14259>).

Proiectul a fost avizat de următoarele instituții:

- Ministerul Finanțelor (nr. 07/5-03/254/828 din 09.06.2025, nr. 09/2-03/331/1082 din 17.07.2025, comentariu în e-legiferare);
- Ministerul Afacerilor Interne (nr. 38/1868 din 27.05.2025, nr. 38/ 2406 din 09.07.2025, nr. 38/ 3141 din 03.09.2025);
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 17-2700 din 15.09.2025);
- Ministerul Mediului (nr.13-05/1514 din 29.05.2025);
- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare (nr. 21-03/1457 din 27.05.2025);
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale (nr. 07/2504 din 26.05.2025);
- Serviciul de Informații și Securitate (nr. IE/5460 din 30 mai 2025, nr. IE/9508 din 11.09.2025);
- Centrul de Armonizare a Legislației (nr. 31/02-69-5403 din 20 mai 2025);
- Agenția Proprietății Publice (nr. 05-04-3652 din 15.05.2025);
- Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/8981 din 28.05.2025);
- Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (nr. 39 din 26.05.2025, nr. 60 din 04 septembrie 2025).

Proiectul de act normativ a fost supus expertizării de către:

- Centrul Național Anticorupție (nr.06/2/12073 din 15.07.2025, Raportul nr. EHG25/10733 din 15.07.2025, 06/2/15978 din 10.09.2025);
- Ministerul Justiției (nr. 04/2-7126 din 18.07.2025, nr. 04/2-8942 din 09.09.2025).

7. Concluziile expertizelor

Prin demersul nr. nr.06/2/12073 din 15.07.2025, a fost prezentat Raportul de expertiză anticorupție nr. EHG25/10733 din 15.07.2025 care concluzionează următoarele.

Potrivit notei de fundamentare, proiectul este elaborat în scopul sporirii siguranței cetățenilor, micșorării ambuteiajelor rutiere, fluidizării traficului interurban de transport rutier de călători, îmbunătățirea calității serviciilor de transport pasageri și ieftiniri serviciilor de transport pasageri.

Autorul a prezentat Sinteza avizelor parvenite în cadrul procesului de consultare publică a proiectului de către autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect/instituțiilor interesate, fapt ce denotă aspectul definitiv al acestuia și întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.28 al Legii nr.82/2017 - pentru efectuarea expertizei anticorupție.

În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit.a)-d) al Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional. Nota informativă a proiectului a fost întocmită cu întrunirea exigențelor de tehnică legislativă statuate de prevederile art.30 lit.a)-f) al Legii cu privire la actele normative nr.100 din 22 decembrie 2017. Analiza prevederilor propuse prin prisma standardelor naționale/internaționale anticorupție, denotă unele deficiențe ce vulnerabilizează procesele operaționale reglementate și pot condiționa multiple riscuri de corupție aferente

- utilizării unor formule permissive de reglementare a activității agenților publici;

- omiterii plafonării în conținutul proiectului a i) marjei maxime de profit admisibile în context și ii) penalităților aplicabile conform clauzelor contractuale; - aprobarea deciziilor privind compensarea veniturilor suplimentare cu orice plăți neefectuate; - subcontractării serviciilor de către întreprinderea feroviară. Implementarea prevederilor propuse, poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este detrimentul interesului public general (în sensul prevăzut de prevederile Legii integrității nr.82 din 25 mai 2017), în condițiile respectării recomandărilor vizate de compartimentul III al prezentului raport de expertiză anticorupție. Proiectul hotărârii a fost supus expertizei juridice în conformitate cu prevederile art. 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind recepționat avizul Ministerului Justiției nr. nr. 04/2-7126 din 18.07.2025. 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
Nu este necesar de aprobat acte normative suplimentare în vederea punerii în aplicare a proiectului.

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU

Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 47/2023 pentru aprobarea Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri (370MIDR/2025)

Instituția	Nr.crt.	Conținutul obiecției/prounerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Centrul de Armonizare a Legislației (nr. 31/02-69-5403 din 20 mai 2025)	1	Proiectul prenotat are drept scop aprobarea Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, elaborat în conformitate cu prevederile Codului transportului feroviar nr. 19/2022. Contractul stabilește condițiile în care operatorii feroviari vor presta servicii de transport de pasageri pe rutele considerate de interes public (OSP), pentru care este necesară o susținere financiară din partea statului. Totodată, proiectul instituie un cadru de colaborare între autoritatea publică și operator, care reflectă criterii de calitate, raportare periodică, penalități pentru neconformare și stimulente pentru performanță în conformitate cu standardele Uniunii Europene. Din punct de vedere al dreptului UE, prin prisma obiectului de reglementare, prezentul demers normativ se circumscrie reglementărilor statuate la nivelul UE, subsumate Politicii europene în domeniul Transporturilor (Capitolul 14). De asemenea, remarcăm că elaborarea proiectului național este importantă în contextul realizării obligațiilor Republicii Moldova, ce rezultă din Anexa X, Titlul IV, Capitolul 15 (Transporturi) al Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană. Din perspectiva proiectului examinat, la nivelul legislației UE, prezintă relevanță Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, care a fost transpus parțial prin Hotărârea Guvernului nr. 47/2023 pentru aprobarea Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri. În conformitate cu art. 3 din actul UE, autoritățile competente pot acorda operatorilor aleși compensații/drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public și doar în cadrul unui contract de servicii publice. De asemenea, art. 4 din Regulamentul UE stabilește că, contractul trebuie să definească obligațiile operatorului, parametrii de calcul al compensației și modul de evitare al compensării în exces. Mai mult, contractul tip trebuie să reglementeze o serie de aspecte, precum: să stabilească obligațiile operatorului legate de frecvență, calitate și tarife; să	Se ia act.

		prevadă un sistem transparent de compensare bugetară și de calcul al costurilor și veniturilor; să includă indicatori de performanță, clauze de monitorizare și prevederi clare privind subcontractarea. Astfel, proiectul național implementează prevederile Regulamentului UE, aliniindu-se la acesta, în partea ce ține de atribuirea contractelor de servicii publice și compensarea echitabilă a obligațiilor de serviciu public. Potrivit proiectului, contractul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri trebuie să prevadă în mod expres delimitarea obligațiilor operatorului, stabilirea parametrilor financiari și a duratei contractuale în conformitate cu prevederile UE. Durata contractului, așa cum este prevăzută în proiectul național, este stabilită pentru o perioadă de cinci ani, cu posibilitatea de prelungire în condițiile legii, fără a depăși limita maximă de 15 ani permisă de art. 4 (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. În concluzie, proiectul național nu transpune direct careva norme din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, dar vine să asigure implementarea acestuia în vederea consolidării juridic pentru furnizarea serviciilor de transport feroviar de pasageri aliniat la cel european. În context, comunicăm despre lipsa de obiecții și propuneri pe marginea acestuia.	
Ministerul Afacerilor Interne (nr. 38/1868 din 27.05.2025)	2	<i>I. Aspecte de ordin general.</i> Conform art. 54 alin. (1) lit.c) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, la elaborarea proiectului actului normativ, <i>terminologia utilizată este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative, în legislația UE și în alte instrumente internaționale la care Republica Moldova este parte, cu respectarea prevederilor prezentei legi.</i> Astfel, atât Codul civil, cât și Regulamentul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 47/2023, operează cu termenul „rezoluțiune” la reglementarea situației de încetare a raportului juridic dintre părțile contractante. Prin urmare, se consideră oportun, în tot textul proiectului Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, de a substitui cuvântul „încetare”, la orice caz gramatical, cu cuvântul „rezoluțiune”, la cazul gramatical corespunzător.	Se acceptă, redactat.
	3	<i>II. La proiectul Hotărârii de Guvern.</i> Se propune substituirea cuvintelor „Contractul” și „Contractele” cuvântul „Contractul – tip”, atât în titlul proiectului de act normativ, cât și în întreg cuprinsul anexei acestuia, având în vedere că proiectul nu vizează aprobarea unui contract individualizat încheiat	Se acceptă, modificat. La preambulul Contractului-tip, se menționează că în continuare, acesta se va menționa ca „contract”.

