

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

**HOT Ă R Â R E nr.**

**din 2023**

**Chișinău**

**entru aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile**

# de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul rutier

**------------------------------------------------------------**

În temeiul art.145 alin(2) din Legea nr. 150 din 17 iulie 2014 pentru aprobarea Codului Transporturilor Rutiere (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, din 15-08-2014, nr. 247-248 art. 568), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul rutier, conform anexei.
2. Se recomandă autorităților administrației publice locale să aplice Metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) și bagajelor cu transportul rutier din unitatea administrativ-teritorială respectivă.
3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.
4. La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, se abrogă Hotărârea Guvernului nr. 1167/2007 cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul auto (Monitorul Oficial nr.171-174 art.1208 din 02.11.2007)

# Prim-ministru DORIN RECEAN

Contrasemnează:

Ministrul infrastructurii

și dezvoltării regionale Andei Spînu

Aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.

**Metodologia**

**de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul rutier**

# DISPOZIȚII GENERALE

**1.** Prezenta Metodologie este elaborată în scopul stabilirii unor principii unice de calculare, aprobare şi aplicare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul rutier (în continuare - tarife).

**2.** Metodologia stabileşte:

componenţa consumurilor şi cheltuielilor care se includ la calcularea tarifelor;

modul de calculare, aprobare şi aplicare a tarifelor pentru următoarea perioadă tarifară.

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

-Asigurarea echității sociale la formarea tarifelor;

-Corelarea sistemului de tarifare în transportul public cu evoluția indicatorilor economici;

-Asigurarea sustenabilității financiare a prestatorilor de servicii de transport public

-Stabilirea tarifului plafonat pentru rutele regulate (suburbane, interurbane şi internaţionale);

-Deservirea călătorilor cu unităţi de transport ce corespund cerinţelor tehnice, ecologice şi standardelor de confort stabilite de legislaţia în vigoare;

-Respectarea intereselor şi drepturilor legitime ale transportatorilor şi călătorilor în condiţii de concurenţă loială.

**4.** Pentru o echitate privind costurilor și cheltuielelor aferente prestării serviciilor de transportarea a călătorilor (pasagerilor) pe rute regulate a fost luat ca referință următoarele constante specifice:

- Timpul dedicat conducătorului mijlocului de transport pentru efectuare curse respective și timpul de stationare în stațiile /garile auto destinat îmbarcării și debarcării călătorilor, coraborat cu balanța timpului de muncă specifică în acest domeniu.

- Pentru a asigura o securitate la trafic, conform standardelor specifice, a călătorilor se recomandă estimarea tarifelor la un parcurs mediu de pînă la 350 km pe zi.

 - Valoarea medie estimată a mijlocului de transport utilizată în determinarea tarifului este valoarea medie de piață de circa 600000 lei.

- Durata de funcționare a mijloacelor de transport se determină conform prevederilor Catalogului mijloacelor fixe, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.941/2020.

**5.** Metodologia va fi aplicată de către toţi agenţii economici transportatori ce activează pe rute regulate în regim de prestare a serviciilor de transport auto de pasageri pe rute internaionale și raionale, indiferent de tipul de proprietate şi forma organizatorico-juridică.

1. **CALCULAREA TARIFELOR PENTRU TRANSPORTUL**

**DE PASAGERI**

**6.** Ţinînd cont de specificul ramurii, tarifele pentru serviciile de transportare a călătorilor şi bagajelor pe rutele regulate se stabilesc pentru perioada tarifară ulterioară, în dependență de componentele parții de tarif descrise pe următoarele unităţi de calcul, cu cuantumul stabilit de pasager×km.

**7.** Tariful se determină luîndu-se în calcul analiza detaliată a consumurilor şi cheltuielilor suportate de agenţii economici transportatori în perioada precedentă și curentă de activitate precum şi modificările componentelor ce influenţează formarea tarifelor. Tarifele includ exclusiv cheltuielile şi consumurile indispensabile pentru prestarea serviciilor de transport auto pe rutele regulate respective, precum şi cheltuielile de dezvoltare (rentabilitatea cheltuielilor), care se stabileşte prin ordinul conducătorului transportatorului autorizat.

