

Aprobat în ședința Guvernului din _____ 2026

Decizia protocolară nr. _____/2026

Proiect

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

L E G E

pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 (cofinanțarea sectorului transportului feroviar)

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

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

1. La articolul 3, alineatul (3) se completează cu litera n) cu următorul cuprins:

„n) aprobă modul de ținere a registrelor în domeniul infrastructurii, transportului feroviar și specialiștilor în domeniul transportului feroviar.”

2. La articolul 4 alineatul (7), cuvintele „și în baza unui regulament aprobat de Guvern” se exclud.

3. Articolul 21 alineatul (1):

3.1. la punctul 6), textul „Valoarea minimă a asigurării se stabilește de Guvern în funcție de tipul activității și de riscurile acesteia” se exclud;

3.2. punctul 7) se completează cu următorul enunț: „În cazul în care întreprinderea înregistrează arierate substanțiale sau recurente în materie de impozite sau contribuții la asigurările sociale, printr-o declarație pe proprie răspundere și printr-un plan calendaristic aprobat de către organul de conducere (de către consiliul societății, în cazul unei societăți cu răspundere limitată), întreprinderea declară că are capacitatea financiară necesară pentru stingerea acestora.”

4. Articolul 78:

4.1. se completează cu alineatul (5¹) cu următorul cuprins:

„(5¹) Guvernul decide să atribuie în mod direct contractele de servicii publice, în următoarele cazuri:

a) valoarea anuală a unui contract de servicii publice este mai mică de 7 500 000 de euro, conform ratelor valutare ale Băncii Naționale a Moldovei;

b) contractele se referă la prestarea anuală a serviciilor publice de transport de pasageri pe mai puțin de 500 000 de kilometri;

c) atribuirea directă este justificată de caracteristicile geografice și structurale relevante ale pieței și ale rețelei vizate, în mod special dimensiunea, caracteristicile cererii, complexitatea rețelei, izolarea din punct de vedere tehnic și geografic, precum și de serviciile care fac obiectul contractului;

d) contractul ar duce la îmbunătățirea calității serviciilor, la eficiența costurilor ori la ambele, în comparație cu un contract de servicii publice atribuit anterior;”;

4.2. se completează cu alineatele (6¹)-(6⁴) cu următorul cuprins:

„(6¹) În cazul în care Guvernul decide să atribuie în mod direct un contract de servicii publice, acesta stabilește cerințele de performanță măsurabile, transparente și verificabile. Respectivul cerințe sunt incluse în contract.

(6²) Contractul include indicatori de performanță specifici, care permit Ministerului să realizeze evaluări periodice. De asemenea, acesta include măsuri eficiente și de descurajare care urmează să fie aplicate în cazul în care întreprinderea feroviară nu îndeplinește cerințele de performanță.

(6³) Evaluările periodice prevăzute la alineatul (6²) se efectuează cel puțin o dată la cinci ani. În cazul în care cerințele de îmbunătățire privind calitatea serviciilor sau eficiența din punctul de vedere al costurilor ori ambele nu sunt îndeplinite, Guvernul ia măsuri adecvate în timp util, inclusiv aplicarea sancțiunilor contractuale eficiente și disuasive. Ministerul este în drept, în orice moment, să suspende sau să rezoluționeze integral sau parțial contractul atribuit în temeiul alineatului (5¹) în cazul în care operatorul nu reușește să îndeplinească cerințele de performanță.

(6⁴) Contractele atribuite în conformitate cu alineatul (5¹) sunt publicate pe site-urile web oficiale ale beneficiarilor contractelor și ale Ministerului, ținând seama de protecția legitimă a informațiilor comerciale confidențiale și a intereselor comerciale.”;

4.3. se completează cu alineatele (9)-(14) cu următorul cuprins:

„(9) Durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 15 ani pentru serviciile de transport feroviar de pasageri și cu alte moduri de transport pe șine.

(10) Durata contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50 % din valoarea serviciilor în cauză.

(11) Durata contractelor atribuite în mod direct nu depășește 10 ani, cu excepția cazurilor în care se aplică prevederile alineatelor (12)-(14).

(12) Dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt importante atât în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de pasageri vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de pasageri vizate de contract.

(13) În cazul în care acest lucru este justificat de costurile care derivă din situația geografică deosebită, durata contractelor de servicii publice în regiunile ultraperiferice, menționate la alineatul (10), poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială.

(14) În cazul în care acest lucru este justificat de amortizarea capitalului în raport cu investiția excepțională în infrastructură, în capital rulant sau în vehicule și în cazul în care respectivul contract de servicii publice este atribuit conform unei proceduri competitive de atribuire stabilite la alineatul (5), contractul de servicii publice poate fi încheiat pe o durată mai lungă decât cea stabilită la alineatul (11).”

5. Articolul 104 se completează cu alineatele (12) și (13) cu următorul cuprins:

„(12) În procesul de examinare a cererii de admitere în circulație a vehiculelor feroviare, Autoritatea Feroviară utilizează documentul de referință privind normele naționale aplicabile, care conține lista parametrilor, normele aplicabile și clasificarea acestora.

(13) Structura documentului de referință și lista parametrilor care trebuie utilizați pentru clasificarea normelor naționale sunt aprobate de către organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar.”

Art. II. – (1) Guvernul are dreptul să aprobe:

a) conform art. 17 alin. (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, în limitele alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală și prin derogare de la prevederile art. 9, 10, 12 și art. 13 alin. (3) din Codul feroviar nr. 19/2022, încheierea contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare dintre Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” sau societatea pe acțiuni înființată ca urmare a reorganizării acesteia.

b) conform art. 78 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală și prin derogare de la prevederile art. 9, 10, 12 și art. 13 alin. (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, încheierea contractului de servicii publice de transport feroviar de pasageri dintre Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Întreprinderea de Stat „Calea

Ferată din Moldova” sau societatea pe acțiuni înființată ca urmare a reorganizării acesteia.

(2) Prevederile alineatului (1) se aplică până la înregistrarea în Registrul de stat al persoanelor juridice a întreprinderii feroviare responsabile de transport pasageri și marfă, înființată în urma reorganizării Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” prin dezmembrare (separare).