		cu un operator determinat, dar aprobarea unui model contractual cu aplicabilitate generală. Raționamentul celor propuse, rezultă și din conținutul pct. 3.1. al Notei de fundamentare la proiect, unde se precizează că hotărârea de Guvern supusă aprobării vizează Contractul – tip privind serviciile publice de transport feroviar și de pasageri. Prin urmare, utilizarea cuvântului „contractul” fără a reflecta caracterul său tipizat poate genera ambiguități și interpretări eronate, fiind contrar scopului normativ urmărit.	
4	<i>III. La Anexa din Hotărârea Guvernului</i> 1. La compartimentul Definiții: a) se propune excluderea alin. (2) deoarece trimiterea la denumirea managerului infrastructurii nu constituie o definiție în sensul tehnicii legislative. Mai mult, noțiunea de administrator al infrastructurii este deja reglementată prin art. 2 din Codul transporturilor feroviare nr. 19/2022, având caracter general și aplicabil tuturor actelor subsecvente;	Se acceptă, redactat.	
5	b) la alin. (6) , cuvintele „Anexa 1” se vor substitui cu cuvintele „Anexa 3”, care nemijlocit reflectă informația despre liniile OSP, astfel va fi asigurată convergența între trimiterea contractuală și conținutul efectiv al anexelor;	Se acceptă, redactat.	
6	c) la alin. (13), cuvintele „actele legislative” se propune a fi substituite cu cuvintele „cadrul normativ”, pentru a menține utilizarea terminologiei juridice corecte și cuprinzătoare.	Se acceptă, redactat.	
7	La art. 5, se propune excluderea marjei de profit care urmează a fi stabilită de comun acord între părți, aceasta fiind parte componentă a compensației convenite între Guvern și operatorul feroviar desemnat câștigător al licitației pentru prestarea serviciilor de transport feroviar de pasageri. Compensația urmează a fi inclusă anual în legea bugetului de stat, motiv pentru care Republica Moldova trebuie să asigure respectarea principiilor bunei guvernări (guvernare orientată spre atingerea obiectivelor cu respectarea criteriilor de transparență, responsabilitate, economicitate, eficiență, eficacitate, legalitate, echitate, etică și integritate). În conformitate cu cele menționate, nu se consideră oportună includerea clauzei contractuale prevăzute la art. 5 alin. (7), prin care Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale s-ar obliga să compenseze eventualele pierderi financiare suplimentare apărute ca urmare a unei performanțe financiare slabe, prin modificarea contractului în vigoare.	Nu se acceptă. Marja de profit poate fi stabilită de Guvern doar după ce Grupul de lucru pentru organizarea și desfășurarea lucrărilor de atribuire a Contractului de servicii publice de transport feroviar de pasageri va recepționa ofertele participanților privind atribuirea Contractului evocat. În context, conform punctului 4 din proiectul hotărârii Guvernului marja de profit se va stabili de Grupul de lucru pentru organizarea și desfășurarea lucrărilor de atribuire a	

		Totodată, pentru a evita interpretările discreționare și ținând cont de faptul că furnizorul serviciilor de transport feroviar de pasageri va fi selectat prin licitație publică, se propune reformularea unor clauze contractuale pentru a elimina expresii precum: „<i>este mai mare de __%</i>”, „<i>va fi responsabil pentru plata unei penalități egală cu X%</i>”, „<i>este mai mare cu __%</i>”, sau „<i>va primi o recompensare financiară egală cu X1 %</i>”.	Contractului de servicii publice de transport feroviar de pasageri. Subsecvent, conform prevederilor art. 78 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Guvernul prin intermediul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale acționează în raport cu obligațiile survenite în cadrul Contractului de servicii publice. Astfel, obiecția autorilor nu se referă la drepturi exclusive al Ministerului ci de fapt al Guvernului.
	8	De asemenea, se recomandă reanalizarea prevederii din Anexa nr. 5 art. 2, conform căreia „întreprinderea feroviară poate finanța această sumă prin contractarea unui împrumut pe termen scurt”, deoarece aceasta poate genera riscuri bugetare suplimentare și impredictibilitate financiară.	Nu se acceptă. Serviciul de transport feroviar de pasageri este neprofitabil și din acest fapt, conform practicilor internaționale se subvenționează prin intermediul contractelor de servicii publice. Din motiv că acesta este unul neprofitabil, iar cerințele privind confortul în trenuri obligă la investiții, prestatorii europeni beneficiază de contracte pe o durată de circa 10-15 ani. Orice suspendare de plată lunară, generează pierderi unui prestator de servicii, în concordanță cu obligația de presta serviciul fără întreruperi. Drept urmare, în cazul unor dificultăți, antreprenorul poate beneficia de opțiunea împrumutării unor surse, cu posibilitatea recuperării obligațiilor evocate.
	9	La art. 6 după alin. (3) se sugerează completarea cu un alineat nou (4), cu următorul cuprins:	Se acceptă, redactat. Propunerea este inclusă ca alineatul 5 la articolul 6.

		„(4). Partea inițiatoare a rezoluțiunii Contractului este obligată să comunice în termen de 10 zile lucrătoare celeilalte părți despre intențiile ei, printr-o scrisoare motivată. Partea înștiințată este obligată să răspundă în decurs de 10 zile lucrătoare de la primirea notificării. În cazul în care partea înștiințată nu prezintă un răspuns argumentat în termenul indicat, rezoluțiunea va opera în ziua următoare expirării termenului”.	
	10	La art. 11 după alin. (3) se sugerează completarea cu un alineat nou (4) ,cu următorul conținut: „(4). Survenirea circumstanțelor care justifică neexecutarea contractului, momentul declanșării și termenul de acțiune trebuie să fie confirmate printr-un aviz de atestare, eliberat în modul corespunzător de către organul competent din țara părții contractante care invocă asemenea circumstanțe”.	Se acceptă, redactat.
	11	La art. 13, alin. (1) urmează a fi exclus, prin transferarea la compartimentul „Definiții”, având în vedere că aceasta exprimă în esență o definiție a noțiunii de „impediment justificator”. Astfel, va fi garantată coerența terminologică, claritatea aplicării și ușurința de interpretare.	Se acceptă, redactat.
	12	În Nota de fundamentare se menționează că proiectul ar include clauze referitoare la durata aplicării, penalități, stimulente și alte elemente esențiale, în realitate contractul-tip face doar trimiteri generale la aceste aspecte, lăsând un spațiu de interpretare pentru părți. Aceasta, creează un vid de reglementare care poate genera riscul unor abateri semnificative de la scopul și caracterul unitar al contractului-tip. Lipsa unor repere clare poate duce la tratamente contractuale inechitabile, lipsă de predictibilitate și dificultăți în aplicarea coerentă a regimului juridic al serviciilor publice de transport feroviar de pasageri.	Nu se acceptă. Contractul-tip va fi aplicat doar pentru lansarea achizițiilor de servicii. Contractul final va fi aprobat de Guvern, prin alt proiect de hotărârea de Guvern, care va aproba semnarea acestuia. Astfel, actualmente, cele invocate în nota de fundamentare denotă conceptual prevederile viitorului contract încheiat.
	13	Concluzionând cele menționate, potrivit prevederilor art. 14 alin. (1) și (2) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, Hotărârea Guvernului este un act care se adoptă de către Guvern pentru organizarea executării legilor, iar Hotărârile de Guvern cu caracter normativ pot conține, după caz, regulamente, instrucțiuni, reguli, metodologii și standarde. În acest caz, se consideră oportun ca la baza proiectului să fie elaborat un regulament sau o metodologie care să stipuleze clar sarcini, atribuții, obligații ale părților implicate, iar în anexa la actul normativ să fie expus proiectul Contractului- tip.	Nu se acceptă. Normele generale sunt stipulate în Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și Hotărârea Guvernului nr. 47/2022 pentru aprobarea Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri.

Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/8981 din 28.05.2025)	14	Centrul Național Anticorupție nu poate supune avizării proiectul din considerentul că proiectul nu vizează direct domeniul de competență al Centrului, respectiv nu este responsabil de aplicarea prevederilor conținute în proiect.	Se ia act.
Serviciul de Informații și Securitate (IE/5460 din 30 mai 2025)	15	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Ministerul Finanțelor (nr. 07/5-03/254/828 din 09.06.2025)	16	La Anexa proiectului de hotărâre Cât privește acordarea scutirilor de accize, taxe și impozite la furnizarea serviciilor publice pentru liniile OSP specificate la Anexa 3, menționăm că principiile generale ale impozitării sunt reglementate de Codul fiscal nr.1163/1997 și de legile de punere în aplicare a acestuia. Astfel, acordarea oricăror stimulente fiscale, scutirilor de la impozite și taxe poate fi reglementată exclusiv prin prisma cadrului normativ citat supra, dar nu la nivel de Contract, aprobat prin hotărâre a Guvernului. În partea ce ține de scutire de TVA, menționăm că, potrivit art.103 alin.(1) pct.17) din Codul fiscal, se scutesc de T.V.A. fără drept de deducere, serviciile de transportare a pasagerilor pe teritoriul țării, precum și serviciile de comercializare a biletelor pentru transportul de pasageri pe teritoriul țării. Totodată, nu este clar conceptul prevederii în partea ce vizează scutirea de accize, în special asupra cărui tip de marfă se solicită aplicare unor eventuale scutiri. Prin urmare, în contextul celor menționate supra, solicităm excluderea sintagmei „[sau scutiri de accize, taxe și impozite]” din textul Contractului prezentat.	Se acceptă, redactat.
	17	La articolul 5 Conform punctului 5, se preconizează că toate veniturile suplimentare din vânzarea biletelor care exced previziunile anuale vor fi atribuite MIDR. În acest sens menționăm, că MIDR și instituțiile din subordine se finanțează din resursele bugetului de stat în baza Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar – fiscale nr. 181/2014. Astfel, în lipsa	Se acceptă, redactat.

		unui temei juridic care va reglementa strict modul de încasare și utilizare a veniturilor suplimentare, mijloacele respective urmează a fi transferate la bugetul de stat.	
	18	La articolul 10, punctul 1 - textul „control astfel încât contul de Profit&Pierdere”, de substituit cu textul „control intern astfel încât”; - textul „trebuie să permită auditarea financiară a activităților acoperite de prezentul contract de către un auditor independent”, de substituit cu textul „va asigura efectuarea misiunilor pe baza procedurilor convenite conform Standardului Internațional privind Serviciile Conexă 4400 „Misiuni pe baza procedurilor convenite” de către o entitate de audit”.	Se acceptă, redactat.
	19	punctul 2 - textul „transparenței contabile”, de substituit cu textul „transparenței financiare”; - textul „regulile contabile”, de substituit cu textul „reglementările contabile”; - cuvintele „și fiscale” de exclus, în contextul în care norma descrisă la punctul 2 nu are tangență cu prevederile legislației fiscale.	Se acceptă, redactat.
	20	La articolul 14, punctul 3 Se propune revizuirea și/sau reformularea primei propoziții „toate sumele bănești prevăzute în acest contract nu includ taxa pe valoarea adăugată”, în contextul în care, pe parcursul textului Contractului nu se utilizează sintagma „sumele bănești”, prin urmare nu este clar ce tip de venituri/sume se vor încadra în sintagma respectivă. Or, în cazul în care s-a avut în vedere, că sumele bănești reprezintă valoarea încasată din vânzarea biletelor, constatăm că acestea sunt scutite de TVA prin prisma art.103 alin.(1) pct.17) din Codul fiscal, iar alocațiile din bugetul de stat în calitate de compensație de serviciu public nu pot fi încadrate în sfera de aplicare a taxei pe valoarea adăugată.	Se acceptă, redactat.
	21	În Anexa nr.4 la proiectul hotărârii, pe tot parcursul textului, cuvântul „Cheltuieli” de substituit cu cuvântul „Costuri”.	Se acceptă, redactat.
	22	La Anexa nr.5 Articolul 2 din Anexa respectivă urmează a fi exclus, dar fiind faptul, că prevederile acestuia contravin Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar – fiscale nr. 181/2014, care stipulează expres prioritățile de finanțare din bugetul de stat.	Nu se acceptă. În temeiul art. 67 alin. (2) din Legea nr. 181/2014 finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale, Finanțarea cheltuielilor se efectuează pe măsura încasării mijloacelor

			bănești la conturile bugetului, cu respectarea următoarelor priorități: a) onorarea angajamentelor de deservire a datoriei de stat/datoriei unităților administrativ-teritoriale; b) cheltuielile de personal, de achitare a burselor, a pensiilor, a indemnizațiilor, <u>a compensațiilor</u>, a alocațiilor și a ajutoarelor sociale; b¹) cheltuielile pentru asigurarea obligatorie de asistență medicală a categoriilor de persoane pentru care, conform legislației, Guvernul are calitatea de asigurat; c) cheltuielile pentru resursele termoelectrice; d) cheltuielile din fondurile de urgență. În context, conform art. 2 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, obligație de serviciu public este obligație impusă prin contract întreprinderii feroviare în interes economic general, cu scopul de a asigura populația cu servicii de transport feroviar de pasageri la un preț accesibil, care, <u>în lipsa compensațiilor</u>, sunt nerentabile și nu prezintă interes comercial. Drept urmare, reieșind din art. 78 alin. (3) din Codul nr. 19/2022, prin contractul de servicii publice, Ministerul acordă unui operator ales
--	--	--	---