**8.** Tariful pentru calatoriile interraionale se stabilește după următoarea formula:

***Tarif= T1+T2+T3+T4+T5+T6***

Dintre care:

*T1- partea din tarif pentru recuperarea cheltuielilor fixe ale transportatorului auto pentru efectuarea rutei.*

*T2- partea din tarif pentru acoperirea cheltuielilor salariale directe ale conducătorului auto.*

*T3- partea din tarif privind fondul de dezvoltare (rentabilitatea cheltuielilor) a transportatorului auto.*

*T4- partea din tarif privind combustibilului utilizat pentru transportarea călătorilor auto.*

*T5- partea din tarif privind dezvoltarea și mentenanța sistemului informational Automatizat E-Bilet.*

 *T6-partea din tarif privind cheltuielile de autogară*

**21. Determinarea parții de tarif pentru acoperirea cheltuielilor fixe ale transportatorului auto pentru efectuarea rutei**

**9.** În componeța cheltuielilor fixe ale transportatorului auto pentru efectuarea rutei se referă toate cheltuielile suportate de transportatorul auto (cu excepția cheltuielilor salariale ale conducătorului auto, cheltuielile pentru combustibilul consumat precum și cheltuielile de autogară). La aceasta categorie de cheltuieli pot fi atribuite toate cheltuielile și consumurile directe și indirecte legate nemijlocit de procesul de transportare a pasagerilor pentru ruta respectivă. Structura consumurilor şi cheltuielilor incluse la calcularea tarifelor este stabilită în conformitate cu prevederile Standardelor naţionale de contabilitate.

**10.** Consumurile şi cheltuielile necesare pentru prestarea serviciilor de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor se determină de către agenţii economici transportatori, care desfăşoară activităţi în domeniul dat, reieşind din caracteristicile tehnico-economice şi starea tehnică a unităţilor de transport, prevederile legislaţiei, actelor normative, normelor şi normativelor în vigoare, preţurilor şi tarifelor existente pe pieţele internă şi externă.

**11.** Metoda de repartizare a consumurilor şi cheltuielilor este determinată de politica de contabilitate pe anul tarifar respectiv. În consumurile şi cheltuielile totale pe ruta de transport de călători şi bagaje se includ consumurile directe, indirecte şi cheltuielile perioadei de gestiune.

**12.** Consumurile directe cuprind consumurile de materiale şi consumurile directe privind retribuirea muncii personalului administrative legat direct sau indirect cu prestarea serviciilor de transporare a pasagerilor pe rute regulate, contribuţiile de asigurări sociale de stat obligatorii ale acestora.

**13.** Consumurile indirecte de prestări servicii includ uzura mijloacelor de transport, cheltuielile pentru întreţinerea tehnică, pentru cauciucuri, precum şi cele legate de transportare şi păstrare.

**14.** Determinarea parții de tarif pentru acoperirea cheltuielilor fixe ale transportatorului auto pentru efectuarea rutei se efectuiază conform următoarei formule:

***⅀CH (lei)***

***T1(lei/km)= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_***

***Npas/an (unități)\*L rutei(km)***

Unde:

⅀CH (lei) - Suma cheltuielilor anuale directe și indirecte se determină prin însumarea tuturor cheltuilelie suportate/preconizate de transportatorul auto pentru efectuarea rutei respective *(fără cheltuielile salariale ale conducătorului auto, cheltuielile de combustibil precum și cheltuielile de cautogara suportate de agentul transporator, aceste cheltuileli conțin indicatori variabili care se vor determina prin formule separate mai jos).*

Cele mai majore cheltuieli din aceast acategorie pot servi:

- *Cheltuieli fixe legate de mijlocul de transport (MT;*

*-* *Cheltuieli fixe administrative și personal auxiliar;*

*-* *Cheltuieli variabile legate de exploatarea MT (cu excepția combustibilului utilizat la efectuarea rutei respective);*

*-Alte cheltuieli excepționale și neindicate mai sus.*

Npas/an (unități) – se determină ca numărul de pasageri ce călătoresc tur –retur pentru ruta respectivă în decursul a unui an calendaristic. *(conform estimărilor Numărul de pasageri se determină prin capacitatea de îmbarcare a unității de transport și coeficiectul de îmbarcare, conform analizei efectuate se constată că coeficientul de îmbarcare tur-retur constituie 50% din capacitatea unității de transport. Conform informației deținute de ANTA capacitatea medie a unităților de transport constutuie 21-23 locuri pe scaune),* conform estimărilor acest indicator pentru rutele zilnice tur-retur, obține valoarea medie de 8030pas/an pasageri în decursul anului calendarisistic.