Art. III. – Prezenta lege intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Nota de fundamentare
la proiectul legii pentru modificarea unor norme din Codul transportului feroviar nr. 19/2022
(cofinanțarea sectorului transportului feroviar) (204/MIDR/2026)

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR).
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite
2.1 Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul este elaborat în temeiul art. 3 alin. (3) lit. a) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.
2.2 Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficientelor/lacunelor normative
<p>Proiectul este elaborat în vederea eliminării unor probleme și coleziuni juridice.</p> <p>Conform Planului Național de Aderare pentru aderarea la Uniunea Europeană, urmează a fi transpus un șir de acte normative europene cu referire la registre în domeniul transportului feroviar. Acestea sunt reglementare prin Decizia Comisiei din 29 octombrie 2009 privind adoptarea parametrilor de bază pentru registrele de evidență a permiselor de mecanici de locomotivă și a certificatelor, Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 4 octombrie 2011 privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare, Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei din 25 octombrie 2018 de stabilire a specificațiilor pentru registrele vehiculelor și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificațiile comune pentru registrul de infrastructură feroviară. De menționat că, actele respective sunt acte normative tehnice și nu necesită a fi aprobate la nivel de Guvern, fiind suficientă reglementarea la nivelul autorității publice centrale de politici în domeniul transportului feroviar.</p> <p>Piața serviciilor de asigurare este liberă și independentă fiind asigurată concurența acesteia. Plafonarea valorilor de asigurare este una cu impact negativ asupra mediului de afaceri și în opinia MIDR nu este o practică bună impusă de Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Astfel, se propune de eliminat necesitatea aprobării de către Guvern a valorii minime a asigurării stipulate la art. 21 alin. (6) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.</p> <p>Actuala Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, la situația din 13 februarie 2026, înregistra datorii la contribuții sociale (24%) în valoare de 75 348 128 lei și majorare (penalitate) de 40 745 676 lei (martie-decembrie 2025, fără a lua în calcul luna ianuarie 2026) și la contribuții medicale (9%) în valoare de 67 054 715 lei și majorare (penalitate) 22 620 178 lei (august 2024 – decembrie 2025, fără a lua în calcul luna ianuarie 2026). Existența datoriilor respective, sunt o condiție de a refuza autorizarea conform art. 21 alin. (1) pct. 7) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Întru evitarea refuzului Agenției Feroviare de autorizare, se propune ca întreprinderea se prezinte o declarație pe proprie răspundere și un plan de stingere a datoriilor menționate.</p> <p>Bunele practici ale Uniunii Europene stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, prevăd condițiile de încheiere directă a contractelor de servicii publice pentru transport feroviar de pasageri, termenii, plafoanele limite de bugetare pentru care ar putea fi încheiate la direct contractele și modul de evaluare și monitorizare a contractelor respective. Transpunerea acestora ar permite să fie organizat transportul feroviar pe itinerare scurte, micșorând semnificativ bugetele contractelor pentru servicii publice de transport feroviar de pasageri.</p> <p>O altă problemă, prevede că încheierea contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare este posibil doar după ce Î.S. „Calea Ferată din Moldova” va fi reorganizată prin dezmembrare (separare), prima fiind desemnată în calitate de administratorul infrastructurii, iar S.A. „Calea Ferată din Moldova „Pasageri și Marfă” (dispusă a fi înființată prin Hotărârea Guvernului nr. 38/2026) este înregistrată în Registrul de stat al persoanelor</p>

juridice și a obținut actele permise în calitate de întreprindere feroviară. Dezmembrarea respectivă, conform estimărilor, se va finaliza până la finele anului curent. În același timp, există necesități stringente în scopul reparației infrastructurii feroviare. Drept urmare, se propune de intervenit cu modificări la Codul transportului feroviar nr. 19/2022, pentru a permite încheierea contractelor evocate în regim prioritar pentru reparația sectoarelor critice a infrastructurii feroviare.

Totodată, articolul 104 a fost completat cu alin. (12) și (13), în vederea instituirii unui mecanism unitar de identificare, sistematizare și aplicare a normelor naționale utilizate de Autoritatea Feroviară în procesul de admitere în circulație a vehiculelor feroviare, în condițiile în care cadrul normativ actual reglementează doar prezentarea dosarului tehnic și verificările aferente, fără a stabili un instrument de organizare a acestor norme pe parametri relevanți. În acest sens, documentul de referință, care conține lista parametrilor, normele aplicabile și clasificarea acestora, asigură o bază tehnică unitară pentru examinarea cererilor și o aplicare coerentă și previzibilă a cerințelor tehnice.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Primul obiectiv al proiectului are scop de simplificare a procedurilor de aprobare a actelor normative privind reglementarea instituirii și menținerii registrelor în domeniul infrastructurii feroviare și transportului feroviar. În acest scop, se propune de completat articolul 3 alineatul (3) cu litera n), precum și de modificat articolul 4 alineatul (7).

Al doilea obiectiv al proiectului prevede excluderea supra reglementărilor în domeniul feroviar și elimină discrepanțe privind valorile minime a asigurărilor, care ar trebui să fie stabilite de Guvern. Astfel, proiectul prevede modificarea articolului 21 alineatul (1) punctul 6).

Al treilea obiectiv are scop eliminarea riscurilor de nepromovare a testului de autorizare a transportului feroviar de către S.A. “Calea Ferată din Moldova “Pasageri și Marfă” din motiv că aceasta va prelua drepturile și obligațiile, inclusiv datoriile la contribuțiile de asigurări sociale față de bugetul asigurărilor sociale de stat și primele de asigurare obligatorie de asistență medicală pentru angajații, care vor fi transferați către noua societate pe acțiuni. Pentru eliminarea riscului respectiv proiectul intervine cu modificări la articolul 21 alineatul (1) punctul 7).

Cel de al patrulea obiectiv privește posibilitatea subvenționării transportului feroviar în raza unor localități în scopul fluidizării traficului și sporirii mobilității în raza localităților evocate, ca exemplu, interconectarea Aeroportului Internațional “Eugen Doga” Chișinău cu rețeaua feroviară națională. Proiectul propune un șir de completări la articolul 78.

Al cincilea obiectiv reiese din cele 300 000 000 lei planificate în Legea bugetului de stat pentru anul 2026 pentru încheierea contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare și contractul pentru servicii publice de transport de pasageri. În context, se completează prevederile articolului 132.

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

O opțiune alternativă este „de a nu face nimic”. Această opțiune ar fi viabilă, dacă:

- termenul pentru transpunerea acțiunii europene ar fi mai îndelungat;
- Î.S. „Calea Ferată din Moldova” ar fi reorganizată și separată prin dezmembrare.

Aceste sarcini încă nu au fost realizate. Din acest motive, apare necesitatea de intervenție a statului.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1 Impactul asupra sectorului public

În urma aprobării proiectului, autoritatea de emitere a actelor permise în domeniul transportului feroviar – Agenția Feroviară nu se va confrunța cu posibile interpretări eronate privind emiterea autorizației de transport feroviar.