			(întreprindere feroviară) dreptul exclusiv de furnizare a serviciilor publice și/sau o <u>compensatie</u> de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public. Iar potrivit art. 78 alin. (2) din Codul nr. 19/2022, conținutul, durata, procedurile, condițiile de tarificare și de încheiere a contractelor de servicii publice, precum și <u>compensițiile</u> pentru acoperirea parțială a costurilor întreprinderilor feroviare cauzate de furnizarea acestor servicii se stabilesc de Guvern în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală. În lipsa unui contract de servicii publice și unei compensații din bugetul de stat, serviciul de transport local de pasageri generează pierderi. Din anul 2013 până la data de 30 iunie 2025, Î.S. “Calea Ferată din Moldova” a înregistrat pierderi în volum de 1,7 miliarde de lei prestând serviciul de transport feroviar de pasageri. Fără a lua în calcul pierderile înregistrate, acest serviciu este unul necalitativ și în lipsa unor subvenții va degrada continuă. Astfel, circa un 1% din fluxul total de pasageri, sunt transportați pe cale ferată, înregistrând o scădere continuă. Serviciul propus a fi contractat prin proiectul hotărîrii Guvernului este
--	--	--	---

			unul social, neprofitabil și nu reprezintă interes comercial fiind contractat de Guvernul Republicii Moldova. Prevederile art. 2 din Anexa nr. 5 nu contravin prevederilor art. 67 alin. (2) din Legea nr. 181/2014 și se încadrează în prioritățile de cheltuieli. Suplimentar, în vederea realizării misiunii și a funcțiilor sale de bază, Ministerul are atribuție privind promovarea propunerilor de alocare a mijloacelor financiare necesare pentru <u>compensațiile</u> pentru serviciile publice de transport feroviar de pasageri, furnizate în cadrul contractelor de servicii publice.
	23	La Nota de fundamentare Cu toate că, în Nota de fundamentare se menționează că la moment proiectul nu necesită mijloace financiare din bugetul de stat, implementarea acestuia, în viitor va implica mijloace financiare considerabile. În acest sens, la definitivarea și prioritizarea propunerilor privind Strategia sectorială de cheltuieli pe sectorul ”Transporturi”, în procesul de elaborare a CBTM 2026-2028, urmează să se țină cont de acest fapt. Reieșind din cele relatate, proiectul urmează a fi definitivat prin prisma propunerilor și obiecțiilor prezentate.	Se ia act.
Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (nr. 39 din 26.05.2025)	24	Lipsă de propuneri și obiecții.	Se ia act.

Agencia Proprietății Publice (nr. 05-04-3652 din 15.05.2025)	25	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act.
Ministerul Muncii și Protecției Sociale (nr. 07/2504 din 26.05.2025)	26	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Regionale (nr. 21-03/1457 din 27.05.2025)	27	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Ministerul Mediului (nr.13- 05/1514 din 29.05.2025)	28	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Ministerul Afacerilor Interne (nr. 38/ 2406 din 09.07.2025)	29	La punctele 2, 3 și 4 din proiectul de Hotărâre, cuvântul „Contractului” urmează a fi adaptat conform denumirii proiectului.	Nu se acceptă. La primul punct din proiectul hotărârii de Guvern se stabilește modelul Contractului, redacția finală a acestuia fiind definită conform punctelor 3 și 4 din proiectul hotărârii evocate. Definirea evocată prevede de fapt individualizarea proiectului final Contractului, care va diferenția de proiectul Contractului-

			tip prin clauze privind cursele și itinerarele comandate, precum și de marja de profit, procentul de creștere, procentul de scădere și procentul punctualității globale. Astfel, la punctele 2, 3 și 4 nu trebuie de adaptat cuvântul “Contractul” la titlul proiectului. Suplimentar, în urma expertizei Ministerului Justiției, pe tot parcursul textului proiectului a fost exclusă sintagma “contract-tip”, fiind înlocuită aceasta cu cuvântul “contract”.
	30	De asemenea, în compartimentul Definiții, deși autorul a explicat abreviatura denumirii de „contract” la prima folosire, pe parcurs totuși apare denumirea „contract-tip”. Prin urmare, este necesară uniformizarea termenului în întregul proiect.	Se acceptă, redactat.
Ministerul Finanțelor (nr. 09/2-	31	- în Anexa 4, pe tot parcursul textului, cuvântul „cheltuieli” se propune de substituit cu cuvântul „costuri”, dat fiind faptul, că conform art.5, pct.4 din proiectul Contractului-tip, anexa respectivă la Contractul-tip cuprinde previziuni ex-ante de costuri.	Se acceptă, redactat.

03/331/1082 din 17.07.2025)	32	- din Anexa nr.5, se insistă de exclus art. 2 dat fiind faptul, că prevederile acestuia contravin art. 67, alin. (2) al <i>Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar – fiscale nr. 181/2014</i>, care stipulează expres prioritățile de finanțare din bugetul de stat. Cu toate că autorul, în Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiectul de hotărâre face referire la prioritatea/categoria de cheltuieli ”compensații”, ca posibilitate de aplicare și în cazul prezentului proiect de hotărâre, acest fapt nu are temei juridic din următoarele considerente: - în sensul <i>Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar – fiscale nr. 181/2014</i>, și conform Clasificației bugetare, aprobată prin Ordinul Ministrului Finanțelor nr. 208/2025 cu modificările și completările ulterioare, noțiunea de ”compensație” se referă la remunerarea angajaților sectorului bugetar. Aceste plăți sunt efectuate pentru asigurarea condițiilor necesare îndeplinirii funcțiilor de serviciu de către angajat, precum: compensații pentru transport, compensații pentru chiria spațiului locativ etc. - cât privește alocările de mijloace financiare pentru asigurarea serviciilor de transport public de pasageri, plăți ce vor fi transferate operatorilor feroviari cu care vor fi încheiate contractele respective, acestea urmează a fi atribuite la categoria de cheltuieli ”subvenții”, care nu se încadrează în prevederile art.67, alin. (2) din <i>Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar – fiscale nr. 181/2014</i>.	Se acceptă, redactat. Astfel, conținutul articolului 2 la Anexa nr. 5 a fost exclus, fiind păstrat doar titlul articolului 2. Drept urmare, potrivit prevederilor pct. 4 din proiectul hotărârii Guvernului, procedura de plată se va stabili de Grupul de lucru pentru organizarea și desfășurarea lucrărilor de atribuire a Contractului de servicii publice de transport feroviar de pasageri, în componența căruia este inclus și reprezentantul Ministerului Finanțelor.
Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor (nr. 60 din 04 septembrie 2025)	33	Lipsa propunerilor și obiecțiilor.	Se ia act.
Ministerul Afacerilor Interne (nr. 38/ 3141 din 03.09.2025)	34	Lipsă de obiecții.	Se ia act.
Serviciul de Informații și Securitate (nr.	35	Lipsă de obiecții.	Se ia act.

