



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2026

Chișinău

Cu privire la înființarea Societății pe Acțiuni „Calea Ferată din Moldova «Pasageri și Marfă»” prin reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”

În temeiul prevederilor art. 6 alin. (1) lit. e) și lit. e¹) din Legea nr. 121/2007 privind administrarea și deetatzarea proprietății publice (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr. 90-93, art. 401), cu modificările ulterioare, și ale art. 12 alin. (1) din Legea nr. 246/2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 441-450, art. 750), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se reorganizează Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” prin dezmembrare (separare) și înființarea Societății pe Acțiuni „Calea Ferată din Moldova «Pasageri și Marfă»” (S.A. „CFM «Pasageri și Marfă»”) cu capital integral de stat.

2. Agenția Proprietății Publice va exercita, în numele statului, funcția de acționar unic al S.A. „CFM «Pasageri și Marfă»”.

3. S.A. „CFM «Pasageri și Marfă»” este succesorul de drepturi și obligații al Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, în limita valorii stabilite în bilanțul de repartție, repartizată conform sursei de formare a acestora.

4. Repartizarea drepturilor și obligațiilor, inclusiv a datoriilor și a bunurilor gajate, rezultate din contractele de recreditare, din contractul de gaj și din amendamentele aferente contractelor de recreditare, încheiate între Ministerul Finanțelor și Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, se efectuează în baza actului de transmitere și a bilanțului de repartție, cu respectarea prevederilor Codului civil al Republicii Moldova nr. 1107/2002 și ale contractelor în vigoare.

5. Activele imobilizate și circulante ale Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, utilizate pentru prestarea serviciilor de transport de pasageri și de marfă, se transmit către S.A. „CFM «Pasageri și Marfă»”.

6. Capitalul social al S.A. „CFM «Pasageri și Marfă»” se formează din patrimoniul Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, transmis către S.A. „CFM «Pasageri și Marfă»”, conform bilanțului de repartitie.

7. Bunurile Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, evidențiate în bilanțul de repartitie și repartizate conform sursei de formare, se transmit către S.A. „CFM «Pasageri și Marfă»” în conformitate cu prevederile Regulamentului cu privire la modul de transmitere a bunurilor proprietate publică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 901/2015.

8. S.A. „CFM «Pasageri și Marfă»”, în calitate de cesionar, preia toate drepturile și obligațiile existente la data reorganizării, ce decurg din contractele individuale de muncă ale angajaților care vor fi transferați la S.A. „CFM «Pasageri și Marfă»”, precum și din contractul colectiv de muncă.

9. Disponibilizarea personalului în urma reorganizării Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, în cazul imposibilității transferului acestuia, se va efectua în conformitate cu legislația muncii.

10. Cheltuielile aferente procesului de reorganizare vor fi suportate de către Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, în proces de reorganizare.

11. Agenția Proprietății Publice, în termen de șase luni de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri:

11.1. va aproba proiectul de dezmembrare și bilanțul de repartitie;

11.2. va aproba statutul S.A. „CFM «Pasageri și Marfă»” și modificările corespunzătoare în statutul Î.S. „Calea Ferată din Moldova”;

11.3. va numi directorul interimar al S.A. „CFM «Pasageri și Marfă»”, care va exercita această funcție până la desemnarea conducătorului, conform prevederilor legale.

12. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va determina elementele infrastructurii feroviare, în scopul elaborării contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare.

13. Î.S. „Calea Ferată din Moldova” va realiza activitate de interes public prin gestionarea infrastructurii feroviare, conform prevederilor Codului transportului feroviar al Republicii Moldova nr. 19/2022.

14. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Prim-ministru

ALEXANDRU MUNTEANU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

Nota de fundamentare
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la înființarea Societății pe Acțiuni „Calea Ferată din Moldova „Pasageri și Marfă” prin reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”

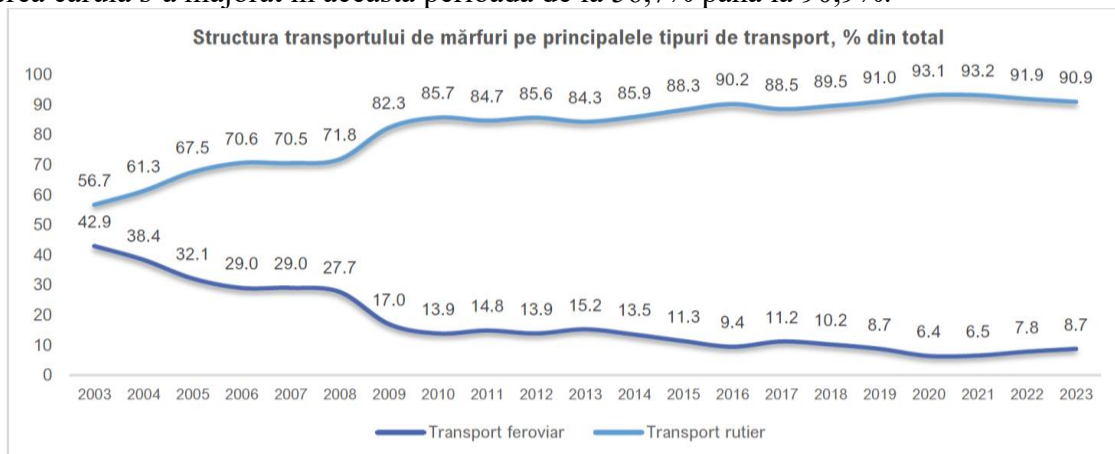
1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului																																																														
Proiectul hotărârii de Guvern cu privire înființarea Societății pe Acțiuni „Calea Ferată din Moldova „Pasageri și Marfă” prin reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” a fost elaborat de Agenția Proprietății Publice.																																																														
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. 9–10, art. 13 alin. (3), art. 14 alin. (1) și art. 132 alin. (4) lit. b) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, cu modificările ulterioare, Anexei X la Capitolul 15 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, 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 și 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.																																																														
2.2 Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative																																																														
Transportul feroviar a reprezentat istoric un pilon important al infrastructurii economice a Republicii Moldova, asigurând conectivitatea cu piețele externe și facilitând comerțul regional. Reorientarea fluxurilor comerciale și dependența de transportul rutier, subinvestiția cronică și degradarea infrastructurii, fragmentarea regională și barierele tehnice, concurența tot mai mare din partea transportului rutier, instabilitatea politică și economică din regiune sunt factorii de bază care au determinat subdezvoltarea transportului feroviar în Republica Moldova în ultimii 20-30 de ani. Odată cu reducerea producției și exporturilor de mărfuri grele și vrac (minereuri, cărbune, oțel, produse chimice), cererea pentru transportul feroviar s-a diminuat substanțial.																																																														
Evoluția mărfurilor transportate prin intermediul transportului feroviar, mil. tone <table><tr><th>An</th><th>Mil. tone</th></tr><tr><td>1995</td><td>13.1</td></tr><tr><td>1996</td><td>12.5</td></tr><tr><td>1997</td><td>12.8</td></tr><tr><td>1998</td><td>11.1</td></tr><tr><td>1999</td><td>6.6</td></tr><tr><td>2000</td><td>8.2</td></tr><tr><td>2001</td><td>10.6</td></tr><tr><td>2002</td><td>12.6</td></tr><tr><td>2003</td><td>14.7</td></tr><tr><td>2004</td><td>13.3</td></tr><tr><td>2005</td><td>11.7</td></tr><tr><td>2006</td><td>11.1</td></tr><tr><td>2007</td><td>11.8</td></tr><tr><td>2008</td><td>11.0</td></tr><tr><td>2009</td><td>4.4</td></tr><tr><td>2010</td><td>3.9</td></tr><tr><td>2011</td><td>4.6</td></tr><tr><td>2012</td><td>4.2</td></tr><tr><td>2013</td><td>5.4</td></tr><tr><td>2014</td><td>5.0</td></tr><tr><td>2015</td><td>4.2</td></tr><tr><td>2016</td><td>3.5</td></tr><tr><td>2017</td><td>4.8</td></tr><tr><td>2018</td><td>4.9</td></tr><tr><td>2019</td><td>4.3</td></tr><tr><td>2020</td><td>2.9</td></tr><tr><td>2021</td><td>3.3</td></tr><tr><td>2022</td><td>3.8</td></tr><tr><td>2023</td><td>3.9</td></tr><tr><td>2024</td><td>2.4</td></tr></table> Sursă: Biroul Național de Statistică	An	Mil. tone	1995	13.1	1996	12.5	1997	12.8	1998	11.1	1999	6.6	2000	8.2	2001	10.6	2002	12.6	2003	14.7	2004	13.3	2005	11.7	2006	11.1	2007	11.8	2008	11.0	2009	4.4	2010	3.9	2011	4.6	2012	4.2	2013	5.4	2014	5.0	2015	4.2	2016	3.5	2017	4.8	2018	4.9	2019	4.3	2020	2.9	2021	3.3	2022	3.8	2023	3.9	2024	2.4
An	Mil. tone																																																													
1995	13.1																																																													
1996	12.5																																																													
1997	12.8																																																													
1998	11.1																																																													
1999	6.6																																																													
2000	8.2																																																													
2001	10.6																																																													
2002	12.6																																																													
2003	14.7																																																													
2004	13.3																																																													
2005	11.7																																																													
2006	11.1																																																													
2007	11.8																																																													
2008	11.0																																																													
2009	4.4																																																													
2010	3.9																																																													
2011	4.6																																																													
2012	4.2																																																													
2013	5.4																																																													
2014	5.0																																																													
2015	4.2																																																													
2016	3.5																																																													
2017	4.8																																																													
2018	4.9																																																													
2019	4.3																																																													
2020	2.9																																																													
2021	3.3																																																													
2022	3.8																																																													
2023	3.9																																																													
2024	2.4																																																													

Pe fondul liberalizării comerțului și a orientării economiei moldovenești către piața UE, fluxurile comerciale s-au reconfigurat. Majoritatea exporturilor și importurilor sunt astăzi realizate prin transport rutier, considerat mai flexibil, rapid și adaptat volumelor reduse de marfă specifice economiei moldovenești. Transportul feroviar, mai eficient pentru volume mari și distanțe lungi, a devenit mai puțin competitiv în acest nou context.

Lipsa investițiilor consistente în infrastructura feroviară a condus la degradarea rețelei de cale ferată, scăderea vitezei de circulație, creșterea timpilor de tranzit și costuri operaționale mai mari. Materialul rulant învechit și lipsa modernizărilor tehnologice au accentuat ineficiența sectorului, descurajând operatorii economici să opteze pentru acest mod de transport.

Incompatibilitățile tehnice dintre ecartamentele europene și cele ale rețelei din spațiul ex-sovietic reprezintă o barieră logistică importantă în integrarea Moldovei în coridoarele internaționale. Această problemă generează costuri suplimentare și reduce atractivitatea transportului feroviar pentru comerțul extern.

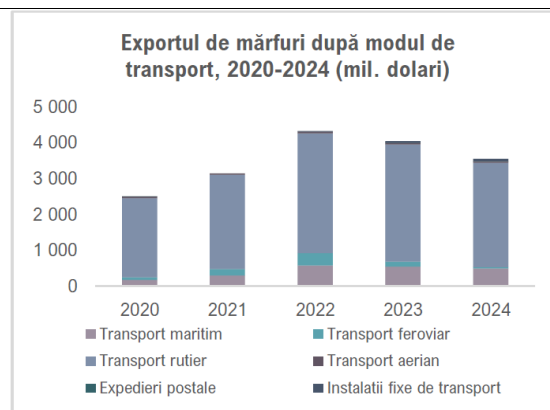
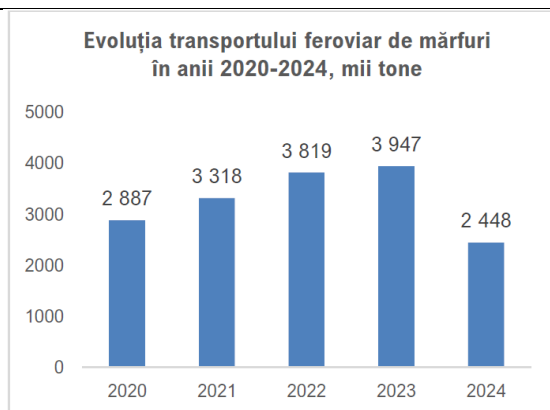
Expansiunea infrastructurii rutiere și liberalizarea pieței transporturilor au permis dezvoltarea accelerată a transportului auto, care oferă servicii mai rapide, flexibile și adaptate nevoilor actuale ale comerțului. Acest lucru a dus la o migrare a clienților tradiționali ai transportului feroviar către alte soluții logistice. Ponderea transportului de mărfuri prin intermediul transportului feroviar a scăzut de la 42,9% în anul 2003 (anul în care a fost înregistrată cea mai mare pondere) până la 8,7% în anul 2023, în favoarea transportului rutier, ponderea căruia s-a majorat în această perioadă de la 56,7% până la 90,9%.



Sursă: Biroul Național de Statistică

Capacitatea de transport este direct dependentă de cantitatea și calitatea infrastructurii și a materialului rulant, precum și de organizarea traficului feroviar, și este un indicator de bază al productivității sistemului de transport.

În perioada 2020–2024, transportul feroviar de mărfuri din Republica Moldova a înregistrat o evoluție fluctuantă, influențată de factori economici și geopolitici majori. În anul 2020, volumul a scăzut semnificativ la 2 887 mii tone, pe fondul crizei pandemice și al reducerii activității economice. Ulterior, în 2021, s-a observat o ușoară revenire la 3 318 mii tone, odată cu relansarea sectorului agricol și a comerțului. Anul 2022 a marcat o creștere mai pronunțată, până la 3 819 mii tone, determinată de redirectionarea fluxurilor comerciale din cauza conflictului militar din Ucraina. În 2023, volumul transportat a continuat să crească ușor, ajungând la 3 947 mii tone, indicând o stabilizare temporară. Totuși, în anul 2024 a fost înregistrată o scădere accentuată până la 2 448 mii tone, pe fondul reducerii tranzitului de mărfuri, al reconfigurării rutelor comerciale și al constrângerilor legate de infrastructura feroviară.



Sursă: Biroul Național de Statistică

Transportul feroviar de mărfuri este influențat în mod direct de exporturile de produse agricole și industriale (cereale, semințe oleaginoase, metale, produse chimice), de importurile de resurse energetice, materiale de construcții și materii prime industriale, precum și de tranzitul regional al mărfurilor.

Potrivit prognozei principalilor indicatori macroeconomici pentru anii 2025-2028 elaborată de Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, exporturile se vor majora, în principal datorită revigorării sectorului agricol după seceta severă din 2024, ceea ce va impulsiona livrările externe de produse agroalimentare, în special către piețele din Uniunea Europeană. Totodată, consolidarea relațiilor comerciale, extinderea accesului pe noi piețe și valorificarea acordurilor de liber schimb vor contribui la diversificarea structurii exporturilor.

Exporturile vor continua să crească cu un ritm mediu de 6–8% anual, susținute de diversificarea produselor și piețelor de desfacere, precum și de aprofundarea relațiilor comerciale cu Uniunea Europeană. Sectoarele agroalimentar și industrial vor avea o contribuție importantă, iar integrarea treptată în piața unică europeană va facilita accesul la noi oportunități comerciale.

Similar exporturilor, în perioada 2020–2024 importurile au înregistrat o evoluție marcată de factori economici și geopolitici majori. Creșterea importurilor feroviare în anul 2022 a fost influențată în principal de dinamica reexporturilor, care au avut un impact semnificativ asupra volumelor de marfă transportate prin rețeaua feroviară. În contextul redirectionării fluxurilor comerciale regionale, Republica Moldova a devenit un coridor alternativ pentru tranzitul de mărfuri – în special produse energetice și materii prime industriale – către piețele din regiune. Această activitate de reexport, favorizată de poziția geografică strategică a Moldovei și de intensificarea cooperării internaționale, a contribuit la sporirea volumului importurilor feroviare în 2022, reflectând un rol tot mai important al țării ca nod logistic regional.

În concluzie, menționăm că, deși transportul feroviar în Republica Moldova a fost într-un regres constant pe parcursul ultimelor trei decenii, fapt ce s-a datorat unei combinații de factori economici obiectivi (scăderea cererii interne, schimbarea structurii economiei, lipsa investițiilor și a reformelor, concurența puternică din partea transportului rutier și dificultățile de integrare în rețelele logistice internaționale), **acesta are un potențial semnificativ de creștere, în special pe segmentul de mărfuri. Dacă se vor menține investițiile în infrastructură, se va îmbunătăți integrarea cu piața europeană și se vor valorifica oportunitățile de tranzit generate de noile realități regionale.** Cu o strategie clară de modernizare și cooperare regională și cu suportul statului și a partenerilor externi, transportul feroviar poate deveni un pilon al conectivității economice a Moldovei. Relansarea sectorului va depinde de capacitatea de modernizare, integrarea în coridoarele europene și corelarea acestui mod de transport cu nevoile economiei naționale și ale fluxurilor comerciale internaționale.