Subsecvent, în urma aprobării acestui proiect, va fi posibil de îmbunătățit calitatea serviciilor de transport feroviar pe segmentele supuse reparației în conformitate cu contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare.
4.2 Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Proiectul nu implică cheltuieli suplimentare din bugetul de stat.
4.3 Impactul asupra sectorului privat
Proiectul simplifică modul de obținere a autorizației de transport feroviar, fapt ce va facilita modul de intrare pe piața serviciilor transportului feroviar.
4.4 Impactul social
Proiectul va permite Guvernului să încheie contracte de servicii publice de transport feroviar de pasageri pentru itinerare scurte, în raza unor localități și municipii, facilitând mobilitatea urbană.
4.4.1 Impactul asupra datelor cu caracter personal
Proiectul nu are impact asupra datelor cu caracter personal.
4.4.2 Impactul asupra echității și egalității de gen
Proiectul nu are impact asupra egalității și egalității de gen.
4.5 Impactul asupra mediului
Proiectul nu are impact asupra mediului.
4.6 Alte impacturi și informații relevante
-
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1 Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Proiectul nu transpune legislația UE
5.2 Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
-
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului
Anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ și anunțul privind consultarea publică a proiectului au fost plasate pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16292).
Proiectul a fost supus procesului de avizare, conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.
Proiectul s-a remis spre avizare către următoarele instituții:
- Centrul de Armonizare a Legislației (nr. 31/02-69-3203 din 20 martie 2026);
- Ministerul Finanțelor (nr. 09/2-03/168/379 din 02.04.2026);
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 12-1077 din 30.03.2026, nr. 12-1297 din 16.04.2026);
- Agenția Proprietății Publice (05-04-1952 din 20.03.2026);
- Agenția Feroviară (nr. 01-69 din 26.03.2026);
- Î.S. “Calea Ferată din Moldova” (nr. 767 din 17.04.2026);
- Consiliul Concurenței (nr. DJ-06/489-929 din 27 mai 2026).
- Federația Sindicală a Feroviarilor din Republica Moldova (nr. 16 din 21 aprilie 2026).
Proiectul de act normativ a fost supus expertizării de către:
- Centrul Național Anticorupție (demers nr. 06/2/7242 din 22.04.2026, raport de expertiză nr. ELO26/11382 din 22.04.2026);
- Ministerul Justiției (nr. 04/2-4268 din 21.04.2026).
7. Concluziile expertizelor
Proiectul hotărârii a fost supus expertizei juridice în conformitate cu prevederile art. 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind recepționat avizul Ministerului Justiției nr. nr. 04/2-4268 din 21.04.2026. Majoritatea obiecțiilor și propunerilor au fost luate în considerare la definitivarea proiectului.

Prin demersul nr. 06/2/7242 din 22.04.2026, a fost prezentat Raportul de expertiză anticorupție nr. ELO26/11382 din 22.04.2026 care concluzionează următoarele.

Proiectul legii pentru modificarea unor norme din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Autorul a prezentat Sinteza avizelor parvenite în cadrul procesului de consultare publică a proiectului de către autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect/instituțiilor interesate, fapt ce denotă aspectul definitivat al acestuia și întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.36 al Legii nr.100/2017, coroborat cu art.28 al Legii nr.82/2017 - pentru efectuarea expertizei anticorupție. În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit.b) al Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional. Nota de fundamentare a proiectului a fost întocmită cu respectarea exigențelor de tehnică legislativă statuate de prevederile art.30 lit.a)-f) al Legii cu privire la actele normative nr.100 din 22 decembrie 2017. Implementarea prevederilor propuse, poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este în detrimentul interesului public general (în sensul prevăzut în Legea integrității nr. 82 din 25 mai 2017).

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

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

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Nu este necesar de aprobat acte normative suplimentare în vederea punerii în aplicare a proiectului.

**Viceprim-ministru,
Ministru**

Vladimir BOLEA

Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiectul legii pentru modificarea unor norme din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (cofinanțarea sectorului transportului feroviar) (204/MIDR/2026)

Instituția	Nr.crt.	Conținutul obiecției/prounerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Agenția Proprietății Publice (nr. 05-04-1952 din 20.03.2026)	1	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Centrul de Armonizare a Legislației (31/02-69-3203 din 20 martie 2026)	2	Lipsa de obiecții și propuneri pe marginea acestuia.	Se ia act.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 12-1077 din 30.03.2026)	3	<p>În redacția propusă, proiectul ridică o serie de riscuri juridice și economice și necesită ajustări suplimentare pentru a asigura respectarea principiilor transparenței, concurenței și disciplinei bugetar-fiscale.</p> <p>Astfel, modificarea art.21 permite autorizarea unor operatori feroviari care înregistrează arierate la buget, în baza unei declarații pe propria răspundere și a unui plan de stingere a datoriilor.</p> <p>O asemenea reglementare poate afecta disciplina financiară și poate conduce la admiterea pe piață a unor operatori care nu dispun de capacitatea financiară necesară.</p> <p>Totodată, prevederea nu stabilește în mod clar confirmarea situației de către autoritățile fiscale, condițiile exacte de aplicare a excepției și limitele utilizării acesteia, ceea ce poate genera aplicare neuniformă.</p>	<p>Nu se acceptă. Unicul operator de transport și manager de infrastructură din Republica Moldova - Întreprinderea de Stat “Calea Ferată din Moldova” (CFM) deja înregistrează arierate la bugetul de stat, bugetul asigurărilor sociale de stat și primele de asigurare obligatorie de asistență medicală, începând cu anul 2024.</p> <p>La reorganizarea CFM, repartizarea drepturilor și obligațiilor, inclusiv a datoriilor va fi efectuată în baza actului de transmitere și a bilanțului de repartiție.</p> <p>Astfel, S.A. “Calea Ferată din Moldova” “Pasageri și Marfă”, dispusă a fi înființată prin Hotărârea Guvernului nr. 38/2026 și Î.S. “Calea Ferată din Moldova”, care trebuie să fie reorganizată în societate pe acțiuni conform reformei 2.2.5-6 și</p>

			<p>măsurei 5 din Pilonul 2 la Agenda de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru 2025-2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025, vor moșteni datoriile evocate, fiind repartizate prin personalul existent, restante față de care, CFM le administrează. Drept urmare, în cazul aplicării actualelor norme a Codului transportului feroviar nr. 19/2022, cele două societăți pe acțiuni nu vor fi autorizate și respectiv vom bloca activitatea transportului feroviar în Republica Moldova. Mai mult, Planul de Creștere, stabilește că cele două societăți pe acțiuni trebuie să fie certificate și autorizate. Neemiterea actelor permissive vizate va genera neexecutarea angajamentelor Planului de Creștere și ca urmare, Republica Moldova nu va beneficia de încă o tranșă condiționată de Acordul de facilitare dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană privind modalitățile specifice de punere în aplicare a sprijinului acordat de Uniunea Europeană în cadrul Mecanismului de Reformă și Creștere pentru Republica Moldova, semnat la 9 mai 2025, ratificat prin Legea nr. 98/2025.</p> <p>Suplimentar, menționăm că normele propuse aduc o claritate simplă privind actele, necesare a fi prezentate către autoritatea feroviară în cazul existenței</p>
--	--	--	--