IE/9508 din 11.09.2025)			
Ministerul Finanțelor (e-legiferare, 16.09.2025)	37	Lipsă de propuneri și obiecții.	Se ia act.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 17-2700 din 15.09.2025)	36	Lipsă de propuneri și obiecții.	Se ia act.
Expertizare			
Ministerul Justiției (nr. 04/2-7126 din 18.07.2025)	37	Sub aspectul intenției de reglementare, potrivit notei de fundamentare, proiectul de act normativ a fost elaborat în temeiul art. 78 alin. (1) și (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și propune aprobarea Contractului-tip privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri care poate fi semnat cu o întreprindere feroviară care are ca profil de afaceri – doar prestarea serviciilor de transport pasageri și nu exercită atribuții de mentenanță a infrastructurii feroviare și/sau transport marfă. În conformitate cu art. 102 din Constituție, art. 37 din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, art. 14 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, hotărârile Guvernului se adoptă pentru exercitarea atribuțiilor constituționale și celor ce decurg din Legea cu privire la Guvern, precum și pentru organizarea executării legilor. Art. 78 alin. (1) și (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (invocat de autor drept temei pentru elaborarea proiectului) instituie sarcina Guvernului de a stabili volumul necesar de servicii publice de transport feroviar de pasageri (denumite în continuare servicii publice) și a asigura furnizarea acestora prin încheierea unor contracte de servicii publice cu întreprinderile feroviare. La fel, Guvernul stabilește conținutul, durata, procedurile, condițiile de tarificare și de încheiere a contractelor de servicii publice, precum și compensațiile pentru acoperirea parțială a costurilor întreprinderilor feroviare cauzate de furnizarea acestor servicii în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală.	Se acceptă parțial. Prin Hotărârea Guvernului nr. 47/2023, a fost aprobat Regulamentul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 47/2023, sunt stabilite cerințele generale privind contractele de servicii publice, conținutul obligatoriu ale acestora, modul de atribuire, norme privind compensările în cadrul contractelor de servicii publice, precum și obligațiile de raportare. De menționat că, necesitatea aprobării proiectul este condiționată de prevederile Codului transportului feroviar nr. 19/2022 și de Agenda de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii

		Sarcinile respective urmează a fi realizate printr-o hotărâre de Guvern. În acest context, se atestă lipsa unui temei legal pentru elaborarea și aprobarea Contractului-tip privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, prin hotărârea respectivă a Guvernului urmând a fi stabilite conținutul, durata, procedurile, condițiile de tarifare și de încheiere a contractelor de servicii publice, precum și compensațiile pentru acoperirea parțială a costurilor întreprinderilor feroviare cauzate de furnizarea acestor servicii în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală. Totodată, pornind de la prevederile art.78 alin. (4) al din Codul transportului feroviar, conform cărora Ministerul (organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar) este autoritatea competentă de selectarea întreprinderii feroviare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public și de încheierea contractelor de servicii publice, în hotărârea respectivă a Guvernului ar putea fi stabilită norma privind procedura de aprobare a contractului – tip privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri printr-un act normativ al autorității administrației publice centrale de specialitate, cu respectarea prevederilor art. 16 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, potrivit cărora, actele normative ale autorităților administrației publice centrale de specialitate și ale autorităților publice autonome sunt emise sau aprobate numai în temeiul și pentru executarea legilor și a hotărârilor Parlamentului, a decretelor Președintelui Republicii Moldova, a hotărârilor și ordonanțelor Guvernului. Pentru raționamentele expuse, se impune revizuirea conceptuală a proiectului, cu respectarea principiilor activității de legiferare.	2025-2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025. Potrivit prevederilor art. 78 alin. (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Guvernul stabilește volumul necesar de servicii publice de transport feroviar de pasageri și asigură furnizarea acestora prin încheierea unor contracte de servicii publice cu întreprinderile feroviare. În context, potrivit pct. 3 din Dispoziția Guvernului nr. 10/2024 cu privire la instituirea Grupului de lucru pentru organizarea și desfășurarea lucrărilor de atribuire a contractului de servicii publice de transport feroviar de pasageri, a fost elaborat proiectul Contractului de servicii publice, fiind stabilite itinerarele de circulație a trenurilor, sumele necesare a fi alocate în calitate de subvenție, modul de plată a compensației, marja de profit, procentul de creștere, procentul de scădere și procentul punctualității globale. Însă, licitarea serviciului menționat nu a fost inițiată, Contractul fiind necesar de aprobat de Guvern, iar licitarea va începe în urma planificării mijloacelor financiare în bugetul de stat pentru implementarea contractului de servicii publice. Concomitent, în cadrul consultărilor prevederilor Planului de creștere,
--	--	---	---

			partenerii de dezvoltare au solicitat ca Guvernul Republicii Moldova să stabilească cerințe pentru contractele de servicii publice. Astfel, în vederea executării angajamentelor asumate, proiectul este promovat inclusiv în temeiul Pilonul 2 Măsura 6 din Anexa nr. 1 la Agenda de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027. Revenind la prevederile alin. (2) art. 78 din Codul nr. 19/2022, menționăm că Guvernul are competență exclusivă privind stabilirea conținutului, duratei, procedurilor, condițiilor de tarifare și de încheiere a contractelor de servicii publice, precum și a compensațiilor pentru acoperirea parțială a costurilor întreprinderilor feroviare cauzate de furnizarea servicii publice de transport. Drept urmare, Grupul de lucru pentru organizarea și desfășurarea lucrărilor de atribuire a contractului de servicii publice de transport feroviar de pasageri nu poate lansa licitația fără de aprobarea Contractului evocat de Guvern. În context, Cabinetul de miniștri urmează să aprobe Contractul, iar Grupul de lucru pentru organizarea și desfășurarea lucrărilor de atribuire a contractului de servicii publice de transport feroviar de
--	--	--	--

			pasageri va determina periodicitatea circulației trenurilor, compensația lunară, costul biletelor, marja de rentabilitate și penalitățile pentru neexecutarea corespunzătoare a Contractului, după ce va fi stabilit cuantumul anual de alocații bugete pentru serviciul evocat. În concluzie, proiectul Contractului corespunde prevederilor alin. (1)-(2) din art. 78 la Codul nr. 19/2022, conține normele evocate, este elaborat în vederea executării alineatelor în cauză și nu necesită modificat conceptual. Suplimentar, pentru a evita interpretările eronate a prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022, substituim sintagma “contractul-tip” cu cuvântul “contractul”. Urmare, pe tot parcursul textului nu se vor utiliza cuvintele “contract-tip”.
Ministerul Justiției (nr. 04/2-8942 din 09.09.2025)	38	Potrivit art. 78 alin. (1) și (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (invocat de autor drept temei pentru elaborarea proiectului) se instituie sarcina Guvernului de a stabili volumul necesar de servicii publice de transport feroviar de pasageri și a asigura furnizarea acestora prin încheierea unor contracte de servicii publice cu întreprinderile feroviare. La fel, Guvernul stabilește conținutul, durata, procedurile, condițiile de tarificare și de încheiere a contractelor de servicii publice, precum și compensațiile pentru acoperirea parțială a costurilor întreprinderilor feroviare cauzate de furnizarea acestor servicii în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală. Sarcinile respective au fost realizate prin Regulamentul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri (în continuare – Regulament), aprobat prin Hotărârea	Se ia act.

		Guvernului nr. 47/2023. Astfel, potrivit pct. 9 și 10 din Regulament, contractele de servicii publice și normele generale: 1) stabilesc în mod clar obligațiile de serviciu public definite în Regulament și precizate în conformitate cu punctele 5 și 6, pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice; 2) stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat într-un mod care să prevină compensarea în exces; 3) stabilesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile de personal, consumul de produse petroliere, redevențele aferente infrastructurii, cheltuielile ce țin de întreținerea și reparațiile materialului rulant și instalațiilor necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de pasageri, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului; 4) determină modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete. Aceste venituri pot fi reținute de întreprinderea feroviară, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități. În context, se consideră justificată aprobarea prin prezenta hotărâre a Guvernului a unui Contract-tip privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, care va servi drept model pentru părțile contractante, iar acesta se va limita strict la prevederile stabilite în Regulament.	
	39	Aferent rigorilor normative, la textul proiectului se vor reține următoarele: Se recomandă comasarea subpunctelor 1.1.1 și 1.1.2 într-un singur subpunct, prin expunerea pct. 1 din Hotărârea Guvernului nr. 47/2023 în redacție nouă după cum urmează: „1. Se aprobă: 1) Regulamentul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, conform anexei nr. 1; 2) Contractul-tip privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, conform anexei nr. 2.”. Drept urmare, sbp. 1.2 se va reda în felul următor: „1.2. Anexa devine anexa nr. 1.”, iar la sbp. 1.3 se va indica: „1.3. În parafa de aprobare a Regulamentului cuvintele “Aprobat prin” se substituie cu textul „Anexa nr. 1 la”. Respectiv, sbp. 1.3 va deveni sbp. 1.4.	Se acceptă, redactat.
	40	La proiectul anexei nr. 2 (proiectul Contractului):	Se acceptă parțial.