Astfel, reorganizarea Întreprinderii de stat „Calea Ferată din Moldova” (în continuare CFM) devine un subiect de importanță majoră, fiind unul complex, care are la bază necesitatea adaptării acesteia la cerințele pieței moderne și la provocările economice și tehnologice cu care

se confruntă transportul feroviar. CFM este un pilon important al infrastructurii de transport din Republica Moldova, iar reorganizarea sa poate adresa multiplele provocări cu care se confruntă.

Conform prevederilor art. 132 alin. 5 lit. e) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și pct. 3.1-3.6 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, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” urma să fie reorganizată în societate pe acțiuni pînă la începutul anului 2023.

Luînd în considerare prevederile Codului transportului feroviar nr. 19/2022, în vigoare din 18 februarie 2024, gestionarea infrastructurii feroviare trebuie să fie efectuată în numele Guvernului de administratorul infrastructurii.

Astfel, potrivit prevederilor pct. 8.1 din Planul de acțiuni privind implementarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, societatea pe acțiuni înființată în urma reorganizării Î.S. „Calea Ferată din Moldova” trebuia să fie reorganizată în două societăți pe acțiuni.

Drept urmare, etapa tranzitorie nu necesită a fi realizată, fiind obligatorie reorganizarea întreprinderii de stat existente în două societăți pe acțiuni.

Independența administrării, separarea dintre gestiunea infrastructurii și operațiunile de transport sunt condiționate cît de Codul transportului feroviar nr. 19/2022, atît și de angajamentele asumate în cadrul tratatelor internaționale, acordurilor de finanțare și în Planul de creștere (Growth Plan).

În pofida eforturilor de aliniere la acquis-ul comunitar în materie de transport feroviar, conform angajamentelor luate odată cu semnarea Acordului de Asociere RM-UE, operatorul național de transport feroviar, prin cumul și gestionar al infrastructurii, a fost lipsit de orice posibilitate de intervenție din partea statului care să fi permis întreținerea infrastructurii în regie proprie.

Multe sectoare ale rețelei feroviare din Moldova sunt învechite și necesită reabilitare pentru a asigura siguranța și eficiența transportului. Modernizarea infrastructurii, inclusiv linii de cale ferată, stații și echipamente tehnice, este esențială pentru îmbunătățirea serviciilor. Fără a beneficia de investiții majore și reparații capitale în ultimii ani, infrastructura de transport feroviar a Republicii Moldova se află într-o stare proastă, materializată în limitări de viteză și de masă ce afectează întreaga rețea națională de transport feroviar. O situație similară se atestă și în privința parcului de material rulant al operatorului național de transport feroviar, ÎS „Calea Ferată din Moldova”, compus din vagoane uzate și cu termenele de exploatare expirate sau care urmează să expire și locomotive de manevră insuficiente și la fel de învechite.

Factorii interni ce influențează direct capacitatea de transport a coridorului național sunt *starea proastă a infrastructurii liniilor magistrale de cale ferată și a infrastructurii de stații*. Liniile magistrale ale rețelei feroviare naționale supraabundă în restricții de viteză și masă, iar starea proastă la liniilor de sosire/plecare/sortare ale stațiilor cresc timpii de compunere/descompunere a trenurilor, toate cu impact major asupra rulajului și productivității vagoanelor și locomotivelor.

În atare condiții, pe lângă nivelul scăzut de siguranță a operațiunilor de transport feroviar, calitatea proastă a infrastructurii și a materialului rulant diminuează drastic importanța acestui tip de transport pentru economia națională, forțând înclinarea balanței modale spre transportul rutier, cu consecințe majore pentru infrastructura drumurilor, mobilitate, mediu și comunitățile locale.

Astfel, revizuirea structurii organizatorice și a proceselor operaționale, separarea clară a activităților care sunt de interes public și cele comerciale, va garanta o mai bună gestionare a resurselor și a investițiilor, îmbunătățind eficiența operațională, siguranța și sustenabilitatea transportului feroviar pe teritoriul național.

Situația economico-financiară a întreprinderii

Având în vedere declinul accentuat al performanței economico-financiare a Căii Ferate din Moldova, în paralel cu presiunile legislative interne și angajamentele internaționale asumate de Republica Moldova, prezentăm fundamentarea financiar-economică privind necesitatea stringentă a reorganizării acestei entități strategice.

În perioada 2022–2024, situația financiară a CFM s-a deteriorat sever: de la un profit net izolat datorat conjuncturii regionale de + 62,1 milioane lei în 2022, s-a ajuns la o pierdere alarmantă de – 322,6 milioane lei în 2024. Această transformare dramatică scoate în evidență nu doar o lipsă de eficiență managerială, ci și o structură operațională învechită, incapabilă să se adapteze contextului economic actual. Rentabilitatea capitalului propriu (ROE) și a activelor (ROA) stabil negative, indică asupra unei utilizări ineficiente a resurselor publice gestionate de întreprindere în forma actuală și o incapacitate sistemică de a genera valoare adăugată și de a contribui la competitivitatea economiei naționale.

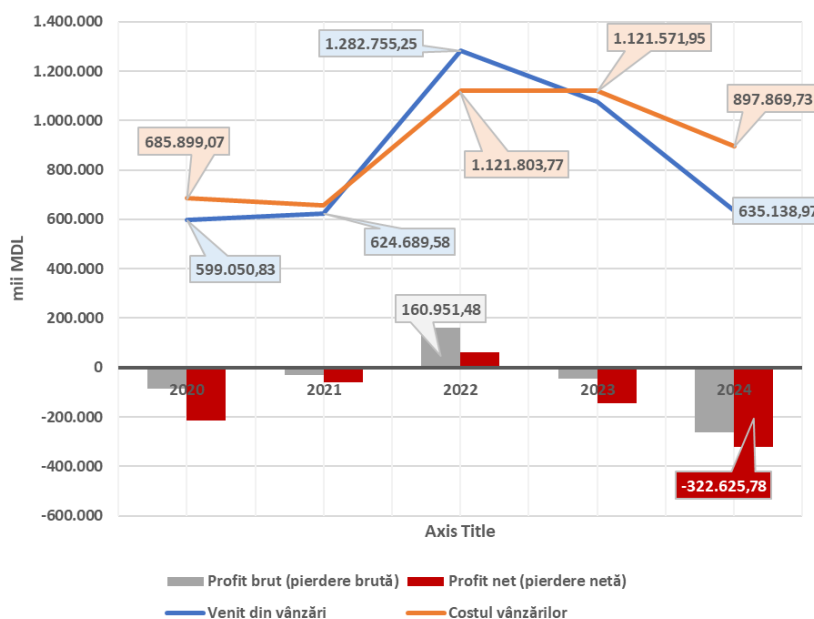
Astfel, în perioada 2020–2024, situația financiară a CFM a înregistrat un declin constant. În 2020, întreprinderea înregistra o pierdere netă de – **215,9 milioane lei**, iar în 2021 pierderea s-a redus temporar la – **61,6 milioane lei**, dar tot fără măsuri structurale de redresare. În 2022, conjunctura geopolitică regională a generat un profit net izolat de + **62,1 milioane lei**, pe fondul creșterii bruște a veniturilor din vânzări la peste **1,28 miliarde lei**. Totuși, lipsa reformelor interne fundamentale a dus la reluarea declinului, cu pierderi de – **143,9 milioane lei** în 2023 și – **322,6 milioane lei** în 2024 – cea mai mare pierdere din ultimii 5 ani.

Totodată, gradul de îndatorare a crescut considerabil, în paralel cu o diminuare a autonomiei financiare. **Acest dezechilibru semnalează o vulnerabilitate financiară cronică și o dependență periculoasă de fondurile publice.** Situația este agravată de faptul că în anul 2024, costurile vânzărilor (897,9 milioane lei) au depășit semnificativ veniturile (635,1 milioane lei), generând o marjă de profit brut negativă de –41%, o expresie clară a incapacității actualei structuri de a susține operațional activitatea de bază. Situația nu este specifică doar pentru anul 2024, ea este similară și pentru anii precedenți.

Deși veniturile din vânzări au fluctuat semnificativ – de la **599 milioane lei în 2020**, la un maxim de **1,28 miliarde lei în 2022**, și un minim de **635 milioane lei în 2024**, costurile vânzărilor au depășit constant veniturile, cu excepția anului 2022. În 2024, **costurile vânzărilor au fost de 897,9 milioane lei**, rezultând într-o **pierdere brută de –262,7 milioane lei** și o **marjă de profit brut negativă de –41%**. Situația nu este una excepțională, ci se repetă în anii precedenți: **–86,8 milioane lei pierdere brută în 2020** și **–31,7 milioane lei în 2021**.

Această evoluție reflectă o **ineficiență sistemică în administrarea resurselor gestionate de întreprindere**.

Rentabilitatea capitalului propriu (ROE) a fost negativă în majoritatea anilor: **–7% în 2020**, **–2% în 2021**, **–5% în 2023**, și **–10% în 2024**, cu un singur an pozitiv, **+2% în 2022**. La fel, rentabilitatea activelor (ROA) a rămas negativă în toți anii, cu o medie de **–3% până la –7%**, demonstrând o **capacitate scăzută a activelor de a genera valoare**.



În ceea ce privește structura bilanțieră, **rata de îndatorare globală** a crescut de la **22% în 2020** la **29% în 2024**, indicând o creștere accentuată a dependenței de finanțare externă. Totodată, **rata autonomiei financiare** a scăzut de la **0,78 în 2020** la **0,71 în 2024**, reflectând o diminuare a capacității întreprinderii de a funcționa independent de creditorii. **Activele totale au crescut modest** (de la 3,97 miliarde lei în 2020 la 4,45 miliarde lei în 2024), dar fără impact pozitiv asupra profitabilității.

Lichiditatea curentă a crescut aparent în anii 2022–2024 (până la 2,33 în 2022 și 2,20 în 2024), însă **această evoluție este înșelătoare, fiind rezultatul unei creșteri temporare a activelor circulante, și nu al unei îmbunătățiri reale a performanței operaționale.**

Pe lângă aspectele financiare, infrastructura serviciilor de transport feroviar gestionată de CFM se află într-o stare avansată de degradare. Materialul rulant este uzat, liniile de cale ferată sunt supuse restricțiilor de viteză și masă, iar lipsa investițiilor esențiale menține rețeaua într-o spirală a subperformanței. Acest lucru afectează nu doar competitivitatea față de alte moduri de transport, ci și siguranța operațiunilor și încrederea publicului.

În paralel, cadrul legislativ – în special Codul transportului feroviar nr. 19/2022 – prevede în mod expres separarea infrastructurii de operațiunile comerciale. Această reformă, prevăzută și în Planul de acțiuni al Guvernului, este aliniată la principiile acquis-ului comunitar și este o condiție indispensabilă pentru integrarea în piața unică europeană, precum și pentru atragerea fondurilor externe.

Totodată, reorganizarea CFM nu trebuie privită doar ca un proces administrativ și care vizează exclusiv întreprinderea, ci și ca o re poziționare strategică a transportului feroviar național. Prin această reorganizare se pot obține beneficii substanțiale: creșterea eficienței economice și a transparenței; atragerea de investiții și reducerea presiunii asupra bugetului de stat; restabilirea încrederii partenerilor internaționali și a utilizatorilor; modernizarea rețelei feroviare și îmbunătățirea calității serviciilor oferite; reorientarea serviciilor de transport spre transportul feroviar cu reducerea semnificativă a impactului serios asupra rețelei rutiere; precum și alinierea deplină la standardele europene.

Fără o reorganizare profundă, CFM riscă ireversibil să devină o entitate nefuncțională, cu consecințe grave pentru mobilitatea națională, pentru economia Republicii Moldova și pentru procesul de integrare europeană.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Prevederile principale ale proiectului:

- aprobarea deciziei cu privire la reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” prin dezmembrare (separare) și crearea Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă”
- transmiterea fondurilor fixe și circulante ale ÎS „Calea Ferată din Moldova” utilizate la prestarea serviciilor de transport pasageri și mărfuri către SA „CFM Pasageri și Marfă”
- stabilirea modalității de formare a capitalului social al SA „CFM Pasageri și Marfă”, fiind indicat că, capitalul social al entității noi înființate după reorganizare se formează din patrimoniul ÎS „Calea Ferată din Moldova”, transmis conform bilanțului de repartitie;
- transmiterea bunurilor ÎS „Calea Ferată din Moldova”, stabilite în bilanțul de repartitie către SA „CFM Pasageri și Marfă”, în conformitate cu Regulamentului cu privire la modul de transmitere a bunurilor proprietate publică, aprobat prin HG nr.901/2015;
- disponibilizarea personalului ca urmare a reorganizării ÎS „Calea Ferată din Moldova”, în cazul imposibilității transferului acestuia, în conformitate cu legislația muncii;
- determinarea limitelor de competență ale APP privind aprobarea bilanțului de repartitie, aprobarea statutului SA „CFM Pasageri și Marfă”, operarea modificărilor corespunzătoare în statutul ÎS „Calea Ferată din Moldova” și desemnarea directorului interimar al SA „CFM

Pasageri și Marfă” (care va exercita această funcție, până la desemnarea conducătorului, conform prevederilor legale);

- instituirea în sarcina MIDR obligația determinării elementelor infrastructurii feroviare în scopul elaborării contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare;
- realizarea de către ÎS „Calea Ferată din Moldova” a activității de interes public prin gestionarea infrastructurii feroviare, conform prevederilor Codului transportului feroviar.

Obiective reorganizării include:

- Crearea unei noi entități legale prin restructurarea celei existente;
- Revizuirea structurii organizatorice și a proceselor operaționale în cadrul CFM;
- Modernizarea infrastructurii feroviare.
- Îmbunătățirea calitativă și cantitativă a serviciilor de transport de pasageri și de mărfuri.
- Creșterea eficienței financiare și administrative.
- Alinierea la reglementările internaționale privind siguranța și protecția mediului.
- Diversificarea activităților și creșterea competitivității pe piața transporturilor.

Scopul reorganizării: Crearea unei entități mai eficiente din punct de vedere economic și administrativ, care să sprijine dezvoltarea infrastructurii feroviare din Moldova și să îmbunătățească calitatea serviciilor de transport.

Reorganizarea CFM, ca un proces complex, va crea premise pentru implementarea unor tehnologii moderne de monitorizare și întreținere a căii ferate, care vor reduce costurile de operare și poate îmbunătăți fiabilitatea serviciilor, contribuind astfel la creșterea veniturilor și la atragerea unor noi segmente de piață.

Modernizarea vagoanelor și a stațiilor, îmbunătățirea confortului și implementarea unor sisteme moderne de informare a pasagerilor pot atrage mai mulți utilizatori către transportul feroviar.

Dat fiind caracterul urgent al proiectelor, reușita acestora depinde în cea mai mare măsură de gradul de sinergie între actorii interni și externi implicați, și de celeritatea parcurgerii etapelor administrative și legale necesare, astfel încât demararea lucrărilor de reabilitare să fie posibilă în timpul cât mai apropiat.

În concluzie, reorganizarea CFM poate fi văzută ca o necesitate pentru a asigura o rețea feroviară mai eficientă, modernă și competitivă. Implementarea unui plan de reorganizare care să răspundă acestor nevoi și să sprijine dezvoltarea economică durabilă va aduce beneficii semnificative pe termen lung.

CFM va asigura conformitatea cu reglementările internaționale relevante, inclusiv cele privind siguranța feroviară, protecția mediului și interoperabilitatea rețelelor feroviare. În scopul integrării în rețeaua feroviară europeană, CFM va coopera cu alte autorități de reglementare și operatori feroviari din regiune și Uniunea Europeană.

Reorganizarea CFM face parte din angajamente asumate față de partenerii de dezvoltare (ex. UE, BERD, FMI), iar o intrare în vigoare imediată confirmă seriozitatea și determinarea Guvernului în implementarea reformelor.

Reieșind din cele expuse, dat fiind faptul că CFM este un operator strategic în infrastructura de transport a țării, iar întârzierea aplicării reorganizării poate afecta negativ serviciile de transport de pasageri și marfă se propune intrarea în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial a prezentei hotărâri.

Intrarea în vigoare imediată permite autorităților să inițieze rapid măsurile de reorganizare: desemnarea noii structuri, transferul de active/personal, modificarea statutelor etc. Orice decalaj între adoptare și intrare în vigoare poate crea viduri instituționale.