			<p>arieratei. Nu este necesar de reglementat suplimentar acestea, or odată ce vom interveni cu normele suplimentare pe subiect, ar trebui să stabilim că aprobarea acestora s-ar face de Guvern sau de Minister, ceea ce ar reprezenta supra reglementarea, care afectează negativ relația dintre stat și agent economic.</p>
4	<p>Modificările propuse la art.78 extind posibilitatea atribuirii directe a contractelor de servicii publice de transport feroviar, prin introducerea unor criterii formulate în termeni generali, precum caracteristicile geografice și structurale ale pieței, complexitatea rețelei, îmbunătățirea calității serviciilor sau creșterea eficienței din punct de vedere al costurilor.</p> <p>Formularea relativ largă a acestor condiții poate genera un grad ridicat de discreție în luarea deciziilor, iar în lipsa unor criterii detaliate și a unei metodologii clare de justificare există riscul ca atribuirea directă să devină regula, nu excepția, cu impact negativ asupra concurenței și transparenței utilizării resurselor publice.</p> <p>În același timp, proiectul nu conține trimiteri explicite la legislația în domeniul achizițiilor publice, concesiunilor sau ajutorului de stat, ceea ce poate crea incertitudine privind regimul juridic aplicabil și poate genera riscuri de neconformitate.</p> <p>Pragurile valorice și de volum stabilite pentru atribuirea directă nu sunt însoțite de o justificare economică și nu este prevăzut un mecanism de actualizare periodică. În lipsa unor asemenea mecanisme, există riscul ca aceste limite să nu mai corespundă evoluțiilor pieței și inflației, ceea ce poate conduce la extinderea nejustificată a atribuirii directe.</p> <p>În acest context, se consideră necesară instituirea unor garanții suplimentare, inclusiv prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - detalierea criteriilor de justificare a atribuirii directe; - obligativitatea motivării și publicării deciziilor de atribuire. <p>De asemenea, proiectul introduce posibilitatea încheierii contractelor de servicii publice pe durate îndelungate și prelungirea acestora în funcție de amortizarea activelor sau de condiții geografice.</p>	<p>Nu se acceptă. Justificarea o să începem prin comentariul Centrului de Armonizare a Legislației, care a comunicat prin avizul nr. 31/02-69-3203 din 20 martie 2026, următoarele.</p> <p>În conformitate cu art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, autoritățile competente pot decide atribuirea directă a contractelor de servicii publice de transport feroviar, în situațiile în care acest lucru este justificat de caracteristicile pieței, de dimensiunea rețelei sau de necesitatea asigurării unui serviciu public eficient. În acest sens, prin completarea art. 78 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 cu alineatul (5¹) stabilește posibilitatea atribuirii directe a contractelor de servicii publice de transport feroviar în cazul în care valoarea contractului este sub un anumit prag, când volumul serviciilor este limitat sau când atribuirea directă este justificată de particularitățile geografice și structurale ale rețelei, asigurând astfel aplicarea principiului flexibilității și al</p>	

		<p>Formularea actuală nu conține suficiente garanții împotriva utilizării abuzive a prelungirilor, ceea ce poate conduce la blocarea pieței pe termen lung, limitarea accesului altor operatori și menținerea unor contracte ineficiente.</p> <p>În acest sens, se consideră necesară condiționarea prelungirii contractelor de evaluări economico-financiare, justificări documentate și verificări independente.</p>	<p>proporționalității consacrat de Regulamentul european.</p> <p>Potrivit art. 4 și art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, contractele de servicii publice trebuie să prevadă obligații clare ale operatorului, indicatori de performanță și mecanisme de monitorizare a executării acestora, pentru a garanta utilizarea eficientă a resurselor publice și prestarea serviciilor în condiții de calitate. În același sens, prin introducerea alineatelor (6¹) - (6³) la art. 78, stabilește că, contractele de servicii publice trebuie să conțină cerințe de performanță măsurabile, transparente și verificabile, să prevadă evaluări periodice ale executării contractului și să includă măsuri de sancționare sau reziliere în cazul neîndeplinirii obligațiilor, dispoziții care reflectă principiile de responsabilitate și control prevăzute de Regulamentul european.</p> <p>De asemenea, în conformitate cu art. 4 (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, durata contractelor de servicii publice de transport feroviar este limitată, de regulă, la 15 ani, cu posibilitatea prelungirii în cazul în care este necesară amortizarea investițiilor. În acest context, proiectul național, prin completarea art. 78 cu alineatele (9) - (14), stabilește durata maximă a contractelor de servicii publice - 15 ani, condițiile de prelungire a acestora și situațiile în care durata poate fi majorată</p>
--	--	--	--

în funcție de investițiile realizate sau de particularitățile infrastructurii, asigurând alinierea la principiile privind stabilitatea contractuală și protecția investițiilor prevăzute de Regulament.

Totodată, în conformitate cu art. 7 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, autoritățile competente trebuie să asigure transparența atribuirii și executării contractelor de servicii publice. În același scop, proiectul național, prin introducerea alineatului (6⁴) la art. 78, prevede obligativitatea publicării contractelor de servicii publice pe paginile web ale autorităților și ale beneficiarilor, cu respectarea protecției informațiilor comerciale confidențiale, măsură care contribuie la aplicarea principiului transparenței stabilit de cadrul normativ al Uniunii Europene.