L rutei(km) – este indicatorul variabil care determină distanta dintre punctul de îmbarcare (gara auto punctul de plecare) și punctul de debarcare (gara auto punctul de sosire) sau distanța rutei din punctul de plecare în punctul de sosire.

**15.** La stabilirea tarifelor, consumurile materialelor utilizate în procesul activităţii de bază se calculează conform normelor şi normativelor de consum recomandate de uzina producătoare, preţurilor reale de piaţă, precum analizei detaliate a consumurilor menţionate în rapoartele statistice.

**16.** Consumurile pentru deservirea tehnică şi reparaţia materialului rulant, diferite materiale lubrifiante pot fi calculate prin metoda efectivă a suportării consumurilor pentru întreţinerea şi reparaţia tehnică a materialului rulant stabilite conform datelor reflectate în evidența contabilă a entității, în baza documentelor primare.

**17.** La cheltuielile generale şi administrative nu pot fi raportate cheltuielile privind dobînzile pentru credite şi împrumuturi.

**18.** Distribuirea cheltuielilor generale şi administrative pe rute se efectuează proporţional consumului de combustibil utilizat în cadrul efectuării rutei respective.

**19.** Pierderile excepţionale pot apărea ca rezultat al evenimentelor ce nu ţin de activitatea întreprinderii, şi anume: calamităţi naturale, modificarea legislaţiei ţării, care poate cauza întreprinderii pierderi reale. Aceste pierderi excepționale urmează a fi confirmate de organele abilitate, în modul stabilit de actele normative în vigoare.

**20.** În cazul situaţiilor excepţionale, în tarif pot fi incluse doar cheltuielile care nu sînt recuperate de către întreprinderi din alte surse.

**21.** Cheltuielile care nu se includ în tarife:

- Cheltuielile pentru lichidarea deficienţelor în lucrările de proiectare, construcţie, montaj şi demontare, lichidarea defectelor utilajului şi deteriorărilor produse din vina producătorilor, furnizorilor şi organizaţiilor de transport;

- Cheltuielile în scopuri de binefacere, sponsorizări, pentru lucrările calificate ca ajutor pentru alte întreprinderi şi organizaţii, atît în formă de servicii, cît şi ca sprijin material sau financiar;

- Consumurile şi cheltuielile neproductive, rebuturile, lipsurile, furturile, sancţiunile, amenzile, penalităţile şi despăgubirile;

- Cheltuielile pentru executarea sau plata lucrărilor (serviciilor) neincluse în deservirea mijloacelor de transport.

**22.** Consumul pentru cauciucuri se va calcula reeșind din situația reală a gradului de uzură a anvelopelor precum și conform normelor privind parcursul normativ al categoriei date de anvelope. Conducătorul transportatorului auto stabilește prin ordin intern norma de parcurs al cauciucurilor instalate la MT.

**23.** Toate cheltuielile incluse în articolul "Consumuri şi cheltuieli indirecte de prestări servicii" sînt determinate conform consumurilor şi cheltuielilor efectiv suportate, reflectate în evidența contabil a entității precum și valorile indicate în raportele statistice prezentate Biroului Național de Statistică.

 **24.** Acestă componentă a tarifului urmează a fi determinată anual, în dependență de fluctuația prețurilor (rata inflației) la diferite marfuri și servicii ce servesc parte componetă a cuantumului cheltuielilor anuale incluse în componența cheltuielilor directe și indirecte suportate de transportator pe parcursul anului calendaristic pentru deservirea rutei respective.