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

Autorii au identificat și examinat o opțiune alternativă.

Această opțiune ar prevedea neexecutarea prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022, care obligă Guvernului să creeze o întreprindere responsabilă de administrarea infrastructurii feroviare.

Analiza opțiunii respective, presupune evaluarea riscurilor și beneficiilor unei astfel de decizii din perspective juridică, economică, socială și de guvernanță.

Codul transportului feroviar al Republicii Moldova nr. 19/2022 a fost adoptat pentru a reglementa transportul feroviar, inclusiv stabilirea unor entități clare responsabile pentru administrarea infrastructurii feroviare. Dacă Guvernul ar alege să nu pună în aplicare aceste prevederi, ar trebui luate în considerare mai multe aspecte fundamentale.

1. Implicațiile juridice

- **Nerespectarea legislației naționale:** Codul transportului feroviar reprezintă un act legislativ adoptat de Parlament, iar neexecutarea prevederilor sale poate constitui o încălcare a legii. Aceasta ar putea duce la sancțiuni legale pentru Guvern, inclusiv procese sau presiuni din partea autorităților internaționale sau a instituțiilor financiare care susțin dezvoltarea infrastructurii de transport.
- **Posibile conflicte cu reglementările internaționale:** Moldova, ca parte a Acordului de Asociere cu Uniunea Europeană, este obligată să armonizeze legislația internă cu normele UE în domeniul transporturilor, inclusiv reglementările privind administrarea infrastructurii feroviare. Nerespectarea acestora ar putea împiedica aderarea la reglementările și standardele europene, precum și integrarea în rețelele de transport internaționale.

2. Implicațiile economice

- **Afectarea investițiilor în infrastructura feroviară:** Codul transportului feroviar prevede crearea unei entități responsabile pentru administrarea infrastructurii, ceea ce ar permite o gestionare mai eficientă și atragerea de fonduri externe pentru modernizarea căii ferate. Neexecutarea acestei prevederi ar putea descuraja investitorii și ar împiedica atragerea de fonduri pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare.
- **Ineficiența administrativă și riscul de fragmentare:** Fără o entitate clară responsabilă de administrarea infrastructurii feroviare, aceasta ar putea rămâne sub o gestionare fragmentată sau ineficientă, ceea ce ar duce la costuri ridicate de întreținere și operare, dar și la întârzieri și întreruperi frecvente ale serviciilor de transport.
- **Pierderea oportunităților de colaborare internațională:** Crearea unei entități pentru administrarea infrastructurii feroviare este un pas important pentru integrarea în rețelele feroviare europene și pentru a beneficia de fonduri europene pentru infrastructura de transport. Nerespectarea acestui lucru ar putea pune în pericol accesul la aceste oportunități.
- **Afectarea costurilor de transport și logistică:** Infrastructura feroviară deficitară – caracterizată prin viteze comerciale scăzute, frecvență redusă, lipsa interoperabilității și capacități limitată – afectează competitivitatea transportului feroviar în raport cu transportul rutier. Această ineficiență determină creșterea costurilor de transport și depozitare, având un efect de amplificare în lanțul de aprovizionare, cu implicații asupra prețului final al produselor și profitabilității agenților economici.
- **Întârzieri în lanțurile de aprovizionare.** Ineficiența căii ferate poate cauza întârzieri semnificative în transportul mărfurilor, afectând lanțurile de producție și aprovizionare. Acest lucru reduce competitivitatea firmelor naționale atât pe plan intern, cât și pe piețele externe. Industria prelucrătoare, agricolă și energetică – sectoare mari consumatoare de transport în vrac – sunt direct afectate de lipsa unui transport feroviar eficient. Întârzierile, lipsa predictibilității și capacități limitată de manevră și încărcare în gări industriale generează blocaje în fluxurile de producție și pierderi financiare semnificative.
- **Descurajarea investițiilor.** O rețea feroviară ineficientă transmite un semnal negativ despre capacitatea țării de a susține dezvoltarea economică pe termen lung. Astfel, multe

investiții pot fi redirecționate către state care oferă infrastructură modernă și fiabilă. În analiza de fezabilitate a proiectelor, infrastructura de transport reprezintă un criteriu esențial. Lipsa unei rețele feroviare moderne descurajează investițiile în zonele industriale, reducând potențialul de dezvoltare regională și competitivitatea națională în atragerea capitalului străin.

- **Supraîncărcarea infrastructurii rutiere.** O altă consecință importantă este suprasolicitarea drumurilor naționale și europene. În lipsa unei alternative feroviare viabile, transportatorii aleg varianta rutieră, ceea ce duce la creșterea traficului, deteriorarea rapidă a drumurilor și costuri mai mari cu întreținerea acestora din partea statului. În plus, crește și riscul de accidente rutiere, cu implicații sociale și economice semnificative.

3. Implicațiile sociale

- **Impact asupra utilizatorilor:** O administrare ineficientă a infrastructurii feroviare ar putea duce la condiții mai proaste pentru pasageri și la creșterea costurilor de operare. Transportul feroviar este un serviciu public esențial pentru cetățeni, iar neexecutarea prevederilor legale ar putea duce la o scădere a calității serviciilor și la o scădere a încrederii în sistemul de transport public.
- **Impact asupra angajaților din sectorul feroviar:** O reorganizare bine gestionată ar putea crea noi locuri de muncă și ar îmbunătăți condițiile de muncă ale angajaților din sectorul feroviar. Dacă Guvernul nu pune în aplicare prevederile legale, acest sector ar putea rămâne nereglementat, iar angajații ar putea fi expuși unor condiții de muncă mai precare, cu risc de instabilitate profesională.

4. Impactul asupra guvernantei și transparenței

- **Lipsa transparenței și controlului:** O entitate responsabilă de administrarea infrastructurii feroviare ar permite un control mai clar și o transparență mai mare în gestionarea resurselor publice. Nerespectarea acestei prevederi ar lăsa loc pentru abuzuri sau gestionarea ineficientă a resurselor publice, ceea ce ar putea submina încrederea publicului în guvern.
- **Pierderea oportunității de reformă:** Codul transportului feroviar oferă cadrul legal pentru reformarea sectorului feroviar din Moldova. Nerespectarea acestuia ar împiedica implementarea unor reforme necesare în acest sector, care sunt esențiale pentru modernizarea și eficientizarea acestuia.

5. Riscurile de neimplementare

- **Tensionarea relațiilor externe:** Republica Moldova se află în proces de apropiere de Uniunea Europeană, iar neexecutarea unui cod care reflectă standardele internaționale ar putea dăuna relațiilor externe, îngreunând negocierile și aderarea la diferite acorduri internaționale.
- **Posibile sancțiuni din partea instituțiilor internaționale:** Neexecutarea prevederilor legale ar putea atrage sancțiuni din partea organizațiilor internaționale, cum ar fi Uniunea Europeană sau Banca Mondială, care sprijină dezvoltarea infrastructurii de transport. Acest lucru ar putea duce la pierderea unor surse importante de finanțare.

Nerespectarea prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022 ar putea avea consecințe grave pe termen lung pentru Republica Moldova, în domenii precum eficiența economică, siguranța infrastructurii feroviare, dezvoltarea regională și integrarea în rețelele europene de transport. Astfel, opțiunea de a nu implementa aceste prevederi ar putea compromite semnificativ procesul de modernizare a sectorului feroviar și ar limita accesul la finanțări externe.

Prin urmare, este recomandat ca Guvernul să pună în aplicare prevederile Codului transportului feroviar, să creeze o întreprindere responsabilă de administrarea infrastructurii feroviare și să se asigure că acest proces este transparent, bine planificat și implementat eficient, pentru a sprijini dezvoltarea durabilă a transportului feroviar în Moldova.

4. Analiza impactului de reglementare
4.1 Impactul asupra sectorului public
Proiectul nu are impact asupra sectorului public.
4.2 Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Reorganizarea CFM va permite o gestionare mai eficientă a resurselor financiare, prin separarea activităților și responsabilităților fiecărei societăți. Această structură va facilita atragerea de investiții private, deoarece investitorii vor putea închiria infrastructura feroviară și vor avea acces direct la serviciile de transport specifice (marfă sau pasageri). De asemenea, se preconizează o îmbunătățire a performanței financiare și operaționale a fiecărei entități, prin implementarea unor strategii adaptate nevoilor specifice ale fiecărui sector. Beneficii financiare estimate: • Separarea contabilă și operațională va permite analiza reală a profitabilității fiecărui segment (marfă, pasageri, infrastructură). • Creșterea atractivității pentru investitori, în special în transportul de marfă, unde se așteaptă liberalizarea pieței și posibile parteneriate public-private. • Reducerea subvențiilor ineficiente prin direcționarea lor doar către serviciile de pasageri cu interes social. • Acces mai eficient la finanțări externe (BERD, BEI, etc.). Cheltuielile legate de procesul de reorganizare vor fi suportate integral de Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, din surse proprii, inclusiv: • Venituri operaționale curente; • Rezerve financiare disponibile; • Eventuală lichidare a unor active neproductive; • Surse de sprijin extern, în special asistență tehnică nerambursabilă (ex. UE, BERD). Reorganizarea CFM în societăți distincte pentru transportul de marfă și pasageri este esențială pentru modernizarea sectorului feroviar. Impactul financiar pe termen mediu și lung este pozitiv, oferind transparență, eficiență și deschidere către investiții private, în conformitate cu bunele practici europene. Finanțarea se va face din sursele proprii ale CFM, fără a crea presiuni bugetare directe asupra statului. Reorganizarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova” prin dezmembrare presupune transmiterea unei părți din patrimoniu și obligații către S.A. „CFM Pasageri și Marfă” și, eventual, către alte entități publice. În acest context, se preconizează transmiterea către S.A. „CFM Pasageri și Marfă” a construcțiilor și eventual terenului aferent acestora, care formează depourile Bălți, Basarabeasca și Chișinău. În vederea determinării întregului spectru de bunuri care urmează a fi preluate de la Î.S. „Calea Ferată din Moldova” și transmise către noua entitate, se va purcede la identificarea juridică și faptică a fiecărei construcții / edificiu, cu evaluarea acestora și aprecierea valorii integrale a acestor active, care vor sta la baza formării capitalului social S.A. „CFM Pasageri și Marfă”. Având în vedere că bunurile respective vor fi transmise societății cu drept de gestiune, în componența capitalului social urmează a fi inclus nu bunul în sine, ci dreptul de gestiune asupra acestuia, evaluat conform cadrului normativ aplicabil. La situația din 30 septembrie 2025 depourile Bălți, Basarabeasca și Chișinău cuprind construcții cu valoare totală de bilanț în mărime de 24 620 450,90 MDL incluzând 320 construcții care formează depourile de locomotive și vagoane din mun. Chișinău, mun. Bălți, și or. Basarabeasca. Cu referire la obligațiile asumate în baza acordurilor de împrumut externe, inclusiv cele derivate din contractele de recreditare încheiate cu Ministerul Finanțelor, menționăm că acestea vor fi reflectate în bilanțul de repartitie, conform art. 207 din Codul civil. Preluarea efectivă a obligațiilor garantate sau gajate va avea loc cu acordul expres al creditorului și al debitorului gajist, în conformitate cu art. 739 și urm. din Codul civil.

Dat fiind prevederile proiectului RLF-Răspuns de urgență-Căile Ferate din Moldova și al Proiectului EFSD + Fereastra Dedicată Investiției I, care vizează reparația Infrastructurii feroviare, acest proiect va rămâne integral în responsabilitatea administratorului Infrastructurii feroviare – Î.S. „Calea Ferată din Moldova”.

Totodată, Societatea pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă”, în urma modificării Acordului de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare în vederea realizării Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, semnat la Chișinău la 14 noiembrie 2014, ratificat prin Legea nr. 22/2015 (Amendamentul din 18 august 2017 ratificat prin Legea nr. 214/2021, Amendamentul din 06 octombrie 2021 ratificat prin Legea nr. 215/2021) și Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant ale Republicii Moldova, semnat la Chișinău la 26 septembrie 2016, ratificat prin Legea nr. 298/2016 (Acordul de modificare și reformulare a Contractului de finanțare din 17 decembrie 2021, ratificat prin Legea nr. 10/2022) va prelua drepturile și obligațiile Î.S. „Calea Ferată din Moldova” care rezultă din Componenta I (în valoare de 40 023 603,0 Euro) din cadrul Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, în baza Acordului de împrumut nr. 44085 din 14 noiembrie 2014 semnat între Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, cu amendamentele ulterioare, contractul de recreditare nr. 6/1 din 9 noiembrie 2016 și contractul de gaj nr. 6/1 din 10 februarie 2017.

Într-o etapă ulterioară, Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, împreună cu MF și MIDR, vor stabili prin acte administrative interne sau contractuale:

- cine preia obligația,
- cine păstrează calitatea de debitor (sau debitor solidar),
- cum se modifică/suplimentează contractele de gaj sau garanție.

Potrivit proiectului, patrimoniul și obligațiile vor fi transmise în limita valorii stabilite în bilanțul de repartitie, care va fi elaborat cu respectarea procedurii stabilite de Codul civil și aprobat de Agenția Proprietății Publice. În acest sens conform proiecției preliminare a bilanțului de repartitie întocmit la situația din 30 septembrie 2025:

- S.A. „CFM Pasageri și Marfă” va prelua active în valoare totală de 1 526 287 569 MDL active, inclusiv capital propriu în valoare totală de 869 444 236 MDL și pasive în valoare echivalentă în mărime de 1 526 287 569 MDL, inclusiv datorii pe termen lung în mărime totală de 343 314 935 MDL și datorii curente în mărime totală de 60 530 945 MDL. Proiecția bilanțului de repartitie întocmită la situația din 30 septembrie 2025 presupune preluarea de către S.A. „CFM Pasageri și Marfă” a obligațiilor față de personal în valoare de 36 001 720,04 MDL și a obligațiilor față de bugetul asigurărilor sociale de stat în mărime de 23 107 124 MDL;
- Î.S. „CFM” reorganizată va menține responsabilitatea privind infrastructura feroviară, inclusiv obligațiile relevante în cadrul contractelor de recreditare (cu acordul prealabil al Ministerului Finanțelor). În acest sens, urmare a reorganizării, S.A. „CFM Pasageri și Marfă” va prelua obligațiile și drepturile care decurg din angajamentele asumate prin contractile de recreditare semnate cu partenerii externi în valoare totală de 860 235 775,25 MDL
- Conform art. 207 din Codul civil, în cazul în care obligațiile nu pot fi atribuite clar unei entități, toate entitățile rezultate din reorganizare răspund solidar, până la concurența valorii activelor repartizate.

Astfel, reorganizarea se efectuează cu respectarea principiilor succesoralității patrimoniale și protecției creditorilor, prevăzute în legislația națională.

Pentru a reduce riscurile juridice și bugetare asociate reorganizării:

- Se prevede menținerea integrală a garanțiilor statului și a angajamentelor existente în baza contractelor de recreditare deja încheiate (Ministerul Finanțelor);
- Preluarea obligațiilor garantate prin gaj sau alte contracte se va face cu acordul expres al Ministerului Finanțelor, în conformitate cu art. 739–741 Cod civil;

- Bilanțul de repartitie și actul de transmitere vor detalia obligațiile și bunurile repartizate fiecărei entități. Actele respective vor fi coordonate cu Ministerul Finanțelor;

Prin această abordare, se urmărește asigurarea continuității proiectelor investiționale internaționale și protejarea intereselor creditorilor, inclusiv ale statului.

În acest stadiu al reorganizării, nu este posibilă prezentarea unui impact financiar integral și final, întrucât:

- bilanțul contabil de repartitie nu a fost încă finalizat;
- evaluarea actualizată a situației economico-financiare a Î.S. „CFM” este în curs de elaborare;
- clauzele financiare și juridice aferente acordurilor de recreditare urmează a fi renegociate și realocate între entități în cadrul procesului de reorganizare propriu – zis.

Totuși, în baza datelor preliminare, se estimează că separarea va permite monitorizarea mai clară a fluxurilor financiare, gestiunea individualizată a datoriilor și creșterea atractivității pentru eventuale investiții private sau parteneriate public-private în sectorul comercial feroviar.

În cadrul reorganizării, se va asigura și **trasabilitatea ajutorului de stat acordat Î.S. CFM**, în special a celui autorizat prin **Decizia Consiliului Concurenței nr. ASS-44 din 02.07.2015**, reprezentând un împrumut cu dobândă preferențială pentru achiziția de locomotive și reabilitarea infrastructurii.