Astfel, proiectul asigură alinierea cadrului normativ național la principiile stabilite de acesta, în special, ale art. 4, art. 5 și art. 7 din Regulament, prin reglementarea condițiilor de atribuire a contractelor de servicii publice de transport feroviar, stabilirea cerințelor de performanță, limitarea duratei contractelor și instituirea mecanismelor de monitorizare și transparență. Totodată, proiectul are drept scop crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea actelor normative ale Uniunii Europene cu referire la

			<p>registrele din domeniul transportului feroviar.</p> <p>În concluzie, proiectul transpune expres condițiile europene de atribuire, opțiunile de justificare, limitele financiare, obligațiile părților, modul de asigurare a transparenței și alte norme ce în practică asigură mobilitatea cetățenilor și vizitatorilor Uniunii Europene.</p> <p>În continuarea expunerii argumentelor autorilor, comunicăm că la nivel mondial, serviciile de transport feroviar de pasageri sunt neprofitabile și generează pierderi operatorilor de transport. Această realitate este și pe piața serviciilor din Republica Moldova.</p> <p>Pe de o parte, trenul Ungheni-Chișinău-Ungheni, generează cheltuieli lunare de circa – 2,5 milioane lei, iar venit de doar – 0,15-0,2 milioane lei, ceea ce înseamnă că serviciile respective sunt menținute datorită veniturilor serviciilor de transport marfă. Însă, conform prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022 și Hotărârii Guvernului nr. 47/2023 pentru aprobarea Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, întreprinderile beneficiare de contracte de servicii publice, nu au dreptul să cofinanțeze serviciile de transport pasageri din veniturile generate din serviciile de transport marfă. În cazul trenului Ungheni-Chișinău-Ungheni, nici</p>
--	--	--	---

un operator de transport feroviar din străinătate și nici Î.S. “Calea Ferată din Moldova” nu dorește să asigure funcționalitatea rutei respective de pasageri. Fiind un impediment viabil, care obligă statul să identifice măsuri pentru stimularea activității de transport pasageri. Mai mult ca atât, Ministerul vrea să îmbunătățească calitatea serviciilor de transport pasageri prin sporirea cerințelor de confort față de vehiculele feroviare. Ceea ce ar însemna și necesitatea modernizării sau procurării garniturilor de tren.

Pe de altă parte, în scopul fluidizării traficului municipal și urban în municipiile Balți și Chișinău, precum și în vederea asigurării unei conexiuni feroviare cu Aeroportul Internațional “Eugen Doga” Chișinău, Ministerul dorește să pună la dispoziția locuitorilor unităților administrativ-teritoriale respective transport feroviar de pasageri. Pentru a realiza acest obiectiv, trebuie de ținut cont că pe piață există un singur operator de transport feroviar de pasageri. În același timp, conform actualelor norme, urmează a fi lansată o procedură de achiziție. Procedura de achiziție, conform prevederilor Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 47/2023, durează 90 zile, în

			<p>cazul în care a parvenit o singură ofertă, achiziția se relansează și durează 45 de zile. În cazul în care, la expirarea perioadei respective, un singur operator și-a prezentat oferta de intenție de a participa la procedura de atribuire a contractului de servicii publice sau niciun operator nu și-a prezentat oferta de intenție, a doua licitație se anulează. Dacă a doua licitație a fost anulată, iar pe piața națională există o singură întreprindere prestatoare de servicii de transport feroviar de pasageri, încep negocierile cu acest operator în scopul atribuirii directe a contractului. Conform celor relatate, procedurile de pregătire a achiziției și relansarea achiziției, pot să dureze circa șase luni. Acest termen este inacceptabil în actualele circumstanțe și nu se corelează cu obiectivele Ministerului.</p> <p>Suplimentar, atragem atenția că potrivit prevederilor art. 5 alin. (1) lit. w) din Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice, prevederile legii evocate nu se aplică contractelor care au ca obiect servicii publice de transport feroviar de călători. Aceeași excepție este stipulată la art. 8 pct. (9) din Legea nr. 325/2025 privind achizițiile publice și art. 19 pct. 7) din Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energiei, apei, transporturilor și serviciilor poștale.</p>
--	--	--	---

	5	<p>Referitor la modificările art.132, menționăm că proiectul permite încheierea contractelor multianuale pentru administrarea infrastructurii feroviare cu derogare de la unele prevederi ale Codului, în contextul reorganizării Î.S. „Calea Ferată din Moldova”.</p> <p>Deși necesitatea stabilizării sectorului poate justifica măsuri temporare, instituirea unor derogări fără delimitarea clară a duratei și a condițiilor de aplicare poate crea riscuri de neconformitate cu principiile disciplinei bugetar-fiscale și ale transparenței în gestionarea patrimoniului public.</p> <p>Prin urmare, se consideră necesară stabilirea expresă a termenului derogării cu indicarea condițiilor concrete de aplicare și corelarea cu legislația privind finanțele publice.</p> <p>Totodată, nota de fundamentare nu conține o evaluare detaliată a impactului financiar, deși proiectul permite încheierea contractelor de servicii publice și a contractelor multianuale care pot genera angajamente bugetare semnificative.</p>	<p>Nu se acceptă. Termenul derogării este valabil pînă la înregistrarea în Registrul de stat al persoanelor juridice a întreprinderii feroviare, responsabile de transport pasageri și marfă, înființată în urma reorganizării Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” prin dezmembrare (separare), ceea ce ar însemna august 2026, conform pct. 11 din Hotărîrea Guvernului nr. 38/2026 și nu mai tîrziu de decembrie 2026, conform reformei 2.2.5-6 și măsurii 5 din Pilonul 2 la Agenda de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru 2025-2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025.</p> <p>Suplimentar, reiterăm că proiectul nu are impact financiar asupra bugetului de stat. În Legea bugetului de stat pentru anul 2026 nr. 322/2026 sunt deja planificate 300 milioane de lei pentru încheierea contractelor de servicii publice și a contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare.</p>
<p>Agenția Feroviară (nr. 95 din 08.12.2025)</p>	6	<p>În cazul excluderii din art. 21 alineatul (1) punctul 6) a textului “Valoarea minimă a asigurării se stabilește de Guvern în funcție de tipul activității și de riscurile acesteia”, se generează o incertitudine care ar fi această valoare minimă a asigurării și de către cine este stabilită;</p>	<p>Nu se acceptă. Această prevedere a fost solicitată a fi modificată de către Agenția Feroviară. În acest sens, valoarea asigurării minime urmează a fi stabilită în urma negocierilor dintre întreprindere feroviară și asiguratorul. Este o practică corectă și statul nu trebuie să intervină cu supra reglementare în domeniu, plafonând valoarea minimă. Aceste explicații sunt</p>