**22. Determinarea parții de tarif pentru acoperirea cheltuielilor salariale directe ale conducătorului auto**

**25.** Cheltuielile salariale directe ale conducătorului/lor auto se determină avînd la bază cuantumul salariului mediu lunar pe economie prognozat pentru anul de calcul a tarifului, stabilit conform Hotărîrii de Guvern la finele anului precedent.

**26.** Suplimentar, la această categorie de cheltuieli salariale sunt atribuite contribuțiile de asigurare sociale de stat obligatorii în mărime de stabilită de Legea Nr. 489/1999 privind sistemul public de asigurari sociale, calculate și suportate de agentul economic - transportatorul auto.

**27.** La determinarea acestei componente urmează a se ține cont de numarul zilelor de odihnă legale stabilit pentru anul calendaristic corespunzător și numărul zilelor de concediu anual.

**28.** În cazul în care pentru executărea rutei respective, urmează a fi antrenați unul sau mai mulți conducători auto, respectiv suma cheltuielilor salariale directe ale conducătorilor auto este produsul dintre numarul de conducători auto și suma determinate conform punctelor 23-24 ale prezentei metodologii.

 **29.** Determinarea parții de tarif pentru acoperirea cheltuielilor salariale directe ale conducătorului auto se efectuiază conform următoarei formule:

 **(M +(M\*18%))\*12**

**T2 = \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

 ***Npas/an (unități)\*L rutei(km)***

Unde:

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

Npas/an (unități) – se determină ca numărul de pasageri ce călătoresc tur –retur pentru ruta respectivă în decursul a unui an calendaristic. (conform estimărilor Numărul de pasageri se determină prin capacitatea de îmbarcare a unității de transport și coeficiectul de îmbarcare, conform analizei efectuate se constată că coeficientul de îmbarcare tur-retur constituie 50% din capacitatea unității de transport. Conform informației deținute de ANTA cacacitatea medie a unităților de transport constutuie 21-23 locuri pe scaune), conform estimărilor acest indicator pentru rutele zilnice tur-retur, obține valoarea medie de 8030pas/an pasageri în decursul anului calendarisistic.

L rutei(km) – este indicatorul variabil care determină distanta dintre punctul de îmbarcare (gara auto plecare) și punctul de debarcare (gara auto sosire), sau distanța rutei din punctul de plecare în punctul de sosire.

**30.** Acestă componentă a tarifului urmează a fi determinată anual, în dependență de cuantumul salariului mediu lunar pe economie prognozat pentru anul de calcul a tarifului, stabilit conform Hotărîrii de Guvern la finele anului precedent.

**23. Determinarea parții de tarif privind fondul de dezvoltare/investiție (rentabilitatea cheltuielilor) a transportatorului auto**

**31.** Aceasta componentă este echivalentul contabil de stabilire a coeficientului /sumei anual de dezvoltare/ investiție a parcului auto ulterior ce urmează a fi pus în circulație pe rutele de pasageri în cazul prestării serviciilor de transportare a calătorilor în regim interraional.

**32.** Determinarea parții de tarif privind *fondul de dezvoltare/investiție (rentabilitatea cheltuielilor) a transportatorului auto* se efectuiază conform următoarei formule:

**⅀F** *(lei)*

**T3 = \_\_\_\_\_----------------------------\_\_\_\_\_**

***Npas/an (unități)\*L rutei(km)***

Unde:

⅀F- Fondul anual de investiție obținut din prestarea serviciiliilor de transporta auto de pagaseri conform rutei respective. Acest fond poate fi determinat ca coeficient din suma totala a cheltuielilor pentru ruta respectivă, ca coeficient din cifra de afaceri aferentă transportării pasagerilor din ruta respectivă. În cazul stabilirii unui coefficient sau sumă fixă privind fondul de dezvoltare/ investiție acesta urmează a fi stabilit prin ordinul conducătorului transportatorului auto.

Npas/an (unități) – se determină ca numărul de pasageri ce călătoresc tur –retur pentru ruta respectivă în decursul a unui an calendaristic. (conform estimărilor Numărul de pasageri se determină prin capacitatea de îmbarcare a unității de transport și coeficiectul de îmbarcare, conform analizei efectuate se constată că coeficientul de îmbarcare tur-retur constituie 50% din capacitatea unității de transport. Conform informației deținute de ANTA cacacitatea medie a unităților de transport constutuie 21-23 locuri pe scaune), conform estimărilor acest indicator pentru rutele zilnice tur-retur, obține valoarea medie de 8030pas/an pasageri în decursul anului calendarisistic.