Dacă anumite locomotive sau active finanțate din acest ajutor sunt repartizate către S.A. „CFM Pasageri și Marfă”, aceasta va deveni **beneficiar de ajutor de stat în calitate de succesor**, și va avea obligația de a ține evidență contabilă separată.

Alocarea ajutorului va fi făcută:

- pe bază funcțională (în funcție de bunurile preluate),
- sau, dacă nu este posibil, **proporțional cu valoarea capitalului social** al noilor entități, conform pct. 257 din Regulamentul aprobat de Consiliul Concurenței.

Ministerul Finanțelor, în calitate de furnizor de ajutor, va menține evidența strictă a acestuia, inclusiv a ajutoarelor exceptate de la notificare, conform art. 19 din Legea nr. 139/2012.

Ministerul Finanțelor și Î.S. „Calea Ferată din Moldova” vor semna actele de verificare aferente soldurilor pe fiecare proiect (pentru confirmarea obligațiilor totale ale întreprinderii până la data reorganizării), în vederea identificării obligațiilor ce urmează a fi transferate Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă”.

Ulterior reorganizării întreprinderii, după determinarea volumului drepturilor și obligațiilor patrimoniale divizate, contractele de recreditare cu beneficiarii finali vor fi reîncheiate/modificate, în funcție de volumul de drepturi și obligații atribuite fiecărui subiect.

4.3 Impactul asupra sectorului privat

Reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” (CFM) în societăți comerciale separate („Infrastructură”, „Marfă”, „Pasageri”) urmărește crearea unui cadru concurențial și atractiv pentru investițiile private, în conformitate cu:

- Codul transportului feroviar;
- Concepția privind restructurarea sectorului feroviar;
- Planul de acțiuni aprobat de Guvernul Republicii Moldova.

Prin separarea serviciilor de transport de marfă și pasageri de infrastructura feroviară:

- Se eliberează accesul la infrastructură pentru operatorii privați, în condiții de nediscriminare și transparență;
- Sectorul privat va putea opera trenuri proprii de marfă prin achitarea unei taxe de utilizare a infrastructurii;

Oportunități pentru sectorul privat:

a) Investiții și parteneriate public-private (PPP):

- Posibilitatea de investiții directe în material rulant, terminale logistice, centre intermodale;
- Dezvoltarea de centre de întreținere și reparații a trenurilor, operate în parteneriat;

b) Crearea de locuri de muncă și transfer de know-how:

- Atragerea companiilor private aduce standardizare, eficiență operațională și inovație tehnologică;
- Dezvoltarea unui ecosistem de furnizori locali, subcontractori, și IMM-uri în jurul noilor entități feroviare.

Reorganizarea CFM prin separarea în societăți comerciale pentru marfă și pasageri are un impact pozitiv asupra sectorului privat, prin:

- Crearea unui mediu concurențial echitabil;
- Atragerea de investiții și tehnologii moderne;
- Deschiderea pieței pentru furnizori și operatori privați.

4.4 Impactul social

Impactul asupra angajaților CFM:

Conform proiecției bilanțului de repartitie întocmit la situația din 30 septembrie 2025, numărul mediu scriptic al personalului ÎS „Calea Ferată din Moldova” constituie 3 767 angajați, valoarea totală a datoriilor salariale constituind 136 267 922 MDL, datoriile față de bugetul asigurărilor sociale aferente drepturilor salariale constituie suma în mărime de 87 460 727,52 MDL, datoria față de fondul de asigurări obligatorii de asistență medicală constituie suma în mărime de 57 785 549,40 MDL, iar datoria față de bugetul de stat (impozit pe venit din salariu) constituie suma în mărime de 47 722 807,60 MDL. La situația din 30 septembrie 2025, ÎS „Calea Ferată din Moldova” înregistrează majorări de întârziere față de BASS în mărime de 31 845 903,31 2 MDL, iar față de FAOAM, majorarea de întârziere constituie suma în mărime de 15 828 390,53 MDL.

Corespunzător, având în vedere dispozițiile art. 197¹ Codul muncii, reorganizarea ÎS CFM prin separarea patrimoniului și crearea S.A. „CFM Pasageri și Marfă”, va avea drept consecință eventualele transfer (voluntar) al angajaților antrenați în activitățile operaționale preluate de noua entitate.

La situația din 30 septembrie 2025, conform datelor ÎS „Calea Ferată din Moldova” în domeniul transportului feroviar sunt antrenați 1 085 de angajați. Conform proiectului preliminar al bilanțului de repartitie, la situația din 30 septembrie 2025, față de acești angajați se înregistrează datorii la plata drepturilor salariale în mărime de 36 001 720,04 MDL, datoriile la plata contribuțiilor de asigurări sociale aferente acestui număr de salariați constituie suma în mărime de 23 107 124 MDL, iar datoria față de bugetul de stat – impozit pe venit aferent salariului datorat celor 1 085 angajați, constituie suma în mărime de 12 608 366 MDL.

În corespundere cu prevederile art. 31 din Legea nr. 489/1999 privind sistemul public de asigurări sociale, în cazul reorganizării, lichidării sau falimentului angajatorului, sumele

datorate de acesta la bugetul asigurărilor sociale de stat vor fi recuperate conform procedurii prevăzute de lege.

Astfel, odată cu demararea procedurii de reorganizare a ÎS CFM, obligațiile acestei din urmă aferente soldului datoriilor salariale, inclusiv datoriile la plata contribuțiilor de asigurări sociale, primelor de asigurare obligatorie de asistență medicală, impozit pe venit aferent drepturilor salariale, eventualele majorări de întârziere și penalități, urmează a fi calculate și repartizate între entitățile noi create, la data întocmirii bilanțului de repartitie, ținând cont de numărul scriptic efectiv de personal transferat către S.A. CFM Pasageri și Marfă, numărul scriptic efectiv care rămâne în cadrul S.A. CFM și datoriile istorice aferente obligațiilor salariale.

În acest context, repartizarea obligațiilor de plată a datoriilor salariale, plăților de stat obligatorii aferente acestora (CNAM și CNAS, impozit pe venit) va fi efectuată în strictă corespundere cu prevederile art. 197¹ Codul muncii și art. 31 din Legea nr. 489/1999 și alte prevederi aplicabile, astfel încât să nu se admită prejudicierea drepturilor salariaților.

- Reorganizarea presupune revizuirea structurilor administrative, eliminarea suprapunerilor și a pozițiilor redundante.
- Se estimează o posibilă reducere a personalului
- O parte din angajați vor necesita recalificare profesională pentru a se adapta noilor cerințe tehnologice și operaționale ale entităților comerciale.

Totodată, trecerea la statutul de societate pe acțiuni va asigura garantarea drepturilor salariaților, conform legislației muncii.

Suplimentar informăm că, prin demersul nr. H-4/1339 din 04.08.2025, Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” a informat Federația Sindicală a Feroviarilor din Moldova despre prevederile proiectului de reorganizare, precum și despre propunerile formulate de întreprindere în scopul respectării drepturilor și garanțiilor salariaților, în conformitate cu legislația muncii.

Astfel, Î.S. CFM a prezentat partenerului social:

- explicații privind etapele reorganizării și modalitatea de transmitere a personalului către noua entitate, cu respectarea principiului continuității raporturilor de muncă;
- angajamentul menținerii drepturilor salariale și sociale existente, inclusiv cele prevăzute de contractul colectiv de muncă;
- garanția că reorganizarea nu va genera reduceri nejustificate de personal, iar eventualele ajustări structurale se vor efectua doar în strictă conformitate cu prevederile Codului muncii și ale legislației conexe;
- clarificări privind menținerea în vigoare a tuturor drepturilor aferente vechimii în muncă, concediilor de odihnă și altor beneficii legale și contractuale.

Prin acest demers, Î.S. CFM a confirmat disponibilitatea de a coopera activ cu Federația Sindicală a Feroviarilor din Moldova, asigurându-se că procesul de reorganizare se va realiza în conformitate cu principiile dialogului social, cu respectarea deplină a drepturilor salariaților și în spiritul responsabilității sociale.

4.4.1 Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul nu are impact asupra datelor cu caracter personal.

4.4.2 Impactul asupra echității și egalității de gen

Proiectul nu are impact asupra egalității și egalității de gen.

4.5 Impactul asupra mediului

Reorganizarea CFM are și implicații asupra mediului, directe și indirecte, în special în ceea ce privește modul în care sunt restructurate serviciile de transport și întreținerea infrastructurii. Deși obiectivul principal este eficientizarea economică, modernizarea sistemului feroviar poate aduce beneficii ecologice semnificative, cu condiția adoptării unor politici responsabile.

Modernizarea parcului feroviar va conduce la reducerea emisiilor. Astfel, separarea entităților comerciale poate duce la atragerea de investiții pentru achiziția de locomotive și vagoane moderne, mai eficiente energetic și mai puțin poluante, iar utilizarea locomotivelor moderne va reduce emisiile de CO₂ și noxe, poluarea fonică, consumul de combustibili fosili.
4.6 Alte impacturi și informații relevante
• Degradarea sănătății publice. Creșterea volumului de trafic rutier în defavoarea transportului pe cale ferată induce emisii suplimentare de particule cu impact sever asupra sănătății publice, în special în aglomerările urbane. Aceste emisii contribuie la costuri externe (sanitare) estimate la miliarde de euro anual la nivelul Uniunii Europene. • Fragmentarea teritorială și presiunea asupra biodiversității. Extinderea infrastructurii rutiere, în detrimentul utilizării și modernizării căii ferate, afectează coridoarele ecologice și zonele naturale protejate. Fragmentarea habitatelor, mortalitatea faunei și deteriorarea ecosistemelor reprezintă externalizări ecologice adesea ignorate în planificarea sistemului de transport național și neglijarea rolului și impactului sectorului feroviar. • Ineficiența energetică. Transportul feroviar, în special cel electrificat, permite utilizarea energiei din surse regenerabile și are un randament energetic superior. Prin comparație, transportul rutier rămâne puternic dependent de carburanți fosili, ceea ce generează un consum de resurse neregenerabile nesustenabil pe termen lung. •
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1 Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Proiectul nu transpune cadrul normativ european.
5.2 Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
Proiectul pune în aplicare prevederile Directivei (UE) 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european.
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului

Anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ a fost plasat pe pagina web a Agenției Proprietății Publice (<https://app.gov.md/proces-decizional/agentia-proprietatii-publice-anunta-initierea-elaborarii-proiectului-hotararii-guvernului-cu-privire-la-reorganizarea-intreprinderii-de-stat-calea-ferata-a-moldovei/>) și pe platforma guvernamentală https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14293.

Corespunzător, după înregistrarea proiectului de către Cancelaria de Stat, proiectul actului normativ și nota de fundamentare au fost publicate pe pagina web oficială a Agenției Proprietății Publice <https://app.gov.md/proces-decizional/agentia-proprietatii-publice-anunta-consultari-publice-a-proiectului-hotararii-de-guvern-cu-privire-la-reorganizarea-intreprinderii-de-stat-calea-ferata-din-moldova/> și pe platforma guvernamentală [www.particip.gov.md](https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14360), pentru consultări și dezbateri publice https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14360.

Întru respectarea procedurilor stabilite de Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul a fost înregistrat la Cancelaria de Stat cu numărul unic 320/APP/2025 și supus procedurii de avizare cu toate instituțiile interesate în domeniu:

- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale;
- Consiliul Concurenței.

Ca urmare a ședinței interinstituționale Ministerul Muncii și Protecției Sociale din data de 22.08.2025, Ministerul a înaintat propunerea de includere a Comisiei Naționale pentru Consultări și Negocieri Colective în lista autorităților cărora urmează a fi transmis spre avizare. Prin urmare proiectul respectiv a fost avizat de către:

- Confederația Națională a Sindicatelor;
- Confederația Națională a Patronatului.

În conformitate cu cele expuse, se menționează că, la data de 16.12.2025 a fost desfășurată o ședință interministerială cu reprezentanții Ministerului Finanțelor, Confederației Naționale a Patronatelor, Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”, urmare căreia au fost identificate soluțiile optime în vederea acceptării de către părțile implicate în avizarea proiectului a obiecțiilor formulate în procesul de avizare a acestuia (Procesul-verbal se anexează).

7. Concluziile expertizelor

Proiectul a fost supus expertizei juridice și expertizei anticorupție.

Prin scrisoarea nr. 04/2-10904 din 06.11.2025, Ministerul Justiției a expus opinii care trebuie luate în considerare de autor, propunerile de ajustare a textului proiectului actului normativ au fost luate în considerare, asupra acestora fiind făcute observațiile de rigoare în sinteza obiecțiilor și propunerilor care însoțește proiectul.

La fel proiectul a fost expediat Centrului Național Anticorupție pentru expertiză anticorupție.

Prin Raportul de expertiză anticorupție nr. EHG25/10925 din 28.10.2025 nu au fost constatate careva elemente ale proiectului care ar putea ridica dubii, iar recomandările raportului au fost luate în considerare prin ajustarea notei de fundamentare astfel cum a fost sugerat.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

În urma aprobării proiectului nu va trebui de modificat cadrul normativ secundar.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

- Pentru implementarea normelor proiectului vor fi necesare realizarea următoarelor acțiuni:
- Instituirea Comisiei de reorganizare;
 - elaborarea și aprobarea de către APP a actelor aferente procedurii de reorganizare prin separare;
 - determinarea către MIDR a elementelor infrastructurii feroviare;
 - elaborarea contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare;
 - promovarea de către MIDR a proiectului hotărârii de Guvern privind dispunerea semnării Contractului Multianual pentru Administrarea Infrastructurii Feroviare.

Director general

Roman COJUHARI

SINTEZA

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”
(număr unic 320/APP/2025)

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. d/o	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (scr. 12-1371 din 12.05.2025)	1.	Având în vedere că art.19 alin.(3) lit. b) din Legea nr.246/2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală prevede inițierea reorganizării întreprinderilor de stat în alte forme juridice de organizare în termen de până la 24 de luni de la data intrării în vigoare a legii menționate, această normă nu poate constitui temei juridic pentru clauza de adoptare a proiectului, întrucât termenul prevăzut a expirat. Norma menționată face parte din dispozițiile finale ale Legii nr.246/2017 și are caracter tranzitoriu, aplicându-se ca element constitutiv al actului normativ, neputând fi extinsă sau invocată în mod autonom ca temei legal pentru adoptarea unui alt act normativ.	Se acceptă. Din clauza de adoptare a proiectului a fost exclus art.19 alin.(3) lit. b) din Legea nr.246/2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală.
	2.	La pct.1 din proiect este necesară o redactare clară care să reflecte expres decizia de reorganizare a Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” prin dezmembrare (separare) și constituirea Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă”.	Se acceptă. Pct.1 din proiect s-a expus în următoarea redacție: „1 Se reorganizează Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” prin dezmembrare (separare) și înființarea Societății pe Acțiuni „Calea Ferată din Moldova Pasageri și Marfă” cu capital integral de stat (denumită în continuare –S.A. „CFM Pasageri și Marfă”)”
	3.	Potrivit pct.3, noua societate S.A „CFM	Nu se acceptă.