			reflectate în Nota de fundamentare la proiect.
	7	Considerăm oportun înlocuirea alin. (6) din art. 132 (care și-a pierdut actualitatea), prin formularea propusă pentru alin. (7), și anume „Guvernul are dreptul să aprobe, conform art.17 alin.(1), în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală și cu excepția prevederilor art. 9-10, 12, 13 alin. (3), încheierea contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare între Minister și Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” sau societatea pe acțiuni înființată ca urmare a reorganizării acesteia”. În acest caz, alin. (8), propus pentru completare, va deveni alin. (7)	Nu se acceptă. Norma alin. (6) din art. 132 la Codul nr. 19/2022 a expirat, nu se mai aplică, nu produce efecte juridice și respectiv nu poate fi modificată.
Ministerul Finanțelor (nr. 09/2- 03/168/379 din 02.04.2026)	8	Lipsa propunerilor și obiecțiilor pe marginea proiectului indicat	Se ia act.
	9	Totodată, prin propunerile proiectului de lege se presupune intervenția în Codul feroviar, pentru a permite încheierea contractelor în regim prioritar pentru reparația sectoarelor critice ale infrastructurii feroviare cu suportul mijloacelor financiare planificate pentru realizarea Agendei de reforme aferente Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, până la reorganizarea Întreprinderii de Stat ”Calea Ferată din Moldova”. În acest context, în cazul în care din varii motive reorganizarea întreprinderii va fi tergiversată, se creează precedentul/riscul că prin norma în cauză să fie solicitate mijloace financiare din bugetul de stat pentru contractul multianual încheiat, în detrimentul consolidării acțiunilor de reorganizare.	Nu se acceptă. Agenția Proprietății Publice în comun cu Î.S. “Calea Ferată din Moldova”, au inițiat toate procedurile necesare executării Hotărârii de Guvern nr. 38/2026. Subsecvent, pentru a evita careva impedimente la reorganizarea întreprinderii, Agenția Proprietății Publice a inițiat elaborarea unei legi de derogare la unele norme privind reorganizarea prin transformare, pentru a finisa reorganizarea propusă până la finele anului curent. Drept urmare, sunt binevenite recomandările Ministerul Finanțelor privind realizarea obiectivului propus.
Î.S. “Calea Ferată din Moldova” (nr. 767 din 17.04.2026)	10	La punctul 3. subpunctul 2), textul: „întreprinderea comunică” să fie substituit cu textul: „întreprinderea declară”.	Se acceptă, redactat.
	11	La punctul 4. subpunctul 1) alineatul (5 ¹) lit. a), textul: „mai puțin” să fie substituit cu textul: „mai mică”.	Se acceptă, redactat.
	12	La punctul 4. subpunctul 1) alineatul (5 ¹) lit. d) conjuncția: „sau” să fie substituită cu textul: „și/sau”, iar textul „ori a ambelor,” să fie exclus.	Nu se acceptă din motiv că trebuie să fie păstrată redacția normei transpuse din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului

			din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.
	13	La punctul 4. subpunctul 2) alineatul (6 ³) textul: „Această evaluare periodică” să fie substituit cu textul: „Evaluările periodice prevăzute la alineatul (6 ²).	Se acceptă, redactat.
	14	La punctul 6. textul: „(7) și (8)” să fie substituit cu textul: „(7), (8) și (9)”.	Se acceptă, redactat.
	15	La punctul 6. alineatul (7) textul: „cu excepția prevederilor” să fie substituit cu textul: „prin derogare de la prevederile”.	Se acceptă, redactat.
	16	La punctul 6. alineatul (8) să fie modificată numerotarea în „(9)”.	Se acceptă, redactat.
	17	La punctul 6. să fie inclus alineatul (8) cu următorul conținut: „(8) Prin derogare de la prevederile articolelor 9, 10, 12, 13 alineatul (3), Guvernul are dreptul să aprobe încheierea contractului de servicii publice de transport feroviar de pasageri între Minister și Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” sau societatea pe acțiuni înființată ca urmare a reorganizării acesteia, conform articolului 78 alin. (1)–(4), (7) și (8), în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală, și în baza necesarului de servicii publice de transport feroviar de pasageri stabilit de Minister.” Această modificare va permite relansarea curselor locale, anterior suspendate și a curselor noi, ca de exemplu asigurarea conexiunii feroviare cu Aeroportul Internațional “Eugen Doga” Chișinău, localitățile din municipiile Bălți și Chișinău și alte zone, care solicită lansarea curselor feroviare de pasageri.	Se acceptă, redactat.
	18	La punctul 6. alineatul (9) textul: „alineatul (7)” să fie substituit cu textul: „alineatele (7) și (8)”.	Se acceptă, redactat.
Federația Sindicală a Feroviarilor din Republica Moldova (nr. 16 din 21 aprilie 2026)	19	Întreprinderea de Stat “Calea Ferată din Moldova” (CFM) continua să înregistreze pierderi la prestarea serviciilor de transport feroviar de pasageri. Unicul tren local Ungheni-Chișinău-Ungheni, generează cheltuieli medii lunare de 2,5 mln. lei și venit lunar de aproximativ 180 mii lei. Circulația trenului respective nu a fost suspendată din motiv că întreprinderea asigură transportarea inclusive și angajaților CFM la serviciu/domiciliu. Concomitent, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale dorește să lanseze o cursă feroviară municipal în Chișinău, care va asigura transferul pasagerilor inclusiv la Aeroportul Internațional “Eugen Doga” Chișinău și examinează lansarea unor curse de transport în municipiul Bălți.	Se acceptă, proiectul a fost modificat suplimentar.

		Din considerente evocate, considerăm necesar de modificat suplimentar articolul 132 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 prin stabilirea posibilității unui contract de servicii publice de transport feroviar de pasageri pînă la finalizarea restructurării Î.S. “Calea Ferată din Moldova”, făcând excepții la articolele 9-10, 12, 13 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.	
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 12-1297 din 16.04.2026)	20	Comunicăm lipsa propunerilor și obiecțiilor pe marginea proiectului indicat	Se ia act.
Consiliul Concurenței (DJ-06/489-929 din 27 mai 2026)	21	În limitele competenței sale, comunică lipsa propunerilor și obiecțiilor pe marginea acestuia având în vedere că prevederile propuse au un caracter temporar și se vor aplica pînă la înregistrarea în Registrul de stat al persoanelor juridice a întreprinderii feroviare, responsabile de transport pasageri și marfă, înființată în urma reorganizării ÎS „Calea Ferată din Moldova” prin dezmembrare.	Se ia act.
Expertizare			
Centrul Național Anticorupție (demers nr. 06/2/7242 din 22.04.2026, raport de expertiză nr. ELO26/11382 din 22.04.2026)	22	Proiectul legii pentru modificarea unor norme din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Autorul a prezentat Sinteza avizelor parvenite în cadrul procesului de consultare publică a proiectului de către autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect/instituțiilor interesate, fapt ce denotă aspectul definitiv al acestuia și întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.36 al Legii nr.100/2017, coroborat cu art.28 al Legii nr.82/2017 - pentru efectuarea expertizei anticorupție. În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit.b) al Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional. Nota de fundamentare a proiectului a fost întocmită cu respectarea exigențelor de tehnică legislativă statuate de prevederile art.30 lit.a)-f) al Legii cu privire la actele normative nr.100 din 22 decembrie 2017. Implementarea prevederilor propuse, poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este în detrimentul interesului public general (în sensul prevăzut în Legea integrității nr. 82 din 25 mai 2017).	Se ia act.