		În titlul art. 2 cuvântul „Definiții” se va substitui cuvântul „Noțiuni”, iar în partea introductivă cuvintele „următorii termeni” se vor substitui cu cuvintele „următoarele noțiuni”. Totodată, semnalăm că în textul contractului nu pot fi definite alte noțiuni decât cele utilizate în Regulament și Codul transportului feroviar nr. 19/2022. În cazul în care se impune definirea unor noi noțiuni în sensul reglementării serviciilor publice de transport feroviar, acestea urmează a fi prevăzute în Regulament, dar nu în contract.	Noțiunile “obligația serviciului public (OSP)” și “trasa” au fost excluse din proiect, deoarece se regăsesc în Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și au scop de a reglementa domeniul transportului feroviar, fiind definită semnificația acestora în actul administrativ normativ, care stabilește modul de aplicare obligatoriu a acestuia pentru un număr nedeterminat de situații identice de utilizare a noțiunilor evocate. În ceea ce privește definițiile rămase în proiectul Contractului, acestea urmează a fi utilizate strict în limita prevederilor actului administrativ individual – Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri. Acestea nu produc efecte juridice contradictorii actelor normative din domeniul transportului feroviar. Acestea sunt menționate în proiectul Contractului în vederea aplicării pentru reglementarea unui caz individual și anume, executarea unui Contract privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri încheiat dintre Guvern și întreprinderea feroviară câștigătoare a licitației.
	41	Sbp. 3.2, conform căruia „Contractul se aplică curselor locale.”, se va exclude din textul contractului, întrucât nu este un act normativ, care urmează să prevadă aplicabilitatea sa.	Nu se acceptă. Conform prevederilor art. 78 alin. (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022,

			Guvernul stabilește volumul necesar de servicii publice de transport feroviar de pasageri. Scopul unui astfel de Contract este asigurarea cetățenilor cu servicii accesibile de transport și compensarea cheltuielilor unui operator de transport. Compensarea este argumentată de faptul că în lipsa suportului bugetar pentru prestarea serviciilor de transport pasageri, acestea nu ar fi rentabile și nu s-ar opera. În acest sens, în Republica Moldova, toate cursele locale de transport pasageri generează pierderi. Cursele locale existente sunt finanțate din veniturile generate de la transportul de marfă. În urma încheierii Contractului menționat, conform prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022, nu se va permite finanțarea încrucișată a transportului feroviar local de pasageri. Respectiv, este necesar de asigurat viabilitatea curselor locale prin proiectul Contractului, care are ca obiectiv extinderea curselor locale de pasageri în Republica Moldova prin cofinanțarea cheltuielilor de transport pasageri.
	42	Conținutul sbp. 5.4 vine în discrepanță cu conținutul sbp. 5.5, din motivul că la sbp. 5.4 este prevăzut că în anexa nr. 5 sunt stabilite cerințe de raportare, iar la sbp. 5.5 – că în anexa nr. 5 este prevăzut calendarul transmiterii datelor. Astfel, ambele clauze se vor	Se acceptă, redactat.

		revizui corespunzător. În acest context, atestăm că cerințele de raportare sunt stabilite în anexa nr. 6, care nu are temei-cadru în textul Contractului. Observația este valabilă pentru sbp. 12.1-12.3 din Contract, sbp. 4.2 din anexa nr. 1 la Contract.	
43		La sbp. 9.1 se va indica că la stabilirea duratei contractului se va ține cont de prevederile pct. 11-14 și pct. 37 din Regulament.	Se acceptă, redactat.
44		La sbp. 9.2 se va reglementa rezoluțiunea contractului, ținând cont de prevederile pct. 35 din Regulament, precum și fără a utiliza formula „încetarea mai devreme”.	Se acceptă, redactat.
45		La sbp. 9.3, expresia „se află sub administrarea unui executor judecătoresc” urmează a fi substituită cu noțiunea „procedura de executare silită”, conform terminologiei utilizate în Codul de executare nr. 443/2004.	Se acceptă, redactat.
46		La sbp. 10.3, termenul „a rezilia” se va substitui cu „a rezoluționa”, or, potrivit art. 1084 din Codul civil, tuturor tipurilor de contracte, indiferent de modul de executare ori durata în timp, se aplică rezoluțiunea.	Se acceptă, redactat.
47		Art. 11 „Participarea la emiterea biletelor integrate sau la serviciile intermodale” se va revedea integral, întrucât nici în Codul transportului feroviar nr. 19/2022, nici în Regulament nu se operează cu astfel de termeni.	Se acceptă, redactat.
48		Conținutul art. 13 se va ajusta la prevederile art. 904 din Codul civil privind justificarea datorită unui impediment. În cazul în care impedimentul justificator este permanent, obligația se stinge. În conformitate cu alin. (4) din acest articol, obligația corelativă de asemenea se stinge. În cazul obligațiilor contractuale, efectele restitutive ale acestei stingeri sunt reglementate prin dispozițiile art. 926-932, care se aplică în mod corespunzător.	Nu se acceptă. Articolul 13 din proiectul Contractului nu contravine prevederilor art. 904 din Codul civil. Mai mult ca atât, acest articol nu prevede opțiunea de neexecutare a obligațiilor de către prestatorul de servicii. Astfel, la executarea clauzelor din art. 13, prestatorul nu poate invoca prevederile alin. (4) din art. 904 din Codul civil.
49		La sbp. 17.1 semnalăm că enunțul al doilea dublează conținutul enunțului întâi, din care motiv se va exclude.	Se acceptă, redactat.
50		Cu referire la anexele Contractului, se va ține cont de prevederile art. 49 alin. (4) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, potrivit cărora dacă un act normativ are mai multe anexe, acestea sunt însemnate cu numere ordinare, exprimate prin cifre arabe, în ordinea în care au fost enunțate în textul actului. În context, se va revedea numerotarea anexelor la Contract. De asemenea, atenționăm că denumirea anexei nr. 1	Se acceptă parțial. Prevederile din sbp. 2.8 au fost modificate. Referința la anexa nr. 2 din sbp. 9.1 din anexa nr.1 este corectă.