	Pasageri și Marfă” este desemnată succesoare în drepturi și obligații a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” în limita valorii stabilite în bilanțul contabil de repartitie. Această formulare este incertă, întrucât nu precizează în mod clar dacă succesiunea este integrală sau parțială și nu indică criteriile concrete de repartizare a drepturilor și obligațiilor. O asemenea clarificare este esențială în contextul reorganizărilor, pentru a asigura predictibilitatea raporturilor juridice. În același sens, având în vedere că Î.S. „Calea Ferată din Moldova” va continua să gestioneze infrastructura feroviară (pct.11), iar pct.3 stabilește transmiterea parțială a patrimoniului și a obligațiilor către noua societate, fără a preciza în mod clar care bunuri, drepturi și obligații rămân în gestiunea întreprinderii-mamă, se identifică o incertitudine juridică privind delimitarea atribuțiilor și patrimoniului între entitatea reorganizată și cea nou-creată. Această lipsă de claritate contravine principiului funcționării distincte și autonome a persoanelor juridice. Prin urmare, se impune completarea proiectului prin introducerea unui punct nou, care să stabilească expres domeniile de activitate, bunurile, obligațiile și funcțiile care rămân în administrarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”.	În contextul proiectului Hotărârii Guvernului privind reorganizarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova” (CFM), observația ministerului privind incertitudinea juridică referitoare la delimitarea atribuțiilor și patrimoniului între Î.S. CFM și noua S.A. „CFM Pasageri și Marfă” este una validă. Totuși, proiectul actual reglementează deja cadrul general al separării, iar detalierea tehnică a distribuției activelor nu este necesar să fie inclusă în hotărâre, având în vedere următoarele argumente: 1.Principiul separării formale și implementării ulterioare. Conform practicilor administrative și legale, hotărârile de Guvern stabilesc principiile și mecanismele de reorganizare, nu detalii tehnice de execuție. Separarea efectivă a activelor, obligațiilor și funcțiilor se realizează prin Planul de separare operațională și bilanțul contabil de repartitie, aprobate ulterior de fondator-Agenția Proprietății Publice (a se vedea punctul 10 din proiectul HG). 2. Prevederi clare deja incluse în proiectul HG. Punctele 3–6 din proiectul de hotărâre stabilesc expres că: • S.A. „CFM Pasageri și Marfă” este succesorul de drepturi și obligații (în limita valorii din bilanțul de repartitie); • Se transmit fondurile fixe și circulante conform sursei de formare; • Capitalul social al noii entități se formează din patrimoniul transmis, conform bilanțului de repartitie; • Transmiterea bunurilor se face prin
--	--	---

			mecanismele reglementate (HG nr. 901/2015). Aceste prevederi oferă deja o bază juridică clară, iar detalierea funcțiilor și bunurilor poate varia în practică, fiind ajustată în procesul de implementare. 3.Existența unui Plan de separare operațională. Distribuirea activelor este deja descrisă detaliat în Planul de separare operațională al CFM, elaborat împreună cu partenerii internaționali (ex. BERD, Banca Mondială etc.). Acest plan este un document tehnic și dinamic, care poate include adaptări ulterioare în funcție de evoluția procesului de reorganizare, ceea ce nu se poate reflecta într-un act normativ rigid. 4.Posibilitatea apariției unor ajustări post-HG. Având în vedere complexitatea reorganizării, este realist să anticipăm că vor apărea: • clarificări suplimentare privind drepturile și obligațiile transferate; • ajustări de patrimoniu (de ex., echipamente mixte, infrastructură comună); • ajustări instituționale privind delimitarea competențelor. A include detalii prea rigide în Hotărârea Guvernului ar putea îngreuna flexibilitatea necesară implementării eficiente. 4.Responsabilitățile post-reorganizare sunt deja stabilite legal. Pct. 12 din proiect prevede expres că Î.S. CFM își va continua activitatea ca administrator al infrastructurii feroviare, conform Codului transportului feroviar.
--	--	--	--

			Pct. 11 din PHG prevede că Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va defini elementele infrastructurii, ceea ce exclude nevoia definirii acestora în hotărârea propriu-zisă.
	4.	Punctele 4, 5 și 6 din proiect reglementează transferul fondurilor fixe și circulante ale Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, transmiterea bunurilor, precum și Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării al Republicii Moldova formarea capitalului social al S.A. „CFM Pasageri și Marfă” din patrimoniul Î.S. „Calea Ferată din Moldova”. Cu toate acestea, prevederile menționate nu determină în mod clar regimul juridic al bunurilor publice implicate în procesul de transmitere, în special în ceea ce privește statutul acestora după transfer, dacă acestea își păstrează calitatea de bunuri proprietate publică a statului sau devin active ale S.A. „CFM Pasageri și Marfă”. Prin urmare, se impune completarea proiectului cu dispoziții explicite privind regimul juridic al acestor bunuri, cu respectarea prevederilor art. 39 alin. (4) din Legea nr. 1134/1997 privind societățile pe acțiuni, care prevede că obiectele proprietății publice ce nu sunt supuse privatizării pot fi transmise societății în calitate de aport la capitalul social numai cu drept de folosință.	Nu se acceptă. Proiectul Hotărârii Guvernului are un caracter organizațional și operațional, vizând separarea funcțională a activităților de transport și infrastructură, nu modificarea regimului juridic al bunurilor publice. În lipsa unei prevederi exprese privind trecerea în proprietatea societății comerciale a bunurilor implicate, acestea își păstrează regimul juridic actual, în conformitate cu legislația aplicabilă. Conform principiului legalității, orice modificare a regimului juridic al unui bun public (ex. trecerea din proprietate publică în proprietate privată a statului sau în patrimoniul unei societăți comerciale) poate fi realizată numai printr-un act normativ expres, adoptat în condițiile legii — în special printr-o hotărâre de Guvern distinctă. Regimul juridic al bunurilor implicate în reorganizare nu se modifică automat prin adoptarea prezentei Hotărâri de Guvern, întrucât nu există dispoziții exprese în proiect privind trecerea acestora în proprietatea societății comerciale, or transmiterea se va face cu respectarea prevederilor Legii nr. 1134/1997 și a HG nr. 901/2015, privind evidența patrimoniului public. Prin urmare, în forma actuală, proiectul nu generează schimbarea regimului juridic al bunurilor. Acesta se menține până la o eventuală intervenție normativă expresă, iar

			în etapa ulterioară a procesului — în baza Legii nr. 29/2018 — se va definitiva delimitarea patrimoniului și regimul juridic aferent pentru fiecare entitate.
	5.	Totodată, ținând cont de prevederile art.13 din Codul transportului feroviar nr.19/2022, care impun asigurarea independenței funcționale și decizionale a administratorului infrastructurii față de operatorii de transport, precum și prevederile pct.11 din proiect, care stabilesc că Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” va desfășura activitate de interes public prin gestionarea infrastructurii feroviare, se identifică că proiectul nu conține norme suficiente sau mecanisme clare privind modul concret de respectare a acestei cerințe legale în noua structură organizatorică. Prin urmare, se impune completarea proiectului cu prevederi explicite privind asigurarea separării funcționale și decizionale, în conformitate cu cadrul legal citat supra.	Nu se acceptă. În opinia Agenției, introducerea unor prevederi suplimentare în proiectul Hotărârii de Guvern nu este necesară, din următoarele considerente fundamentate: 1. Aspectul este deja reglementat prin legislație specială (Codul transportului feroviar nr. 19/2022): • Art. 13 alin. (1) din Cod prevede clar că administratorul infrastructurii trebuie să fie independent funcțional și decizional față de operatorii de transport feroviar. • Alin. (2) stabilește și modalitățile concrete de asigurare a independenței, inclusiv prin structuri, personal, luare a deciziilor și evidență separată. Prin urmare, aceste norme au caracter de aplicabilitate directă, iar reinserarea lor în Hotărârea Guvernului ar constitui o dublare a reglementărilor existente. 2. Mecanismele practice sunt prevăzute în documentele strategice deja aprobate • Conceptul de reorganizare a sectorului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017, prevede modelul instituțional și etapele separării funcționale între infrastructură și transport. • Planul de reorganizare a Î.S. CFM pentru anii 2022–2024, include măsuri specifice de implementare a acestor principii, inclusiv: ○ stabilirea responsabilităților distincte,

			o elaborarea regulamentelor interne aferente. Astfel, cadrul normativ și strategic în vigoare deja reglementează în mod suficient modul de asigurare a independenței funcționale și decizionale. 3. Hotărârea Guvernului are caracter operațional, nu normativ de fond Proiectul Hotărârii de Guvern are scopul de a operaționaliza o decizie organizatorică — separarea activităților de transport de cele de administrare a infrastructurii. Introducerea unor prevederi tehnice și organizatorice privind independența funcțională ar transforma HG-ul într-un act de reglementare primară, ceea ce nu este scopul acestui instrument juridic. 4. Evitarea dublării normative și a conflictelor de interpretare Reincluderea în proiectul HG a unor prevederi deja stabilite prin lege poate genera confuzii sau contradicții normative, mai ales în cazul unor eventuale modificări ulterioare ale Codului sau ale Conceptului aprobat. Consecvența legislativă presupune ca normele detaliate să rămână în actele specializate care le reglementează deja (ex. Codul transportului feroviar, Conceptul aprobat, regulamente de funcționare). În concluzie, având în vedere că Codul transportului feroviar nr. 19/2022 reglementează expres și complet separarea funcțională și decizională a administratorului infrastructurii, Conceptul aprobat prin HG nr. 1042/2017 detaliază implementarea acestui principiu, Planul de reorganizare a Î.S. CFM
--	--	--	--

			2022–2024 include mecanisme de aplicare și că Hotărârea Guvernului nu are rol de reglementare primară, nu se impune completarea proiectului cu norme suplimentare privind separarea funcțională și decizională, pentru a evita dublarea normelor legale deja în vigoare.
	6.	De asemenea, având în vedere prevederile art.36 alin.(2) din Legea nr.136/2017 cu privire la Guvern, Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării urmează a fi exclus din lista contrasemnatarilor.	Se acceptă. Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării a fost exclus din lista contrasemnatarilor.
Ministerul Finanțelor (scr. 17-03/128/705 din 14.05.2025)	7.	Obiecții de ordin general Î.S. „Calea Ferată din Moldova” este beneficiar a trei împrumuturi recreditate în cadrul proiectelor de restructurare a infrastructurii feroviare, finanțate de BERD și BEI. 1. Proiectul de achiziție a locomotivelor și restructurarea infrastructurii feroviare în valoare de până la 52,5 mil. euro (BERD). Conform Contractului de recreditare nr. 6/1 din 9 noiembrie 2016, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” a beneficiat de un împrumut în sumă de până la 52,5 mil. euro. La situația din 31 martie 2025, din contul împrumutului de stat extern acordat de BERD, au fost debursate și recreditate întreprinderii mijloace financiare în sumă de 46.727.411,60 euro sau 89,0% din suma împrumutului. Soldul datoriei Î.S. „Calea Ferată din Moldova” față de Ministerul Finanțelor pe împrumutul recreditat în cadrul Proiectului de achiziție a locomotivelor și restructurare a infrastructurii feroviare, la situația din 31 martie 2025, constituie 44.465.183,19 euro. Menționăm, că pe parcursul anilor 2022 -	Se ia act.

		2025, în scopul evitării arieratelor și deblocării debursărilor mijloacelor financiare din contul împrumutului BERD, precum și asigurării continuității operaționale ale Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, datoriile cu termen de achitare expirat au fost reeșalonate prin semnarea a șapte Amendamente la Contractul de recreditare nr. 6/1 din 9 noiembrie 2016.	
	8.	2. Proiectul „RLF-Răspuns de urgență-Căile Ferate din Moldova” în sumă de până la 41,205 mil. euro (BERD). În baza Acordului de împrumut din 27 iunie 2023 și Acordului de modificare nr. 1 din 14 iunie 2024 la Acordul de împrumut menționat, Ministerul Finanțelor a semnat cu Î.S. „Calea Ferată din Moldova” Contractul de recreditare nr. 7 din 22 decembrie 2023 în sumă de până la 23,0 mil. euro. Actualmente, se examinează Amendamentul la Contractul de recreditare, care prevede majorarea sumei împrumutului până la 41 205,0 mii euro (trânșă 3). La situația din 31 martie 2025, se atestă faptul că din contul împrumutului de stat extern acordat de BERD, nu au fost efectuate debursări ale surselor financiare de către Î.S. „Calea Ferată din Moldova” în baza Contractului de recreditare nr. 7 din 22.12.2023, din incapacitate de asimilare a împrumutului recreditat. La situația din 31 martie 2025, soldul datoriei cu termen de achitare expirat a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” față de Ministerul Finanțelor pe împrumutul recreditat în cadrul Proiectului „RLF - Răspuns de urgență - Căile Ferate din Moldova” constituie 128.388,62 euro, dintre care: comisionul de angajament - 127.638,89 euro și penalitatea - 749,73 euro.	Se ia act.

	9.	3. Proiectul „EFSD + Fereastra Dedicată Investiției I” în sumă de până la 41,205 mil. euro (BEI). Contractul de recreditare a împrumutului acordat în baza Acordului de împrumut dintre Republica Moldova și BEI nr. 96068 din 15 decembrie 2023 până în prezent nu este semnat din motivul, că Î.S. „Calea Ferată din Moldova” nu a semnat cu BEI Acordul de implementare a Proiectului, aceasta fiind una din condițiile de debursare a primei tranșe a împrumutului. Totodată, Ministerul Finanțelor informează că în conformitate cu pct. 8.1 din Contractul de recreditare nr.6/1 din 09 noiembrie 2016, a împrumutului destinat realizării Proiectului de achiziție a locomotivelor și restructurarea infrastructurii feroviare, încheiat între Ministerul Finanțelor și Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, în scopul garantării rambursării împrumutului, Ministerul Finanțelor și Î.S. „Calea Ferată din Moldova” au încheiat Contractul de gaj nr. 6/1 din 10 februarie 2017. Conform art. 739 din Codul Civil datoria garantată prin gaj poate fi preluată de o altă persoană doar cu acordul creditorului gajist, iar în cazul în care debitorul obligației garantate și debitorul gajist sunt persoane diferite, și cu acordul acestuia din urmă de a răspunde pentru noul debitor. Un terț (noul debitor) poate să preia datoria sau o parte din ea în unul din următoarele feluri: a) debitorul inițial este liberat de datorie (substituirea completă de către noul debitor); b) debitorul inițial este menținut în calitate de debitor pentru cazul în care noul debitor nu își execută corespunzător obligațiile (substituirea incompletă de către noul debitor); c) debitorul inițial și cel	Nu se acceptă. Vezi argumentarea de la pct.3
--	----	--	---

	nou poartă răspundere solidară (adăugarea noului debitor). În cazul în care este evident că a apărut un nou debitor, dar felul preluării datoriei nu este clar, debitorul inițial și cel nou sânt considerați debitori solidari (art. 840 din Codul Civil). Art. 207 din Codul Civil, prevede că persoanele juridice participante la reorganizare răspund solidar pentru obligațiile apărute până la reorganizarea acestora dacă din actul de transmitere și din bilanțul de repartitie nu este posibilă determinarea succesorului. Dacă un creditor nu a obținut realizarea creanței sale de la persoana juridică căreia îi este repartizată obligația corelativă prin dezmembrare, toate persoanele juridice care au dobândit o parte din patrimoniul persoanei juridice dezmembrate răspund pentru obligația în cauză până la concurența valorii activelor nete care le-au fost repartizate prin dezmembrare, cu excepția persoanei juridice căreia i-a fost repartizată obligația respectivă, care răspunde nelimitat. Membrii organului executiv al persoanei juridice participante la reorganizare răspund solidar, pe parcursul a 3 ani de la data reorganizării, pentru prejudiciul cauzat prin reorganizare creditorilor persoanelor juridice reorganizate. Având în vedere provocările întâmpinate în onorarea obligațiilor contractuale asociate împrumuturilor și deoarece Proiectul Hotărârii Guvernului și Nota de fundamentare prevăd transmiterea parțială a patrimoniului Î.S. „Calea Ferată din Moldova” către societatea pe acțiuni nou create precum și către MIDR, iar prin reorganizare apare riscul de a se periclita satisfacerea creanțelor față de Ministerul Finanțelor, în calitate de creditor din partea	
--	---	--

		statului, solicităm de a include în Proiectul Hotărârii Guvernului clauza privind drepturile și obligațiile care trec la societatea nou creată și/sau MIDR și/sau rămân la întreprinderea de stat, în baza contractelor/acordurilor semnate cu Ministerul Finanțelor în temeiul acordurilor de împrumut externe, clauza privind preluarea și reglementarea bunurilor gajate și persoana juridică căreia îi va fi repartizată obligația respectivă, precum și clauza privind preluarea datoriilor, succesiunea de drepturi și obligații în baza contractelor/amendamentelor deja semnate și care urmează a fi semnate, fiind desemnați subiecții (persoanele juridice/părțile contractante) pentru realizarea Proiectelor investiționale în baza acordurilor de împrumut externe. Consecvent, solicităm de a fi menționat acest aspect în Nota de fundamentare.	
	10.	La proiectul Hotărârii Guvernului 1. Pct.1 se va completa la sfârșitul propoziției cu textul „cu capital integral de stat”.	Se acceptă. S-a completat.
	11.	2. La pct. 3, pct. 5 și pct.9 subpct. 9.1 cuvântul „contabil” de exclus, pentru a corespunde prevederilor Legii contabilității și raportării financiare nr.287/2017.	Se acceptă. S-a exclus
	12.	3. La pct.4, sintagma „fondurile fixe” se va substitui cu sintagma „activele imobilizate”, pentru a corespunde noțiunilor utilizate în Standardele Naționale de Contabilitate, aprobate prin Ordinul Ministrului Finanțelor nr.118/2013 și Planului general de conturi contabile, aprobat prin Ordinul Ministrului Finanțelor nr.119/2013.	Se acceptă. S-a substituit
	13.	4. Cu titlu de recomandare, se propune expunerea pct.5 în următoarea redacție: „5. Agenția Proprietății Public va asigura determinarea bunurilor imobile care vor fi	Nu se acceptă. Propunerea de reformulare nu este necesară din următoarele motive fundamentate: 1. Procesul de determinare a bunurilor

		transmise în calitate de aport la capitalul Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă” și se vor afla în gestiunea economică a acesteia, ca urmare a delimitării bunurilor imobile proprietate publică după apartenență și pe domenii”.	imobile este parte a procedurii de delimitare reglementată de Legea nr. 29/2018 Legea nr. 29/2018 privind delimitarea proprietății publice stabilește procedura clară de identificare, delimitare, înregistrare și atribuire a bunurilor imobile proprietate publică, după apartenență (stat sau UAT) și domenii (public sau privat). Agenția Proprietății Publice aplică această lege în mod etapizat, în coordonare cu organele cadastrale și entitățile beneficiare. Prin urmare, determinarea bunurilor nu este un act instantaneu, ci un proces care se va desfășura pe parcursul implementării reorganizării, fiind reglementat prin legislație specială. 2. Punctul 5 din proiect reglementează deja suficient transferul prin bilanțul de repartitie Forma actuală a punctelor 5 și 6 prevede că Agenția Proprietății Publice va asigura transmiterea în capitalul social al Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă” a bunurilor, inclusiv a celor imobile, utilizate în activitatea de transport, conform bilanțului de repartitie, întocmit în procesul de reorganizare. Această formulare este generală, flexibilă și conformă cu normele contabile și patrimoniale, permițând transmiterea doar a bunurilor deja clarificate, înregistrate și atribuite în urma procesului de delimitare. Nu este oportună includerea unei formulări care anticipează finalizarea unui proces care este încă în derulare (delimitarea imobilelor).
--	--	---	--