Ministerul Justiției (nr. 04/2-4268 din 21.04.2026)	23	Din denumirea proiectului cuvintele „unor norme din” se vor exclude ca fiind excedente. Totodată, potrivit art. 42 alin. (3) din <i>Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative</i> , se interzice ca denumirea unui proiect de act normativ să fie identică cu cea a altui act normativ în vigoare. Astfel, în cazul în care denumirea proiectului nu este una distinctă, se va indica în paranteze succint obiectul de reglementare potrivit conținutului acestuia.	Se acceptă, redactat.
	24	La pct. 1, propunerea privind completarea art. 3 alin. (3) cu lit. n), ce atribuie în competența organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar aprobarea ordinelor privind registrele în domeniul infrastructurii, transportului feroviar și specialiștilor în domeniul feroviar, se va reexamina atât prin prisma art. 2 alin. (1) din <i>Legea nr. 71/2007 cu privire la registre</i> , care stabilesc că „Regulile de ținere a registrelor de stat se stabilesc, conform prezentei legi, de Guvern”, cât și a art. 104 alin. (2) din <i>Codul transportului feroviar</i> , potrivit căruia „Condițiile de înregistrare a vehiculelor feroviare și a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare se aprobă de Guvern.”.	Se acceptă, redactat.
	25	La pct. 2, se va exclude propoziția „la” din textul „articolul 4 la alineatul (7)”. Totodată, cuvintele „se abrogă” se vor substitui cu cuvintele „se exclud”. Se va reține că, potrivit regulilor de tehnică legislativă, se utilizează cuvintele „se abrogă” pentru exprimarea normativă a intenției de scoatere din vigoare a unor prevederi. În cazul excluderii unor cuvinte, sintagme, propoziții se utilizează sintagma „se exclude”.	Se acceptă, redactat.
	26	La pct. 3, având în vedere că modificările se operează doar la alin. (1) al art. 21, dispoziția de modificare se va completa cu textul „alineatul (1)”, iar însemnarea modificărilor cu puncte se va exclude.	Se acceptă, redactat.
	27	La pct. 4 ce modifică art. 78: la pct. 1), formula propusă la alin. (5 ¹) „poate decide” nu conferă claritate și certitudine normei, nefiind clar în ce mod poate decide Guvernul atribuirea directă a contractelor de servicii publice. Mai mult, potrivit alin. (5) din același articol, „Ministerul atribuie contractele de servicii publice prin licitație. Anunțul cu privire la licitație se publică în buletinele web de achiziții naționale și internaționale. Excepții de la procedura de atribuire a contractelor de servicii publice prin licitație se admit în cazul unei perturbări a acestor servicii sau în cazul unui risc iminent	Nu se acceptă. Unicul operator de transport și manager de infrastructură din Republica Moldova - Întreprinderea de Stat “Calea Ferată din Moldova” (CFM) deja înregistrează arierate la bugetul de stat, bugetul asigurărilor sociale de stat și primele de asigurare obligatorie de asistență medicală, începând cu anul 2024. La reorganizarea CFM, repartizarea

	<p>de producere a unei perturbări.” În acest context, este necesară reglementarea modului propus cu titlu de excepție de la prevederile alin. (5);</p>	<p>drepturilor și obligațiilor, inclusiv a datoriilor va fi efectuată în baza actului de transmitere și a bilanțului de repartitie. Astfel, S.A. “Calea Ferată din Moldova “Pasageri și Marfă”, dispusă a fi înființată prin Hotărârea Guvernului nr. 38/2026 și atribuirii directe a contractelor de servicii publice de transport feroviar în cazul în care valoarea contractului este sub un anumit prag, când volumul serviciilor este limitat sau când atribuirea directă este justificată de particularitățile geografice și structurale ale rețelei, asigurând astfel aplicarea principiului flexibilității și al proporționalității consacrat de Regulamentul european.</p> <p>Potrivit art. 4 și art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, contractele de servicii publice trebuie să prevadă obligații clare ale operatorului, indicatori de performanță și mecanisme de monitorizare a executării acestora, pentru a garanta utilizarea eficientă a resurselor publice și prestarea serviciilor în condiții de calitate. În același sens, prin introducerea alineatelor (6¹) - (6³) la art. 78, stabilește că, contractele de servicii publice trebuie să conțină cerințe de performanță măsurabile, transparente și verificabile, să prevadă evaluări periodice ale executării contractului și să includă măsuri de sancționare sau reziliere în cazul neîndeplinirii obligațiilor, dispoziții care reflectă principiile de responsabilitate și</p>
--	--	---

control prevăzute de Regulamentul european.

De asemenea, în conformitate cu art. 4 (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, durata contractelor de servicii publice de transport feroviar este limitată, de regulă, la 15 ani, cu posibilitatea prelungirii în cazul în care este necesară amortizarea investițiilor. În acest context, proiectul național, prin completarea art. 78 cu alineatele (9) - (14), stabilește durata maximă a contractelor de servicii publice - 15 ani, condițiile de prelungire a acestora și situațiile în care durata poate fi majorată în funcție de investițiile realizate sau de particularitățile infrastructurii, asigurând alinierea la principiile privind stabilitatea contractuală și protecția investițiilor prevăzute de Regulament.

Totodată, în conformitate cu art. 7 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, autoritățile competente trebuie să asigure transparența atribuirii și executării contractelor de servicii publice. În același scop, proiectul național, prin introducerea alineatului (6⁴) la art. 78, prevede obligativitatea publicării contractelor de servicii publice pe paginile web ale autorităților și ale beneficiarilor, cu respectarea protecției informațiilor comerciale confidențiale, măsură care contribuie la aplicarea principiului

			<p>transparenței stabilit de cadrul normativ al Uniunii Europene.</p> <p>Astfel, proiectul asigură alinierea cadrului normativ național la principiile stabilite de acesta, în special, ale art. 4, art. 5 și art. 7 din Regulament, prin reglementarea condițiilor de atribuire a contractelor de servicii publice de transport feroviar, stabilirea cerințelor de performanță, limitarea duratei contractelor și instituirea mecanismelor de monitorizare și transparență. Totodată, proiectul are drept scop crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea actelor normative ale Uniunii Europene cu referire la registrele din domeniul transportului feroviar.</p> <p>În concluzie, proiectul transpune expres condițiile europene de atribuire, opțiunile de justificare, limitele financiare, obligațiile părților, modul de asigurare a transparenței și alte norme ce în practică asigură mobilitatea cetățenilor și vizitatorilor Uniunii Europene.</p> <p>În continuarea expunerii argumentelor autorilor, comunicăm că la nivel mondial, serviciile de transport feroviar de pasageri sunt neprofitabile și generează pierderi operatorilor de transport. Această realitate este și pe piața serviciilor din Republica Moldova.</p> <p>Pe de o parte, trenul Ungheni-Chișinău-Ungheni, generează cheltuieli lunare de</p>
--	--	--	--