L rutei(km) – este indicatorul variabil care determină distanta dintre punctul de îmbarcare (gara auto plecare) și punctul de debarcare (gara auto sosire), sau distanța rutei din punctul de plecare în punctul de sosire.

**33.** Acestă componentă a tarifului urmează a fi determinată anual, în dependență de valoarea fondului de dezvoltarea /investiție obținut din prestarea serviciiliilor de transporta auto de pagaseri conform rutei respective, stabilită conform ordinului conducătorului transportatorului auto.

**34.** Pentru o sinergie și echitate între veniturile transportatorilor auto se recomandă stabilirea cuantumului de maxim 10 la sută a rentabilității cheltuielelor.

**24. Determinarea parții de tarif privind combustibilului utilizat pentru transportarea călătorilor auto**

**35.** Componenta cu cel mai mare impact variabil, privind stabilirea tarifului plafon este consumul de combustibil pentru transportarea pasagerilor pentru ruta respectivă.

Această componentă se va determina conform următoarei formule:

 **L rutei(km \*2\*365\*N\*P**

**T4 = \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

 ***Npas/an (unități)\*L rutei(km)***

Unde:

L rutei(km) – este indicatorul variabil care determină distanta dintre punctul de îmbarcare *(gara auto punctul de plecare)* și punctul de debarcare *(gara auto punctul de sosire)*, sau distanța rutei din punctul de plecare în punctul de sosire.

2-cursa tur –retur (1-tur, 2-retur).

365- Numărul curselor în perioada calendaristică. (o cursă în zi conform graficului)

N- norma de consum de combustibil pentru 100 km (conform normelor în vigoare de consum de combustibil şi lubrifianţi în transportul rutier sau paşaportului de exploatare a mijlocului de transport);

#### P-prețul mediu al combustibilului consumat pentru efectuarea rutei respective, care se determină prin calculul matematic al pretului mediu lunar, conform datelor zilnice privind prețul maxim de referință, stabilit de ANRE pentru luna precedentă.

Npas/an (unități) – se determină ca numărul de pasageri ce călătoresc tur –retur pentru ruta respectivă în decursul a unui an calendaristic. (conform estimărilor Numărul de pasageri se determină prin capacitatea de îmbarcare a unității de transport și coeficiectul de îmbarcare, conform analizei efectuate se constată că coeficientul de îmbarcare tur-retur constituie 50% din capacitatea unității de transport. Conform informației deținute de ANTA cacacitatea medie a unităților de transport constutuie 21-23 locuri pe scaune), conform estimărilor acest indicator pentru rutele zilnice tur-retur, obține valoarea medie de 8030pas/an pasageri în decursul anului calendarisistic.

**36.** Consumul de combustibil se determină reieşind din cantitatea de combustibil necesară pentru alimentarea mijlocului de transport pentru efectuarea rutei respective şi preţul de procurare a combustibilului.

**37.** În cazul exploatării mijlocului de transport în diferite perioade ale anului calendaristic, urmează a se ține cont de aplicarea/modificarea normei de consum a combustibilului pentru 100 km parcurși, pentru sezonul de vară și sezonul de iarnă. Normele pentru sezonul de iarnă pot fi aplicate începînd cu luna noiembie a anului și pînă în luna martie a anului următor.

**25. Determinarea parții de tarif privind dezvoltarea și mentenanța sistemului informational Automatizat E-Bilet.**

**38.** Sistemul Informaíonal Automatizat „E-Bilet” reprezintă o platformă software destinată automatizării proceselor de comercializare a biletelor pentru transportul de pasageri.