			3. A menționa explicit regimul de „gestiune economică” ar putea crea confuzii de natură juridică. Potrivit Legii nr. 1134/1997 privind societățile pe acțiuni și Codului civil, bunurile aduse în calitate de aport la capitalul social al unei societăți devin parte a patrimoniului societății (cu unele excepții prevăzute de lege). Dacă bunurile sunt obiecte ale proprietății publice care nu pot fi privatizate, atunci ele se transmit doar cu drept de folosință, nu în proprietate, iar această clarificare juridică se face prin acte normative distincte, nu în hotărârea de reorganizare propriu-zisă. Reformularea propusă de minister, prin menționarea expresă a „gestiunii economice”, ar anticipa sau impune un regim juridic care nu este încă stabilit, fiind prematur și potențial conflictual cu normele de drept public. 4. Precizarea propusă ar duce la o dublare a reglementărilor întrucât procesul de delimitare este deja reglementat de Legea nr. 29/2018 și executat de APP în cadrul său legal, iar procedura de transmitere a bunurilor în capitalul social este reglementată prin Legea nr. 1134/1997 și HG nr. 901/2015 privind evidența patrimoniului public. Includerea unei formulări suplimentare în proiectul Hotărârii ar dublura norme deja existente și ar complica nejustificat cadrul operațional.
	14.	5. Pct. 8 se va expune în următoarea redacție: „8.Cheltuielile aferente procesului de reorganizare vor fi suportate de Întreprinderea de	Se acceptă. S-a operat modificarea propusă.

		Stat „Calea Ferată din Moldova”, aflată în curs de reorganizare”, aceasta se propune reieșind din explicațiile de la capitolul 4 al notei de fundamentare.	
	15.	6. Totodată, potrivit art.36 alin.(2) al Legii cu privire la Guvern nr. 136/2017, hotărârile se contrasemnează de miniștrii care au obligația punerii în aplicare a acestora și/sau care sunt responsabili de domeniile de activitate care intră parțial sau integral în obiectul de reglementare al actului contrasemnat, Ministrul Finanțelor urmează a fi exclus din lista contrasemnatarilor.	Se acceptă. Ministrul Finanțelor a fost exclus din lista contrasemnatarilor.
	16.	La Nota de Fundamentare, compartimentul 4.2 „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative” Proiectul de hotărâre vizează reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” (CFM) prin separarea activităților de transport comercial (pasageri și marfă) și infrastructură. Potrivit proiectului, Societatea pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă” va prelua drepturile și obligațiile CFM în limita valorii stabilite în bilanțul contabil de repartitie. Aceasta înseamnă că o parte din datorii ar putea fi preluate de noua entitate, iar restul ar putea rămâne la entitatea-mamă care va administra infrastructura. Această delimitare poate genera litigii, în lipsa unei clarificări precise a responsabilităților financiare. Reorganizarea, fără o restructurare financiară solidă, comportă riscuri juridice, disfuncționalități operaționale și impact negativ asupra bugetului de stat. Succesul reformei depinde esențial de măsuri eficiente de gestionare a datoriei. La moment, Ministerul Finanțelor nu se poate expune asupra unui impact financiar	Se acceptă. În nota de fundamentare au fost incluse argumentările la subiectul respectiv.

		integral, întrucât lipsesc informații privind situația economică curentă a Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova. În scopul argumentării acestuia se solicită completarea compartimentului 4.2 cu informații relevante în acest sens.	
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (scr. 12-2894 din 29.05.2025)	17.	Întrucât denumirea actuală a proiectului este formulată generic și nu reflectă în mod suficient obiectul specific al reglementării, respectiv înființarea unei entități juridice de tip societate pe acțiuni, denumită „CFM Pasageri și Marfă”, propunem a se modifica denumirea proiectului după cum urmează: „ <i>cu privire la înființarea Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă” prin reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”</i> ”.	Se acceptă. S-a modificat denumirea proiectului.
	18.	Cu referire la temeiul legal, evidențiem că potrivit prevederilor art. 19 alin. (3) lit. b) din Legea nr. 246/2017 privind întreprinderea de stat și întreprinderea municipală, reorganizarea întreprinderilor de stat în alte forme juridice de organizare trebuia inițiată în termen de 24 de luni de la data intrării în vigoare a legii. Respectiv, acest temei juridic urmează a fi exclus din proiect, termenul prevăzut fiind expirat. Dispoziția în cauză are caracter tranzitoriu, fiind parte integrantă a dispozițiilor finale ale Legii nr. 246/2017 și nu poate fi extinsă.	Se acceptă. Din clauza de adoptare a proiectului a fost exclus art.19 alin.(3) lit. b) din Legea nr.246/2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală.
	19.	Punctul1 al hotărârii va avea următoarea redacție: „1. Se reorganizează Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” prin dezmembrare (separare) și înființarea Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă”(denumită în continuare –S.A. „CFM Pasageri și Marfă”).”.	Se acceptă. S-a modificat.
	20.	Punctul 4 va avea următoarea redacție: „4. Fondurile fixe și circulante ale Î.S. „Calea	Se acceptă. S-a modificat.

		<i>Ferată din Moldova” utilizate pentru prestarea serviciilor de transport de pasageri și marfă se transmit către S.A., CFM Pasageri și Marfă”.</i>	
	21.	Punctul 6 va avea următoarea redacție: <i>„6. Bunurile Î.S. „Calea Ferată din Moldova” evidențiate în bilanțul de repartitie și repartizate conform sursei de formare se transmit S.A. „CFM Pasageri și Marfă” în conformitate cu prevederile Regulamentului cu privire la modul de transmitere a bunurilor proprietate publică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 901/2015.”.</i>	Se acceptă. S-a modificat.
	22.	Punctul 9 se va completa cu un nou subpunct, 9.4, cu următorul cuprins: <i>„9.4. va aproba capitalul social al noii societăți, divizat în acțiuni, precum și lista bunurilor imobile și mobile transmise către aceasta.”.</i>	Nu se acceptă. Această completare nu se impune, întrucât elementele propuse spre includere sunt deja reglementate prin legislația aplicabilă și prin conținutul subpunctului 9.2 din proiectul HG, după cum urmează: 1. Punctul 10 lit. b) reglementează deja aprobarea statutului societății, care include aspectele ce țin de capitalul social Conform art. 7 alin. (3) lit. d) și e) din Legea nr. 1134/1997 privind societățile pe acțiuni, statutul unei societăți trebuie să conțină în mod obligatoriu: ○ mărimea capitalului social; ○ numărul și valoarea nominală a acțiunilor; ○ forma în care este depus capitalul social (numerar sau aporturi în natură). De asemenea, anexa la statutul societății conține, potrivit legii și practicii corporative: ○ lista bunurilor mobile și imobile transmise ca aport în natură la capitalul social; ○ documentele justificative ale valorii acestora (evaluare, bilanț de repartitie,

			etc.). Prin urmare, ceea ce se solicită a fi introdus în PHG este deja reglementat și inclus implicit în exercitarea atribuției prevăzute la punctul 10 lit. b). 2. Hotărârea de Guvern trebuie să fie coerentă și să evite suprapuneri între competențe deja reglementate de lege sau reflectate în documentele de înființare. 3. Procesul de constituire a societății pe acțiuni este reglementat exhaustiv de Legea nr. 1134/1997 Potrivit Legii nr. 1134/1997, aprobarea capitalului social și transmiterea bunurilor sub formă de aport în natură se face prin aprobarea statutului, însoțit de: ○ bilanțul contabil de repartitie; ○ actele de evaluare a aporturilor; ○ lista bunurilor. Nu este necesar un articol distinct în Hotărârea Guvernului care să dubleze sau să fragmenteze această procedură, care este una unitară și prevăzută expres de legislația aplicabilă. În concluzie, propunerea ministerului de a introduce un nou subpunct 9.4 nu este necesară, întrucât aprobarea capitalului social, divizarea în acțiuni și lista bunurilor transmise sunt deja acoperite prin aprobarea statutului (punctul 9.2); Legea nr. 1134/1997 reglementează aceste elemente în mod clar și complet.
	23.	Punctul 10 va avea următorul cuprins: <i>„10. Agenția Proprietății Publice în comun cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, vor determina în termen de până la</i>	Nu se acceptă. Conform art. 3 alin. (3) lit. e) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022: „Ministerul elaborează contractul multianual

		30.11.2025, elementele infrastructurii feroviare în scopul elaborării contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare.”	pentru administrarea infrastructurii feroviare și Programul național de infrastructură feroviară și le prezintă Guvernului spre aprobare.” În vederea elaborării și semnării contractului, autoritatea publică de specialitate determină elementele infrastructurii feroviare publice care fac obiectul contractului, inclusiv costurile aferente și obligațiile de întreținere și dezvoltare.
	24.	Se completează un punct nou, cu următorul cuprins: „S.A. „CFM Pasageri și Marfă” este persoană juridică din Republica Moldova, organizată și funcționând în conformitate cu legislația în vigoare.”	Nu se acceptă. Această completare nu se justifică, deoarece regimul juridic al societății este deja stabilit expres și implicit prin normele legale și proiectul în sine, după cum urmează: 1. Codul civil reglementează expres statutul entității rezultate din reorganizare Potrivit Codului civil al Republicii Moldova nr. 1107/2002, reorganizarea unei întreprinderi de stat prin dezmembrare presupune: • constituirea unei noi persoane juridice distincte, • care dobândește personalitate juridică de la data înregistrării de stat, • și care funcționează în conformitate cu forma juridică stabilită (în acest caz, societate pe acțiuni). Prin urmare, statutul de persoană juridică nu trebuie reiterat în proiectul hotărârii, deoarece rezultă din efectul direct al legii și al mecanismului de reorganizare. 2. Punctul 1 al proiectului prevede deja crearea noii entități „Se reorganizează Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” prin

			dezmembrare (separare) și înființarea Societății pe Acțiuni „Calea Ferată din Moldova Pasageri și Marfă” cu capital integral de stat”. Această formulare este suficient de clară și cu valoare juridică deplină, stabilește faptul că noua entitate este creată în baza reorganizării și va funcționa în conformitate cu Legea nr. 1134/1997 privind societățile pe acțiuni și alte acte normative relevante. Introducerea unei prevederi suplimentare privind faptul că este „persoană juridică organizată conform legislației” ar dubla norma deja existentă, fără a adăuga valoare juridică suplimentară.
	25.	Proiectul necesită a fi completat cu dispoziții explicite privind regimul juridic al bunurilor proprietate publică transmise S.A. „CFM Pasageri și Marfă”, având în vedere că potrivit prevederilor art. 39alin. (4) din Legea nr. 1134/1997 privind societățile pe acțiuni, obiectele proprietății publice ce nu sunt supuse privatizării pot fi transmise societății în calitate de aport la capitalul social numai cu drept de folosință.	Nu se acceptă. Vezi argumentarea de la pct. 4
Ministerul Muncii și Protecției Sociale (scr. 07/2196 din 08.05.2025)	26.	La proiectul hotărârii. Având în vedere prevederile pct. 8 din proiect: „Cheltuielile ce țin de reorganizare vor fi acoperite de către Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova”, în proces de reorganizare”, contextual cu problema stringentă privind restanțele salariale ale Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” și unei potențiale imposibilități de achitarea a tuturor drepturilor salariale în termen, în legătură cu disponibilizarea salariaților, remarcăm obligativitatea respectării cadrului normativ în domeniul muncii.	Se acceptă. Achitățile vor fi suportate prin prisma prevederilor din pct.8 la prezenta PHG : „ 7. Societatea pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă”, în calitate de cesionar, prea toate drepturile și obligațiile existente la data reorganizării ce decurg din contractele individuale de muncă ale angajaților care vor fi transferați la Societatea pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă”, precum și din contractul colectiv de muncă.”

		În speță a se ține cont prioritar de prevederile art. 143 din Codul muncii nr. 154/2003 care dispun că, dacă nu se contestă cuantumul tuturor sumelor ce se cuvin salariatului de la unitate, efectuarea achitărilor se face în caz de încetare a contractului individual de muncă cu un salariat care continuă să lucreze pînă în ziua eliberării din serviciu - în ziua eliberării. În acest sens, devine imperativ asigurarea achitării tuturor drepturilor salariale de către Î.S. „Calea Ferată din Moldova” – în ultima zi de activitate a salariaților. Totodată, prevederile art. 144 din Codul muncii reglementează că, (1) Plata salariilor este efectuată de angajator în mod prioritar față de alte plăți, inclusiv în caz de insolvabilitate a unității. (2) Mijloacele pentru retribuirea muncii salariaților sînt garantate prin venitul și patrimoniul angajatorului. (3) Angajatorii iau măsuri pentru protejarea salariaților proprii contra riscului de neplată a sumelor ce li se cuvin în legătură cu executarea contractului individual de muncă sau ca urmare a încetării acestuia. Astfel, remarcăm necesitatea respectării prevederilor Codului muncii în scopul neadmiterii a careva restanțe salariale și evitării litigiilor de muncă.	
	27.	La Nota de fundamentare. Ținînd cont de numărul mare de salariați ai Î. S. „Calea Ferată din Moldova” și în contextul reorganizării întreprinderii, nota de fundamentare urmează a se completa cu următoarea informație cu privire la: - un număr estimativ de unități de funcții	Se acceptă. Ca urmare a ședinței interinstituționale de lucru organizate în baza demersului Agenției Proprietății Publice nr. 14-04-6413 din 14.08.2025, privind avizarea proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la înființarea Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și

	care urmează a fi lichidate; - un număr estimativ de personal care urmează a fi disponibilizat din cadrul Î. S. „Calea Ferată din Moldova”, în scopul evitării unor concedieri colective și reduceri de personal nejustificate. - valoarea estimativă a cheltuielilor financiare conexe disponibilizării salariaților, în scopul evitării unei poveri financiare suplimentare pentru Î. S. „Calea Ferată din Moldova”; - un număr estimativ de unități de funcții care urmează a fi instituite în cadrul Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă” nou create, în scopul unei estimări asupra numărului de personal, în speță a celui care a fost disponibilizat și urmează a fi încadrat în câmpul muncii. Important a remarca că, la planificarea cheltuielilor pentru disponibilizarea personalului se va ține cont inclusiv și de prevederile art. 186 alin. (1) din Codul muncii care dispun că, salariaților concediați în legătură cu lichidarea unității (art.86 alin.(1) lit.b)) sau cu reducerea numărului ori a statelor de personal la unitate (art.86 alin.(1) lit.c)) li se garantează plata unei indemnizații de eliberare din serviciu: - pentru prima lună – în valoare egală cu mărimea sumată a unui salariu mediu săptămânal pentru fiecare an complet lucrat la unitatea în cauză, dar nu mai mare decât șase salarii medii lunare și nu mai mică decât un salariu mediu lunar. - pentru a doua lună – în valoare egală cu cuantumul salariului mediu lunar dacă persoana concediată nu a fost plasată în câmpul muncii; - pentru a treia lună – în valoare egală cu cuantumul salariului mediu lunar, dacă persoana concediată nu a fost plasată în câmpul muncii.	Marfă” prin reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” (Procesul-verbal se anexează), nota informativă a fost completată cu informația relevantă. Totodată în cadrul ședinței reprezentanții Ministerului Muncii și Protecției Sociale a recomandat includerea Comisiei Naționale pentru Consultări și Negocieri Colective în lista autorităților cărora urmează a fi transmis spre avizare repetată versiunea modificată a proiectului
--	--	---

		În procesul de reorganizare a întreprinderii, de revizuire/planificare a numărului de unități de personal pentru disponibilizare și în contextul problemei restanțelor salariale și imposibilității achitării acestora relevăm de asemenea și prevederile art. 145 din Codul muncii care dispun: (1) Compensarea pierderilor cauzate de neachitarea la timp a salariului se efectuează prin indexarea obligatorie și în mărime deplină a sumei salariului calculat dacă reținerea acestuia a constituit cel puțin o lună calendaristică de la data stabilită pentru achitarea salariului lunar. (2) Compensarea prevăzută la alin. (1) se efectuează separat pentru fiecare lună, prin majorarea salariului în conformitate cu coeficientul inflației calculat în modul stabilit. Inclusiv relevăm și prevederile art. 146 alin. (2), persoanele cu funcție de răspundere din autorități publice și unități, vinovate de neachitarea la timp a salariilor, poartă răspundere materială, disciplinară, administrativă și penală, în condițiile legii.	
	28.	Adițional, Legea nr. 245/2006 dispune la art. 5 alin. (3) că, proiectele de acte normative din domeniul muncii și cel social-economic sînt coordonate în mod obligatoriu cu Comisia națională pentru consultări și negocieri colective (în continuare – CNCNC). Avizul ei asupra unui proiect de act normativ însoțește proiectul pînă la adoptare. Astfel, potrivit Procesului-verbal nr. 3 din 20 martie 2025 al CNCNC subiectul privind măsurile de protecție a drepturilor salariale ale angajaților Î.S. „Calea Ferată din Moldova” este inclus din oficiu în agenda discuțiilor în cadrul ședințelor ulterioare a CNCNC.	Se ia act.