		nu corespunde clauzelor temeiului-cadru de la sbp. 2.8 al Contractului, iar temeiul-cadru al anexei nr. 2 constituie sbp. 9.1 din anexa nr. 1 la Contract, ceea ce nu este conform prevederilor sus citate. Prin urmare, se vor redacta neconcordanțele constatate.	
	51	În anexa nr. 1 la Contract, art. 8 „Penalități” dublează clauzele art. 14 din Contract, fapt inadmisibil. Astfel, prevederile repetitive urmează a fi excluse din anexă.	Nu se acceptă. La art. 14 sbp. 14.1 comunică despre faptul că penalitățile sunt stipulate la art. 8 din Anexa nr. 1 la Contract. Alte penalități nu sunt stabilite la art. 14 din proiectul Contractului.
	52	Nota de fundamentare urmează a fi revizuită și modificată în modul corespunzător, pornind de la obiectul de reglementare al proiectului.	Se acceptă, redactat.
Centrul Național Anticorupție (nr.06/2/12073 din 15.07.2025, Raportul nr. EHG25/10733 din 15.07.2025)	53	Art.5 pct.5-6; Art.6 pct.2-3, Art.7 pct.3; Art.9 pct.4 Obiecții: Determinarea competenței după formulă „este în drept”, „poate” este o modalitate coruptibilă de determinare a competenței (drepturile, obligațiile/atribuțiile) entităților și agenților publici. Coruptibilitatea acestui element rezidă în discreția agenților publici, care apare în cazul utilizării unor asemenea determinări permissive ale competențelor lor, care urmau a fi stabilite de o manieră imperativă. Această discreție poate fi folosită în mod abuziv de către agenții publici pentru a nu-și executa obligațiile legale tocmai în virtutea caracterului permisiv al formulării competențelor sale. Riscul de coruptibilitate a acestor norme crește în cazul în care lipsesc criterii pentru a stabili în ce cazuri agentul public „este în drept” sau „poate” și în ce cazuri este în drept și poate să nu-și realizeze competențele. Subsecvent, apreciind prin prisma exigențelor de tehnică legislativă vizate de art.54 alin.(1) lit.f)-g) al Legii nr. 100/2017, se remarcă faptul că utilizarea expresiei ”In ciuda celor menționate”, sau a cuvântului ”orice” în cadrul mai multor expresii pe parcursul proiectului, nu este caracteristică limbajului normativ. Recomandări: Excluderea formulei permissive de reglementare a activității entității publice/agentului public („poate”, ”este îndreptățit”, ”are dreptul”). Reconsiderarea utilizării expresiei ”In ciuda celor menționate” și cuvântului ”orice” pe parcursul proiectului.	Se acceptă, redactat.
	54	Art.5 pct.1; Art.9 pct.4	Se acceptă parțial.

	Obiecții: Prevederile proiectului citate supra, urmează a fi examinate prin prisma prevederilor art.2, 3, 78 Codul transportului feroviar nr.19/2022, potrivit cărora: obligație de serviciu public – obligație impusă prin contract întreprinderii feroviare în interes economic general, cu scopul de a asigura populația cu servicii de transport feroviar de pasageri la un preț accesibil, care, în lipsa compensațiilor, sunt nerentabile și nu prezintă interes comercial; Articolul 3. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar (3) În vederea realizării misiunii și a funcțiilor sale de bază, Ministerul are următoarele atribuții principale: b) promovează propuneri de alocare a mijloacelor financiare necesare pentru întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare conform Programului național de infrastructură feroviară, a compensațiilor pentru serviciile publice de transport feroviar de pasageri, furnizate în cadrul contractelor de servicii publice, și a compensațiilor pentru acoperirea cheltuielilor suportate de întreprinderile feroviare ca urmare a acordării unor înlesniri la serviciile de transport feroviar de pasageri. Alocarea de compensații se face în baza unei metodologii aprobate de Guvern; f) transferă mijloacele financiare primite de la bugetul de stat pentru întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, pentru serviciile publice de transport feroviar de pasageri furnizate în cadrul contractelor de servicii publice și pentru compensarea cheltuielilor suportate de întreprinderile feroviare ca urmare a acordării unor înlesniri la serviciile de transport feroviar de pasageri; Articolul 78. Servicii publice de transport feroviar de pasageri. [...] (2) Conținutul, durata, procedurile, condițiile de tarificare și de încheiere a contractelor de servicii publice, precum și compensațiile pentru acoperirea parțială a costurilor întreprinderilor feroviare cauzate de furnizarea acestor servicii se stabilesc de Guvern în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală. În contextul prevederilor citate supra, apreciind prin prisma exigențelor de tehnică legislativă vizate de prevederile art.29 alin.(2) al Legii nr.100/2017, se remarcă omiterea plafonării în conținutul proiectului a i) marjei maxime de profit admisibile în context ii) și penalităților aplicabile conform clauzelor contractuale. Omisiunile legiuitorului de a reglementa aspecte ale relațiilor sociale, existența cărora rezultă din realitatea obiectivă sau din alte prevederi ale aceluiași act, determină	Potrivit prevederilor pct. 4 din proiectul hotărârii Guvernului, marja de profit va fi stabilită de Grupul de lucru pentru organizarea și desfășurarea lucrărilor de atribuire a contractului de servicii publice de transport feroviar de pasageri. Delegarea acestor atribuții este argumentată de incertitudinea privind sumele planificate în bugetul de stat pentru punerea în aplicare a Contractului de servicii publice. De menționat că marja de profit se va stabili proporțional sumei compensației anuale. Această marfă diferă de itinerarul trenurilor, prestarea altui modul concurențial de transport și în special transportul rutier pe itinerar, mecanismul de implementare ca de exemplu prestarea serviciului doar pe cale ferată sau în mod multimodal feroviar și rutier, pasagerul fiind transportat pînă la destinația finală.
--	---	--

		incertitudine în cadrul relațiilor sociale reglementate, îndeosebi cele referitoare la mecanismele de realizare a drepturilor, de îndeplinire a obligațiilor, ambiguitatea atribuțiilor agenților publici și a procedurilor administrative de care ei sunt responsabili etc., situații în care entitățile responsabile de executarea legii respective se pot prevala de această deficiență pentru a comite abuzuri. Recomandări: Plafonarea, în conținutul proiectului, a marjei maxime de profit admisibilă în context și a penalităților aplicabile conform clauzelor contractuale (coroborat cu recomandările vizate de compartimentul III obiecția nr.1).	
	55	Art.5 pct.5 Obiecții: Apreciind prin prisma principiului universalității bugetului (art.8 alin.(2) al Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014), toate resursele și cheltuielile se includ în buget, fără stabilirea corelărilor/legăturilor între anumite tipuri de resurse și cheltuieli. Subsecvent, în conformitate cu art. 17 alin. (3) din Legea nr.181/2014, stabilirea prin alte acte normative decât legea/decizia bugetară anuală unor sume sau cote procentuale din buget sau din produsul intern brut destinate anumitor domenii, sectoare sau programe este inadmisibilă. În aceeași ordine de idei, se remarcă caracterul excesiv al competenței stabilite MIDR sub aspectul aprobării, unilateral și în lipsa unor criterii de decizie exhaustiv reglementate, a unor decizii cu privire la utilizarea veniturilor suplimentare. Circumstanța în speță, poate condiționa exercitarea discreționară a atribuției prenotate și poate determina multiple riscuri de corupție aferente implementării mecanismului reglementat și nemijlocit distribuirii/utilizării mijloacelor financiare în speță. În aceeași ordine de idei, apreciind riscurile aferente utilizării unor formule permissive de reglementare a activității entităților publice (analizate ante în compartimentul III obiecția 1), expresia ”MIDR poate decide compensarea veniturilor suplimentare cu orice plăți neefectuate” necesită revizuită. Recomandări: Excluderea propoziției ”MIDR va decide cu privire la utilizarea veniturilor suplimentare.” și reconsiderarea expresiei ”MIDR poate decide compensarea veniturilor suplimentare cu orice plăți neefectuate”.	Se acceptă, redactat.