 **39.** Sistemul Informatic „E-Bilet” este un mecanism care va permite automatizarea tuturor proceselor de rezervare și comercializare a biletelor în regim online indiferent de emitentul acestora, în cazul în care operatorii autogărilor vor dispune de soft propriu destinat comercializării biletelor, SI „E-Bilet” va furniza API-ul necesar integrării acestora cu platforma unică de evidență a proceselor de comercializare a biletelor administrată de ANTA

**40.** Acest component se va determina conform următoarei formule:

**⅀D** *(lei)*

 **T5 = ----------------------------------\_\_\_\_\_\_\_**

***Npas/an (unități)\*L rutei(km)***

Unde:

⅀D- Fondul anual de dezvoltare pentru mentenanța Sistemelui Informațional Automatizat „E-Bilet”. Aceasta categorie cuprinde atît achiziția utilajului necesar dotării mijlocului de transport, cît și cheltuielile de conexiune a rețelei mobile de date 4G, pentru asigurarea conexiunii mobile internet, precum și cheltuelele de mentenață a SIA suportate de agentul transportator.

 Npas/an (unități) – se determină ca numărul de pasageri ce călătoresc tur –retur pentru ruta respectivă în decursul a unui an calendaristic. (conform estimărilor Numărul de pasageri se determină prin capacitatea de îmbarcare a unității de transport și coeficiectul de îmbarcare, conform analizei efectuate se constată că coeficientul de îmbarcare tur-retur constituie 50% din capacitatea unității de transport. Conform informației deținute de ANTA cacacitatea medie a unităților de transport constutuie 21-23 locuri pe scaune), conform estimărilor acest indicator pentru rutele zilnice tur-retur, obține valoarea medie de 8030pas/an pasageri în decursul anului calendarisistic.

L rutei(km) – este indicatorul variabil care determină distanta dintre punctul de îmbarcare (gara auto plecare) și punctul de debarcare (gara auto sosire), sau distanța rutei din punctul de plecare în punctul de sosire.

**41.** Această componentă este una variabilă în dependență de cuantumul cheltuielelor necesare pentru dezvoltarea și mentenanța Sistemelor Informaționale enumerate mai sus.

**42.** În cazul apariției altor sisteme informaționale nespecificate în acest capitol necesare optimizării ordonarii și creerii condițiilor favorabile pasagerilor, ANTA este în drept de a ajusta cuantumul acestor cheltuieli, și a include coeficientul proporțional acestor sisteme informaționale, ca parte a tarifului plafon pentru transportul de pasageri.

**26. Determinarea parții de tarif privind suportarea cheltuelilor de autogară.**

**43.** Aceasta componentă este echivalentul valorii cheltuelelor suportate pentru prestarea serviciilor de autogată de către operatorii de servicii de autogară în cazul prestării serviciilor de transportare a calătorilor în regim interraional și raional.

**44.** Determinarea parții de tarif privind cheltuelile de autogară se va calcula conform formulei:

**⅀A** *(lei)*

**T6 =-------------------------------------**

***Npas/an (unități)\*L rutei(km)***

Unde:

⅀A- reprezintă cheltuelele suportate anual de agentul transportator pentru achitarea serviciilor de autogară sub orice formă a determinării acestor plați pentru serviciul prestat de autogară.

Npas/an (unități) – se determină ca numărul de pasageri ce călătoresc tur –retur pentru ruta respectivă în decursul a unui an calendaristic. (conform estimărilor Numărul de pasageri se determină prin capacitatea de îmbarcare a unității de transport și coeficiectul de îmbarcare, conform analizei efectuate se constată că coeficientul de îmbarcare tur-retur constituie 50% din capacitatea unității de transport. Conform informației deținute de ANTA cacacitatea medie a unităților de transport constutuie 21-23 locuri pe scaune), conform estimărilor acest indicator pentru rutele zilnice tur-retur, obține valoarea medie de 8030pas/an pasageri în decursul anului calendarisistic.

L rutei(km) – este indicatorul variabil care determină distanta dintre punctul de îmbarcare (gara auto plecare) și punctul de debarcare (gara auto sosire), sau distanța rutei din punctul de plecare în punctul de sosire.

**45.** Această componentă este una variabilă în dependență de cuantumul cheltuielelor impuse prin contractual stabilit de transportator cu operatorul/operatorii de servicii de autogară sau prin actele cu caracter normativ emise de ANTA.