Confederația Națională a Sindicatelor (scr. 04-17/583 din 06.10.2025)	29.	Având în vedere amploarea procesului de reorganizare prevăzut de proiectul avizat, dar mai cu seamă, numărul mare de salariați care vor fi vizați de acesta, în contextul angajamentului asumat de conducerea Î.S. „Calea Ferată din Moldova” prin demersul nr. H-4/1339 din 04.08.2025 către Federația Sindicală a Feroviarilor din Republica Moldova, și anume, că procesul de reorganizare, va fi realizat în conformitate cu principiile dialogului social, inclusiv cu respectarea deplină a drepturilor salariaților și în spiritul responsabilității sociale, considerăm pertinentă propunerea ca procesul respectiv (de reorganizare) să fie realizat cu supravegherea/coordonarea strică din partea Inspectoratului de Stat a Muncii (în calitate de organ de supraveghere și control asupra respectării legislației muncii și a altor acte normative ce conțin norme ale dreptului muncii).	Se ia act.
Confederația Națională a Patronatului (scr. 05/1-62 din 07.10.2025)	30.	În baza analizei situației actuale și a opiniilor autorităților competente, în special Ministerul Finanțelor, întreprinderea nu susține inițierea reorganizării în forma propusă, întrucât aceasta comportă riscuri majore de ordin financiar, juridic și operațional. Reiterăm că Î.S. CFM se confruntă cu o situație financiară precară, generată de scăderea volumului de transport, creșterea cheltuielilor operaționale și incapacitatea de onorare la termen a obligațiilor financiare față de salariați, furnizorii de bunuri, servicii, etc.. Conform datelor Ministerului Finanțelor (scrisoarea nr. 18-69-4553 din 23.04.2025), întreprinderea are și datorii semnificative rezultate din împrumuturi recreditate în cadrul proiectelor internaționale.	Nu se acceptă. Proiectul este promovat în scopul executării prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022 și a Hotărârii Guvernului nr. 1042/2017 privind aprobarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2022-2024.

		În aceste condiții, orice proces de separare a activelor și pasivelor ar periclita grav capacitatea, deja scăzută a Î.S. CFM, de rambursare a datoriilor și ar putea duce la pierderea încrederii partenerilor, instituțiilor statului, instituțiilor financiare naționale și internaționale, etc.. Sub acest aspect, și Ministerul Finanțelor a atenționat că reorganizarea, fără o restructurare financiară solidă, comportă riscuri juridice, disfuncționalități operaționale și impact negativ asupra bugetului de stat. Conform proiectului Hotărârii de Guvern, cheltuielile aferente procesului de reorganizare urmează a fi suportate de Î.S. CFM. În situația actuală, întreprinderea nu dispune de lichiditățile necesare pentru finanțarea activităților de evaluare, audit, transfer patrimonial, înregistrări cadastrale și alte proceduri tehnico-juridice aferente separării. Acest fapt ar duce la acumularea de noi datorii și la accentuarea dezechilibrului financiar, fapt ce va cauza prejudicii suplimentare Î.S. CFM în legătură cu imposibilitatea onorării obligațiilor stabilite, majorarea sumelor din contul penalităților, dobânzilor, altor prejudicii cauzate creditorilor. Separarea activităților de transport pasageri, marfă și infrastructură, în lipsa unui plan etapizat și a mecanismelor clare de coordonare, poate genera disfuncționalități majore în operarea rețelei feroviare, afectând siguranța circulației, logistica transporturilor și relațiile contractuale existente. Concomitent, constată lipsa unui plan de restructurare financiară prealabil, precum și absența unei evaluări economice independente	
--	--	--	--

		care să fundamenteze reorganizarea propusă. Astfel, pentru a asigura un proces de reformă durabil și coerent, este necesară amânarea inițierii procedurii de reorganizare a Î.S. CFM, până la stabilizarea situației financiare a întreprinderii. Reieșind din situația financiară precară a întreprinderii, din poziția Ministerului Finanțelor și din riscurile multiple identificate, nu susținem la această etapă reorganizarea întreprinderii prin dezmembrare. Implementarea unei asemenea reforme este oportună doar după stabilizarea financiară a Î.S. CFM. Prin urmare, reieșind din cele expuse supra, solicităm suspendarea procedurii de reorganizare a întreprinderii prin dezmembrare, inclusiv înaintarea inițiativelor de modificare a cadrului normativ în acest sens. Concomitent, informăm că CNPM își exprimă disponibilitatea de a participa activ în vederea realizării acțiunilor necesare pentru identificarea de soluții optime cu implicarea tuturor părților interesate, inclusiv Î.S. CFM.	
Consiliului Concurenței (scr. DJ-06/353-690 din 12 mai 2025)	31.	Inițial, prin Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017 privind aprobarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2022-2024, s-a acceptat inițierea reorganizării Î.S. „Calea Ferată din Moldova” în societate pe acțiuni, cu ulterioară reorganizare prin dezmembrare (separare) și s-a aprobat Concepția și Planul de acțiuni privind implementarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova. Având în vedere că proiectul propune reorganizarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova” prin dezmembrarea (separarea) S.A. „CFM	Se ia act. HG nr. 1042/2017 aprobă Concepția pentru restructurarea sectorului feroviar; Planul de acțiuni etapizat, ce include inițial, transformarea Î.S. CFM într-o societate pe acțiuni unică, ulterior, divizarea pe funcții comerciale și de infrastructură (prin separare/dezmembrare). Textul nu stabilește caracter obligatoriu al secvenței, ci o viziune graduală, cu posibilitate de ajustare a pașilor în funcție de circumstanțele instituționale, economice și legale.

		Pasageri și Marfă”, este oportun de revăzut proiectul vizat prin prisma eventualului conflict dintre prevederile propuse cu dispozițiile în vigoare a Hotărârii Guvernului nr. 1042/2017 privind aprobarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar, care prevăd inițial transformarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova” în societate pe acțiuni și, ulterior reorganizare prin dezmembrare (separare).	Proiectul de HG prevede reorganizarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova” direct prin dezmembrare, cu înființarea S.A. „CFM Pasageri și Marfă” și păstrarea entității-mamă ca administrator al infrastructurii feroviare. Această metodă este conformă cu Codul civil (art. 204–207) privind reorganizarea prin dezmembrare/separare; asigură atingerea acelorași obiective prevăzute de Concepție: separarea funcțională a activităților, transparență financiară, creșterea performanței; evită un pas intermediar birocratic, cum ar fi transformarea întreprinderii în S.A., urmată imediat de o nouă reorganizare; reducere timpul de implementare și costurile administrative pentru atingerea aceluiași rezultat în condiții mai eficiente și mai rapide. Reorganizarea directă prin dezmembrare este rezultatul analizelor de fezabilitate efectuate de APP și MIDR cu sprijinul partenerilor internaționali (BERD, BEI, BM); nevoii de a accelera procesul de creare a entității comerciale, pentru absorbția investițiilor din surse externe și participarea în contracte distincte (ex. împrumuturi BEI, credite recreditate prin MF); respectării cerințelor din Codul transportului feroviar privind separarea activităților economice și de infrastructură.
	32.	Cu referire la pct. 3-6, 9.1. din proiect, din informațiile raportate în Sistemul informațional automatizat ”Registrul ajutoarelor de stat” se atestă că Î.S. “Calea Ferată din Moldova” este beneficiar al ajutorului de stat autorizat prin Decizia Plenului Consiliului Concurenței nr.	Se ia act. Informația corespunzătoare a fost inclusă în nota de fundamentare. Recomandările Consiliului Concurenței au fost remise Ministerelor citate spre

	ASS-44 din 02.07.2015, acordat sub formă de împrumut cu dobândă preferențială pentru Î.S. “Calea Ferată din Moldova” ce a fost contractat în vederea reînnoirii parcului de locomotive din dotare și reabilitarea infrastructurii feroviare, iar furnizor al ajutorului de stat fiind Ministerul Finanțelor. Potrivit art. 19 alin. (3) al Legii nr. 139/2012 cu privire la ajutorul de stat, furnizorul ajutorului de stat are obligația să țină o evidență strictă a ajutoarelor de stat acordate, inclusiv a ajutoarelor exceptate de la obligația de notificare. Prin urmare, Ministerul Finanțelor urmează să asigure evidența strictă a ajutorului de stat acordat Î.S. “Calea Ferată din Moldova”, inclusiv și al celui exceptat de la obligația de notificare, în cazul dezmembrării beneficiarului inițial al ajutorului de stat și crearea noii entități independente S.A. „CFM Pasageri și Marfă”. În acord cu pct. 257 din Regulamentul privind forma de notificare, procedura de examinare și adoptare a deciziilor cu privire la ajutorul de stat, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 1/2025, întreprinderea S.A. „CFM Pasageri și Marfă”, dacă va prelua integral sau parțial ajutorul de stat acordat anterior Î.S. “Calea Ferată din Moldova”, în calitate de succesor de drepturi și obligații va deveni beneficiar de ajutor de stat și va avea obligația de a ține evidența contabilă separată a ajutorului dat. Respectiv, ajutoarele acordate înainte de separare se alocă întreprinderii care preia activitățile pentru care au fost utilizate ajutoarele respective. Dacă, o astfel de alocare nu este posibilă, ajutoarele date se alocă proporțional pe baza valorii contabile a capitalului social al noilor întreprinderi la data la care separarea produce efecte. Subsecvent, în acest scop, este	informare și luare de atitudine prin demersul APP nr. 14-04-5107 din 02.07.2025
--	---	--

		necesar ca proiectul să stabilească prevederi privind modalitatea de alocare a ajutorului de stat autorizat și obligația de asigurare a evidenței stricte în cazul separării a ajutorului de stat autorizat prin Decizia Plenului Consiliului Concurenței nr. ASS-44 din 02.07.2015, în bilanțul contabil de repartitie, în cazul în care unele din cele 12 locomotive vor fi repartizate operatorului de transport de pasageri și mărfuri, astfel încât ajutoarele de stat să poată fi monitorizate. Reieșind din cele expuse mai sus, se propune de a atenționa Ministerul Finanțelor și, după caz, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale despre asigurarea respectării Legii nr. 139/2012 cu privire la ajutorul de stat și ale actelor normative din domeniu ajutorului de stat la implementarea proiectului dat și, implicit, la realizarea ulterioarelor acțiuni ce urmează să fie adoptate în contextul proiectului.	
	33.	Pct. 7 din proiect prevede posibilitatea transferului personalului ca urmare a reorganizării. În acest context, Consiliul Concurenței recomandă ca Î.S. „Calea Ferată din Moldova” și întreprinderea nouă ce va fi creată din domeniul feroviar să asigure pe deplin cerința de independență operațională între ele în ceea ce privește conducerea, administrarea și controlul intern al activităților administrative, economice și contabile în sensul stabilit de art. 9 alin. (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, astfel încât să fie garantată cerința legală de independență a personalului încadrat pentru a evita schimbul de informații sensibile din punct de vedere comercial și concurențial.	Se acceptă. Agencia Proprietății Publice apreciază recomandarea Consiliului Concurenței și confirmă că proiectul Hotărârii Guvernului respectă cerințele legale privind independența funcțională și decizională între entitățile feroviare rezultate din reorganizare, în conformitate cu art. 9 alin. (1) și art. 13 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Prevederea privind posibilitatea transferului personalului are scopul de a asigura continuitatea activității operaționale și utilizarea eficientă a resursei umane, fără a afecta independența între activitățile comerciale și cele de infrastructură. Transferul se va realiza doar pentru posturile strict necesare fiecărei entități, cu respectarea

			procedurilor legale de reorganizare a raporturilor de muncă (Codul muncii, art. 88, 94), prin contracte de muncă distincte, cu delimitarea clară a funcțiilor și responsabilităților. Se reconfirmă faptul că: S.A. „CFM Pasageri și Marfă” va avea conducere proprie, structură administrativă, contabilitate separată, sistem propriu de control intern și raportare financiară; Î.S. „CFM” reorganizată va desfășura activități exclusiv de administrare a infrastructurii și nu va interveni în deciziile comerciale ale operatorului. Pentru evitarea conflictelor de interes și împiedicarea schimbului de informații sensibile, vor fi instituite măsuri administrative specifice: • politici interne de conformitate; • regulamente de etică profesională; restricții explicite privind comunicarea între entități cu privire la informații comerciale confidențiale.
Î.S. „Calea Ferată din Moldova” (scr. H-4/1213 din 11.07.2025)	34.	În temeiul pct. 1. din proiect: <i>Se decide reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” prin dezmembrarea (separarea) Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă”.</i> Pct. 3. al proiectului stabilește că: <i>Societatea pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă” este succesoare în drepturi și obligații a Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”, în limita valorii stabilite în bilanțul contabil de repartizare, repartizate conform sursei de formare a acestora.</i> Conform pct. 4. din proiect: <i>Se transmit</i>	Se acceptă. Propunerea înaintată de ÎS CFM a fost inclusă în proiect.