	56 Art.7 pct.5-7 Obiecții: În conformitate cu prevederile art.3 alin.(1) lit.d), alin.(4) al Legii nr.100/2017: Articolul 3. Principiile activității de legiferare. (1) La elaborarea unui act normativ se respectă următoarele principii: d) oportunitatea, coerența, consecutivitatea, stabilitatea și predictibilitatea normelor juridice; (4) Actul normativ trebuie să se integreze organic în cadrul normativ în vigoare, scop în care: a) proiectul actului normativ trebuie corelat cu prevederile actelor normative de nivel superior sau de același nivel cu care se află în conexiune; b) proiectul actului normativ întocmit în temeiul unui act normativ de nivel superior nu poate depăși limitele competenței instituite prin actul de nivel superior și nici nu poate contraveni scopului, principiilor și dispozițiilor acestuia. Astfel, apreciind prin prisma principiilor activității de legiferare vizate de art.3 alin.(1) lit.d), alin.(4) al Legii nr. 100/2017, se remarcă caracterul excesiv al atribuției de subcontractare, or potrivit art.78 alin.(2)-(3) Codul transportului feroviar nr.19/03.02.2022, potrivit căroră: Articolul 78. Servicii publice de transport feroviar de pasageri. (2) Conținutul, durata, procedurile, condițiile de tarificare și de încheiere a contractelor de servicii publice, precum și compensațiile pentru acoperirea parțială a costurilor întreprinderilor feroviare cauzate de furnizarea acestor servicii se stabilesc de Guvern în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală. (3) Prin contractul de servicii publice, Ministerul acordă unui operator ales (întreprindere feroviară) dreptul exclusiv de furnizare a serviciilor publice și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public. Atribuțiile care depășesc competențele, nu sunt specifice sau contravin statutului persoanei / categoriei persoanelor juridice de drept privat care se înzestrează cu ele se consideră excesive (impropriei sau contrare statutului entității private). Pericolul acestui factor de risc rezidă în faptul că entitățile private ce se bucură de asemenea atribuții devin în mod legal exagerat de împuternicite în raport cu alte persoane, entități private sau chiar publice cu care interacționează. Apresiasi prin prisma standardelor internaționale anticorupție vizate de prevederile art.5,9,12-13 al Convenției ONU împotriva corupției, se remarcă faptul că riscurile de	Nu se acceptă. La articolul 7 pct. 7 din proiectul Contractului, este menționat că tipul și cantitatea lucrărilor furnizate de subcontractori, precum și numele subcontractorilor auți în vedere trebuie comunicate MIDR împreună cu dovada calificării subcontractorilor înainte de semnarea contractului. Conform prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022, dovada calificării înseamnă posesia de către întreprinderea subcontractată a autorizației de transport feroviar, certificatului de siguranță și admiterea materialului rulant în registrul național. Posesia actelor evocate, înseamnă că întreprinderea a fost evaluată și verificată de Agenția Feroviară și corespunde cerințelor de siguranță. Astfel, nu există careva riscuri privind întreprinderile subcontractate, statutul acestora, administratorii și fondatorii acestora.
--	--	--

	corupție aferente exercitării preprogrativei de subcontractare sunt amplificate de omisiunea reglementării unor aspecte ale relațiilor sociale vizate, după cum urmează: - obligația aplicării unor proceduri competitiv etransparente de selectare a subcontractantului, cu comunicarea în prealabil a criteriilor de selectare exahustiv predefinite; Carența în speță este amplificată de utilizarea în acest sens a unei formulări ambigui "numele subcontractorilor avuți în vedere trebuie comunicate MIDR" care accentuează delimitarea discreționară a subcontractorilor. - categoriile de servicii ce pot fi externalizate și utilizarea în acest sens a unei formulări ambigui ("cum ar fi"), care permite interpretarea extensivă a categoriilor de servicii vizate de către autor; - restricții ce vizează operatorii care au în calitate de fondator, acționar sau deținător al cotelor-părți persoane juridice înregistrate în jurisdicții care nu implementează standarde internaționale de transparență, sau persoane supuse restricțiilor internaționale, sau persoane care au antecedente penale sau alte categorii de interdicții (în contextul amendamentelor vizate de prevederile Legii nr. 215 din 27.11.2020, coroborat art.41-42 al Legii integrității nr.82/2017). Omiterea reglementării aspectelor prenotată, denotă întrunirea parțială a exigențelor de tehnică legislativă vizate de prevederile art.29 alin.(2) al Legii nr.100/2017 și poate condiționa incertitudinea în cadrul relațiilor sociale reglementate, îndeosebi cele referitoare la mecanismele de realizare a drepturilor, de îndeplinire a obligațiilor, ambiguitatea atribuțiilor agenților publici și a procedurilor administrative de care ei sunt responsabili etc., situații în care antitățile responsabile de executarea legii respective se pot prevala de această deficiență pentru a comite abuzuri. Recomandări: Reconsiderarea delegării atribuției de subcontractare.	
57	Concluzia expertizei Potrivit notei de fundamentare, proiectul este elaborat în scopul sporirii siguranței cetățenilor, micșorării ambuteiajelor rutiere, fluidizării traficului interurban de transport rutier de călători, îmbunătățirea calității serviciilor de transport pasageri și ieftiniri serviciilor de transport pasageri. Autorul a prezentat Sinteza avizelor parvenite în cadrul procesului de consultare publică a proiectului de către autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect/instituțiilor interesate, fapt ce denotă aspectul definitiv al acestuia și	Se ia act.

		întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.28 al Legii nr.82/2017 - pentru efectuarea expertizei anticorupție. În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit.a)-d) al Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional. Nota informativă a proiectului a fost întocmită cu întrunirea exigențelor de tehnică legislativă statuate de prevederile art.30 lit.a)-f) al Legii cu privire la actele normative nr.100 din 22 decembrie 2017. Analiza prevederilor propuse prin prisma standardelor naționale/internaționale anticorupție, denotă unele deficiențe ce vulnerabilizează procesele operaționale reglementate și pot condiționa multiple riscuri de corupție aferente: - utilizării unor formule permissive de reglementare a activității agenților publici; - omiterii plafonării în conținutul proiectului a i) marjei maxime de profit admisibile în context și ii); - penalităților aplicabile conform clauzelor contractuale; - aprobarea deciziilor privind compensarea veniturilor suplimentare cu orice plăți neefectuate; - subcontractării serviciilor de către întreprinderea feroviară.	
Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/15978 din 10.09.2025)	58	Prin prezenta, cu referire la proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 47/2023 pentru aprobarea Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri (număr unic 370/MIDR/2025), Vă informăm că acesta a fost examinat anterior ca urmare a demersului Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr. 12-3590 din 04.07.2025. Rezultatul expertizei anticorupție este expus în raportul de expertiză anticorupție nr. EHG25/10733 din 15.07.2025, remis în adresa Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale prin scrisoarea nr. 06/2/12073 din 15.07.2025. Prin urmare, ținând cont de faptul că proiectul remis repetat spre expertizare nu a suferit modificări esențiale, în temeiul art. 28 alin. (8) din Legea integrității nr. 82/2017, considerăm inoportună efectuarea expertizei anticorupție, în mod repetat, asupra proiectului respectiv.	Se ia act.

Secretar genera al ministerului

Angela ȚURCANU