			<p>circa – 2,5 milioane lei, iar venit de doar – 0,15-0,2 milioane lei, ceea ce înseamnă că serviciile respective sunt menținute datorită veniturilor serviciilor de transport marfă. Însă, conform prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022 și Hotărârii Guvernului nr. 47/2023 pentru aprobarea Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, întreprinderile beneficiare de contracte de servicii publice, nu au dreptul să cofinanțeze serviciile de transport pasageri din veniturile generate din serviciile de transport marfă. În cazul trenului Ungheni-Chișinău-Ungheni, nici un operator de transport feroviar din străinătate și nici Î.S. “Calea Ferată din Moldova” nu dorește să asigure funcționalitatea rutei respective de pasageri. Fiind un impediment viabil, care obligă statul să identifice măsuri pentru stimularea activității de transport pasageri. Mai mult ca atât, Ministerul vrea să îmbunătățească calitatea serviciilor de transport pasageri prin sporirea cerințelor de confort față de vehiculele feroviare. Ceea ce ar însemna și necesitatea modernizării sau procurării garniturilor de tren.</p> <p>Pe de altă parte, în scopul fluidizării traficului municipal și urban în municipiile Bălți și Chișinău, precum și în vederea asigurării unei conexiuni feroviare cu</p>
--	--	--	--

			<p>Aeroportul Internațional “Eugen Doga” Chișinău, Ministerul dorește să pună la dispoziția locuitorilor unităților administrativ-teritoriale respective transport feroviar de pasageri. Pentru a realiza acest obiectiv, trebuie de ținut cont că pe piață există un singur operator de transport feroviar de pasageri. În același timp, conform actualelor norme, urmează a fi lansată o procedură de achiziție. Procedura de achiziție, conform prevederilor Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 47/2023, durează 90 zile, în cazul în care a parvenit o singură ofertă, achiziția se relansează și durează 45 de zile. În cazul în care, la expirarea perioadei respective, un singur operator și-a prezentat oferta de intenție de a participa la procedura de atribuire a contractului de servicii publice sau niciun operator nu și-a prezentat oferta de intenție, a doua licitație se anulează. Dacă a doua licitație a fost anulată, iar pe piața națională există o singură întreprindere prestatoare de servicii de transport feroviar de pasageri, încep negocierile cu acest operator în scopul atribuirii directe a contractului. Conform celor relatate, procedurile de pregătire a achiziției și relansarea achiziției, pot să dureze circa șase luni. Acest termen este inacceptabil în actuale</p>
--	--	--	--

			<p>circumstanțe și nu se corelează cu obiectivele Ministerului.</p> <p>Suplimentar, atragem atenția că potrivit prevederilor art. 5 alin. (1) lit. w) din Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice, prevederile legii evocate nu se aplică contractelor care au ca obiect servicii publice de transport feroviar de călători. Aceeași excepție este stipulată la art. 8 pct. (9) din Legea nr. 325/2025 privind achizițiile publice și art. 19 pct. 7) din Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energiei, apei, transporturilor și serviciilor poștale.</p>
	28	la pct. 2) textul „(6 ¹ -6 ⁴)” se va substitui cu textul „(6 ¹)-(6 ⁴)”;	Se acceptă, redactat.
	29	la alin. (6 ²), se atestă o redundanță de exprimare, determinată de repetarea sintagmei „Contractul include”. Se recomandă reformularea dispoziției prin evitarea repetiției;	Se acceptă, redactat.
	30	conținutul alin. (6 ³) se va revedea prin prisma dreptului contractual, condițiile menționate vizând conținutul contractului respectiv;	Nu se acceptă, deoarece astfel de modificare contravine prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului. În cazul modificărilor propuse, norma respectivă va suferi modificări, iar redacția acesteia va fi calificată ca normă nealinată la standardele Uniunii Europene.
	31	conținutul alin. (14) se va revizui prin prisma prevederilor Legii nr. 174/2021 privind mecanismul de examinare a investițiilor de importanță pentru securitatea statului, care stabilește condițiile de efectuare de către investitori a activităților	Nu se acceptă, deoarece astfel de modificare contravine prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al

	<p>investiționale în domeniile de importanță pentru securitatea statului, atribuțiile și mecanismele de supraveghere de către stat a respectivelor activități investiționale. De menționat că, în conformitate cu art. 4 lit. a) din legea enunțată, exploatarea infrastructurii din domeniul transporturilor face parte din domeniile de importanță pentru securitatea statului. Totodată, cuvintele „proceduri competitive de atribuire” și „pe o durată mai lungă” nu corespund condițiilor de claritate, accesibilitate și previzibilitate a normei juridice și pot genera incertitudini în aplicare a acesteia.</p>	<p>Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului. În cazul modificărilor propuse, norma respectivă va suferi modificări, iar redacția acesteia va fi calificată ca normă nealinată la standardele Uniunii Europene.</p>
32	<p>La pct. 6 din proiect, completarea art. 132 cu alin. (7) nu se justifică, întrucât acesta dublează în mare parte conținutul alin. (6) din art. 132, generând paralelism normativ. Totodată, semnalăm că art. 132 face parte din dispozițiile finale și tranzitorii ale Legii nr. 36/2016, iar alin. (6) al acestui articol reprezintă o dispoziție tranzitorie, care s-a consumat deja, stabilind că „Întru realizarea prevederilor alin. (1) lit. c) din prezentul articol, până la intrarea în vigoare a prezentului cod, Guvernul are dreptul să aprobe, conform art. 17 alin. (1), în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală, încheierea contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare între Minister și Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” sau societatea pe acțiuni înființată ca urmare a reorganizării acesteia.”.</p>	<p>Se acceptă, pentru a evita paralelismul evocat, alineatele (5) și (6) din proiect se propun a fi excluse. Subsecvent, menționăm că alineatele (7) și (8) propuse a fi puse în aplicare o singură dată, în anul 2026, pînă se înregistrează două societăți pe acțiuni, după cum a fost asumat angajamentul prin Agenda de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru 2025-2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025, care stabilește că Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” urmează a fi reorganizată în două societăți pe acțiuni, Societatea pe acțiuni „CFM Infra” și Societatea pe acțiuni „Pasageri și Marfă”, cu adoptarea organigramelor, finalizarea separării financiare și contabile și adoptarea planurilor de afaceri pentru dezvoltare. Măsura respectivă având termen de executare – Decembrie 2026.</p>

**Viceprim-ministru,
Ministru**

Vladimir BOLEA