	<i>fondurile fixe și circulante ale Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” utilizate la prestarea serviciilor de transport pasageri și mărfuri către Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă”.</i> Pct. 7 al proiectului prevede că: <i>Disponibilizarea personalului ca urmare a reorganizării Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”, în cazul imposibilității transferului acestuia, se va efectua în conformitate cu legislația muncii.</i> Din sensul pct. 3 și 4 ale proiectului, Societatea pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă” este succesoare în drepturi și obligații a Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” în ceea ce privește bunurile pe care le va prelua pentru utilizarea la prestarea serviciilor de transport pasageri și mărfuri. De asemenea, prin prisma legislației muncii, Societatea pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă” este succesoare în drepturi și obligații a Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” în privința salariilor care activează în subdiviziunile ce vor fi preluate de entitatea nou creată. Prin urmare, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” consideră necesar modificarea pct. 7 din proiect, deoarece în speță nu este aplicabilă procedura de disponibilizare și nici procedura de transfer al salariilor. La caz, menționăm că în temeiul art. 197¹ alin. (1) și (2) din Codul muncii al RM: <i>(1) În caz de reorganizare a unității, schimbare a tipului de proprietate sau a proprietarului acesteia, cesionarul preia toate drepturile și obligațiile existente la data producerii evenimentului ce decurge din contractele individuale de muncă și din</i>	
--	--	--

		<i>contractele colective de muncă în vigoare. (2) Reorganizarea unității, schimbarea tipului de proprietate sau a proprietarului acesteia nu constituie, în sine, temeiuri de încetare a contractului individual de muncă (cu excepțiile prevăzute la art. 86 alin. (1) lit. f)). Totodată, concedierea salariaților poate interveni, în asemenea cazuri, ca urmare a reducerii numărului sau a statelor de personal din unitate.</i> Art. 1 din Codul muncii al RM definește noțiunile de cedent și cesionar, după cum urmează: cedent – persoană fizică sau juridică care, în procesul reorganizării unității, schimbării tipului de proprietate sau al proprietarului acesteia, implicând schimbarea angajatorului, își pierde calitatea de angajator în raport cu unitatea sau cu o parte a acesteia; cesionar – persoană fizică sau juridică care, în procesul reorganizării unității, schimbării tipului de proprietate sau al proprietarului acesteia, implicând schimbarea angajatorului, dobândește calitatea de angajator în raport cu unitatea sau cu o parte a acesteia. De asemenea și Directiva 2001/23/CE a Consiliului din 12 martie 2001 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități, în capitolul II, art. 3 alin. (1) și (3) stabilește: (1) Drepturile și obligațiile cedentului care decurg dintr-un contract de muncă sau un raport de muncă existent la data transferului, în cazul unui astfel de transfer, sunt transferate cesionarului. <i>Statele membre pot prevedea ca, după data</i>	
--	--	--	--

	<i>transferului, cedentul și cesionarul să fie responsabili, împreună și separat, de obligațiile care au decurs anterior datei transferului dintr-un contract de muncă sau dintr-un raport de muncă existent la data transferului.</i> <i>(3) După transfer, cesionarul menține condițiile de muncă convenite printr-o convenție colectivă, în aceleași condiții aplicabile cedentului în cadrul aceluși acord, până la data rezilierii sau expirării convenției colective sau a intrării în vigoare sau a aplicării unei alte convenții colective.</i> <i>Statele membre pot limita perioada de menținere a condițiilor de muncă, sub rezerva ca această perioadă să nu fie mai mică de un an.</i> <i>Concomitent, pct. 4.4 din Nota de fundamentare la proiectul Hotărârii de Guvern stabilește Impactul asupra angajaților CFM, și anume:</i> <i>„•Reorganizarea presupune revizuirea structurilor administrative, <u>eliminarea suprapunerilor și a pozițiilor redundante.</u></i> <i>• Se estimează <u>o posibilă</u> reducere a personalului</i> <i>• <u>O parte</u> din angajați vor necesita recalificare profesională pentru a se adapta noilor cerințe tehnologice și operaționale ale entităților comerciale.</i> <i>• <u>Totodată, trecerea la statutul de societăți comerciale pe acțiuni va asigura garantarea drepturilor salariaților, conform legislației muncii.</u>”</i> <i>Prin urmare, în scopul respectării drepturilor salariaților stabilite de legislația muncii în procesul reorganizării unității, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” propune modificarea pct. 7</i>	
--	---	--

		din proiect și expunerea acestuia în următoarea redacție: <i>„7. Societateai pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă” în calitate de cesionar va prelua toate drepturile și obligațiile existente la data reorganizării, ce decurg din contractele individuale de muncă ale salariaților care vor fi repartizați la unitatea respectivă, precum și din contractul colectiv de muncă în vigoare.”</i>	
Confederația Națională a Sindicatelor din Moldova (comentariu din 3.11.2025 în e-legiferare)	35.	CNSM nu are obiecții asupra proiectului definitivat.	
Confederația Națională a Patronatului din RM (Nr. 02/-64 din 27.10.2025)	36.	Confederația Națională a Patronatului din Republica Moldova (CNPM) a examinat proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la înființarea Societății pe Acțiuni „Calea Ferată din Moldova Pasageri și Marfă” prin reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”, cu denumirea anterioară cu privire la reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”, număr unic 320/APP/2025, și comunică următoarele. Salutăm inițiativa de a optimiza activitatea sectorului feroviar și de a spori eficiența economică a acestuia. Totodată, în baza analizei situației actuale și a opiniilor autorităților competente, în special Ministerul Finanțelor, întreprinderea nu susține inițierea reorganizării în forma propusă, întrucât aceasta comportă riscuri majore de ordin financiar, juridic și operațional. Reiterăm că Î.S. CFM se confruntă cu o situație financiară precară, generată de scăderea volumului de transport, creșterea cheltuielilor operaționale și incapacitatea de onorare la termen	Se ia act. Ca urmare a ședinței interinstituționale de lucru (Procesul-verbal din 16.12.2025 se anexează), organizate în baza demersului Agenției Proprietății Publice nr. 14-04-9453 din 11.12.2025, privind avizarea proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la înființarea Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă” prin reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”, Confederația Națională a Patronatului din Republica Moldova, prin demersul nr. 02/- 81 din 18.12.2025 a comunicat lipsa obiecțiilor asupra proiectului respectiv.

	a obligațiilor financiare față de salariați, furnizorii de bunuri, servicii, etc.. Conform datelor Ministerului Finanțelor (scrisoarea nr. 18-69-4553 din 23.04.2025), întreprinderea are și datorii semnificative rezultate din împrumuturi recreditate în cadrul proiectelor internaționale. În aceste condiții, orice proces de separare a activelor și pasivelor ar periclita grav capacitatea, deja scăzută a Î.S. CFM, de rambursare a datoriilor și ar putea duce la pierderea încrederii partenerilor, instituțiilor statului, instituțiilor financiare naționale și internaționale, etc.. Sub acest aspect, și Ministerul Finanțelor a atenționat că reorganizarea, fără o restructurare financiară solidă, comportă riscuri juridice, disfuncționalități operaționale și impact negativ asupra bugetului de stat. Conform proiectului Hotărârii de Guvern, cheltuielile aferente procesului de reorganizare urmează a fi suportate de Î.S. CFM. În situația actuală, întreprinderea nu dispune de lichiditățile necesare pentru finanțarea activităților de evaluare, audit, transfer patrimonial, înregistrări cadastrale și alte proceduri tehnico-juridice aferente separării. Acest fapt ar duce la acumularea de noi datorii și la accentuarea dezechilibrului financiar, fapt ce va cauza prejudicii suplimentare Î.S. CFM în legătură cu imposibilitatea onorării obligațiilor stabilite, majorarea sumelor din contul penalităților, dobânzilor, altor prejudicii cauzate creditorilor. Separarea activităților de transport pasageri, marfă și infrastructură, în lipsa unui plan etapizat și a mecanismelor clare de coordonare, poate	
--	---	--

	genera disfuncționalități majore în operarea rețelei feroviare, afectând siguranța circulației, logistica transporturilor și relațiile contractuale existente. Concomitent, se constată lipsa unui plan de restructurare financiară prealabil, precum și absența unei evaluări economice independente care să fundamenteze reorganizarea propusă. Astfel, pentru a asigura un proces de reformă durabil și coerent, este necesară amânarea inițierii procedurii de reorganizare a Î.S. CFM, până la stabilizarea situației financiare a întreprinderii. Reieșind din situația financiară precară a întreprinderii, din poziția Ministerului Finanțelor și din riscurile multiple identificate, nu susținem la această etapă reorganizarea întreprinderii prin dezmembrare. Implementarea unei asemenea reforme este oportună doar după stabilizarea financiară a Î.S. CFM. Prin urmare, reieșind din cele expuse supra, solicităm suspendarea procedurii de reorganizare a întreprinderii prin dezmembrare, inclusiv înaintarea inițiativelor de modificare a cadrului normativ în acest sens. Concomitent, informăm că CNPM își exprimă disponibilitatea de a participa activ în vederea realizării acțiunilor necesare pentru identificarea de soluții optime cu implicarea tuturor părților interesate, inclusiv Î.S. CFM.	
--	--	--

Ministerul Finanțelor (scr. nr. nr. 17-04/261 din 30.10.2025)	37. Ministerul Finanțelor a examinat repetat proiectul hotărârii Guvernului cu privire la reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”, prezentat prin număr unic 320/APP/2025 și, în limita competențelor funcționale, comunică că, a luat act de proiectul definitivat. La pct.4 al proiectului de hotărâre, Ministerului Finanțelor s-a expus prin avizul nr.17-04/239 din 26.09.2025, care a fost parțial luat în considerare. Referitor la Proiectul de achiziție a locomotivelor și restructurarea infrastructurii feroviare în sumă de 52.500.000,00 euro. La situația din 30.10.2025, soldul datoriei constituie 50.064.663,13 euro, inclusiv datoria cu termen de achitare expirat – 4.030.739,03 euro, dintre care: suma principală – 3.195.738,84 euro, dobânda – 782.737,62 euro, comisionul de angajament – 12.038,43 euro și penalitatea – 40.224,14 euro și suma nevalorificată – 1.008.108,65 euro. Reiterăm, reieșind din tabelul de mai jos, fondatorul urma să determine partea de patrimoniu (sume) care se transmite precum și obligațiile aferente pentru Proiectul de achiziție a locomotivelor și restructurarea infrastructurii feroviare, însă, reieșind din suma împrumutului alocată la Componenta I, este vădit că aceasta nu corespunde sumei din sintagma proiectului hotărârii ”40 023 603,0”, prin urmare, aceasta urmează a fi concretizată și ajustată. Totodată, la punctul 10 din proiectul hotărârii, după cuvântul „suportate” de completat cu textul „integral din sursele proprii”, aceasta se propune reieșind din explicațiile de la capitolul 4 al notei de fundamentare.	Se acceptă. Ca urmare a ședinței interinstituționale de lucru (Procesul-verbal din 16.12.2025 se anexează), organizate în baza demersului Agenției Proprietății Publice nr. 14-04-9453 din 11.12.2025, privind avizarea proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la înființarea Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă” prin reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”, s-a decis expunerea pct. 4 din proiectul în următoarea redacție: „4. Repartizarea drepturilor și obligațiilor, inclusiv a datoriilor și a bunurilor gajate, rezultate din contractele de recreditare, contractul de gaj și amendamentele aferente contractelor de recreditare încheiate între Ministerul Finanțelor și Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, se efectuează în baza actului de transmitere și a bilanțului de repartitie, cu respectarea prevederilor Codului civil și ale contractelor în vigoare.”
---	---	---

		Adițional, se reiterează că după determinarea drepturilor și obligațiilor atribuite întreprinderilor rezultate din reorganizare, este necesară modificarea acordurilor de împrumut încheiate cu partenerii externi, conform procedurilor stabilite. Ulterior reorganizării întreprinderii, după determinarea volumului drepturilor și obligațiilor patrimoniale divizate și modificarea acordurilor cu partenerii externi, contractele de recreditare cu beneficiarii finali vor fi reîncheiate/modificate, în funcție de volumul de drepturi și obligații atribuite fiecărui subiect. De asemenea, atragem atenția că semnarea contractelor/ amendamentelor cu fiecare beneficiar se va putea realiza doar după achitarea penalităților acumulate până la data semnării. În consecință, reiterăm că, fondatorul este responsabil să determine partea de patrimoniu care se transmite și obligațiile repartizate, astfel, decizia privind conținutul acesteia poate aparține doar fondatorului și autorilor proiectului.	
Confederația Națională a Patronatului din RM (Nr. 02/- 81 din 18.12.2025)	38.	Urmare a ședinței tehnice, desfășurate la 16 decembrie curent în cadrul Agenției Proprietății Publice, cu implicarea tuturor părților interesate, dedicată discuțiilor suplimentare asupra proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la înființarea Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă” prin reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” (număr unic 320/APP/2025), Confederația Națională a Patronatului din Republica Moldova (CNPM) Vă comunică că nu are obiecții pe marginea acestuia, dar în condițiile respectării angajamentelor, inclusiv financiare asumate prin tratatele internaționale, acordurile de finanțare și Planul de creștere (Growth Plan), reflectate în procesul-	Se ia act. Ca urmare a ședinței interinstituționale de lucru (Procesul-verbal din 16.12.2025 se anexează), organizate în baza demersului Agenției Proprietății Publice nr. 14-04-9453 din 11.12.2025, privind avizarea proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la înființarea Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă” prin reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”, Confederația Națională a Patronatului din Republica Moldova, prin demersul nr. 02/- 81 din 18.12.2025 a comunicat lipsa obiecțiilor asupra proiectului respectiv.

		verbal al ședinței menționate supra.	
Ministerul Justiției (aviz nr. 04/2-10904 din 06.11.2025)	32.	Potrivit art. 44 alin. (1) și (2) din <i>Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative</i>, pentru toate actele normative este obligatorie clauza de adoptare care constă într-o propoziție ce cuprinde denumirea autorității publice emitente și decizia de adoptare, aprobare sau emitere a actului normativ, precum și temeiul legal de adoptare a actului normativ respectiv. Astfel, din clauza de adoptare a proiectului, se va exclude referința la art. 197/1 din <i>Codul muncii</i>, întrucât acesta stabilește garanții pentru salariați în cazul reorganizării unității, însă nu constituie temei juridic pentru emiterea acestei hotărâri de Guvern. În această legătură, sugerăm, includerea în nota de fundamentare a informației cu privire la garanțiile pentru salariați în cazul reorganizării unității. Mai mult, nu sunt relevante în acest caz și nu pot fi remarcate în calitate de temei juridic, nici trimiterile la normele art. 9 și 10, art. 13 alin. (3), art. 14 alin. (1) din <i>Codul transportului feroviar nr. 19/2022</i>, iar art. 132 alin. (4) lit. b) conține un termen care este deja consumat.	Se acceptă.
		La pct. 3, pentru o corectă informare juridică, sintagma „este succesoare în drepturi și obligații a” se va substitui cu sintagma „este succesorul de drepturi și obligații ale”, potrivit terminologiei utilizate în <i>Codul civil</i> .	Se acceptă
	39.	La pct. 8, cuvintele „în vigoare”, se vor exclude ca fiind excedente.	Se acceptă
	40.	La pct. 10, pentru rigoare redacțională, se va menționa că, cheltuielile ce țin de reorganizare vor fi acoperite de către Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova”, în proces de reorganizare	Se acceptă

	41.	La pct. 11 se va indica de când va începe să curgă termenul de 6 luni (eventual, de la data intrării în vigoare a acestei hotărâri), în care Agenția Proprietății Publice urmează să întreprindă măsurile enunțate.	Se acceptă.
Centrul Național Anticorupție (Raport de expertiză. Anticorupție nr. EHG/10925 din 28.10.2025)	42.	Se consideră necesară o clarificare și expunere a impactului normelor din proiect, precum și o expunere a impactului unor propuneri neacceptate de către autor din partea părților implicate în procesul de avizare a proiectului, astfel încât să fie eliminată orice ambiguitate cu privire la modul transparent și eficient de reorganizare a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”. Astfel, se va analiza suplimentar fie completarea proiectului cu unele norme, fie completarea notei de fundamentare cu infamații privind evaluarea ex-ante a impactului proiectului pentru a anticipa realist noile reglementări, iar cele declarate în nota de fundamentare să fie proporțional cu impactul real, iar proiectul în redacția propusă să nu conducă la perturbarea sau periclitarea bunei desfășurări a procesului de reorganizare a întreprinderii. La fel, autorul urmează să prezinte în nota de fundamentare infamații suplimentare care ar transparentiza modul de repartizare a drepturilor și obligațiilor ce reies urmare a procedurii de reorganizare, inclusiv modul de stabilire și verificare a bilanțului de repartiție, care să includă transparent situația juridică a bunurilor (întreg patrimoniul întreprinderii) în vederea delimitării/evaluării/înregistrării eficiente a activelor constituite din bunurile proprietate publică a statului și bunurile proprietate privată a	Se acceptă. Potrivit prevederilor art. 32 alin. (6) din Legea nr. 100/2017, <i>în urma avizării și consultării publice, autorul proiectului actului normativ întocmește sinteza, care include obiecțiile și propunerile autorităților publice și recomandările reprezentanților societății civile, conform unuia dintre modelele prevăzute în anexa nr. 2</i> Corespunzător, proiectul hotărârii de Guvern propus pentru expertiză este însoțit de sinteza obiecțiilor și propunerilor unde se regăsesc comentarii și explicații asupra obiecțiilor și propunerilor făcute asupra textului proiectului, inclusiv sunt arătate argumente care au justificat neacceptarea eventualelor propuneri sau obiecții. Nota de fundamentare cuprinde la Capitolul 2 o analiză foarte amplă a situației actuale a ÎS Calea Ferată din Moldova, precum cuprinde și o analiză ex-ante a impactului proiectului (a se vedea Capitolul 4 din nota de fundamentare). Cu referire la completarea notei de fundamentare cu informație mai amplă despre modul de repartizare a drepturilor și obligațiilor urmare a procedurii de reorganizare, comunicăm că nota de fundamentare a fost completată cu informație

		Î.S. „Calea Ferată din Moldova” în vederea protejării patrimoniului public transmis după reorganizare.	suplimentară ajustată la situația financiară a întreprinderii la data de 30.09.2025.
--	--	--	--