1. **CALCULAREA TARIFELOR PENTRU TRANSPORTUL**

**BAGAJELOR**

**46.**  În cazul transportării bagajelor a căror greutate şi volum depăşesc greutatea şi volumul prevăzute în Regulamentul transporturilor de călători şi bagaje, pasagerul este obligat să achite serviciile de transportare a bagajelor.

**47.** Dacă bagajele însoțite de pasageri corespund limitelor gabaritelor și a greutății admise la p.69 din Regulamentul transporturilor de călători și bagaje, pentru aceste bagaje nu se percepe taxă suplimentară pentru transportarea bagajelor.

**48.** Pentru bagajele ce depăsesc limitele admise a gabaritelor și sau a greutății urmează a fi aplicat un tarif pentru fiecare unitate de volum (dcm3) și/sau pentru fiecare kg ce depășește norma prevăzută în conformitate cu Regulamentul transporturilor de călători și bagaje în mărime de 0,5 din tariful aplicat pentru pasageri conform rutei respective.

1. **MECANISMUL DE REGLEMENTARE ŞI**

**APLICARE A TARIFELOR**

**49.** Tarifele plafon se stabilesc la nivel mediu pentru întreaga perioadă tarifară.

**50.** Stabilirea părții variabile a tarifelor “T4” se va efectua lunar, în dependență de fluctuațiile variabile prețului la combustibilul (motorina standart) utilizat în cadrul prestării serviciilor de transportare a calătorilor în regim interraional.

**51.** În coraborare cu p.22 din prezenta Hotărăre partea din tarif “T1”, la stabilirea tarifului plafon anual pentru anii ulteriori poate fi ajustat la rata medie anuală a inflației pentru anul respect.

**52.** Aceleași preveri sunt aplicate și pentru stabilirea tarifului plafon pentru rutele de transport la nivel raional, pentru care în dependență de anumiți factori obiectivi la nivel local precum ar fi:

- Distanța mica între localitățile din cadrului unui raion;

- Numarul limitat de pasageri cea ce duce la micsorarea capacității de îmbarcare a mijlocului de transport;

- Repartizarea neuniformă a călătorilor în diferite perioade ale zilei, saptămînii;

- Asigurarea accesului tuturor localităților la rețeaua de transport raional sau catre rețeaua de transport interraional.

**53**. În coraborare cu p.7 și p.48 din prezenta Hotărăre la stabilirea tarifului plafon pentru rutele de transport raional poate fi aplicat un coeficient de majorare a tarifului plafon pentru rutele raionale de maxim 15 la sută fată de tariful plafon stabilit pentru rutele interraionale.

**54.** Prin derogare de la p. 51 din prezenta Hotărîre, pentru rutele raionale de transport de pasageri a căror lungime (tur) constituie de pînă la 10 km, și frecvența curselor către acesta localitate/localități este mai mic de 3 curse pe zi (tur/retur), poate fi aplicat un coeficient de majorarea a tarifului plafon de pîna la 10 la sută, fată de tariful plafon stabilit în conformitate cu p.51 din prezenta Hotărire.

**55.** Componenta “T5” urmează a fi inclusă în formula de calcul a tarifului plafon începînd cu data aplicării prevederilor metodologiei actuale de către operatorii de transport auto în regim de transportate a calătorilor în regim interraional și raional, indiferent de momentul conectării la sistemul informational automatizat „E-Bilet”.

**56.** Se permite operatorilor de transport modificarea și aprobarea tarifelor dedicate pentru serviciile regulate în trafic raional și interraional până la tariful plafon, calculat conform prezentei Metodologii, cu emiterea Ordinului corespunzător de către operatorul de transport.

**57.** În cazul aprobarii de către operatorul de transport a unui tarif diferit decit tariful plafon, acesta urmează a aduce la cunostința operatorului de autogară și plasarea anuțurilor în stațiile de staționare.

**58.** Tarifele plafon pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) şi bagajelor cu transportul rutier, în regim interraional, calculate conform prezentei Metodologii, vor fi aprobate de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, despre aprobarea tarifelor plafon vor fi notificate ANTA, Operatorii de autogară și Acociațiile de transportatori autorizați, conform procedurii oficiale de informare și plasate pe adresa web: [www.midr.gov.md](http://www.midr.gov.md). În cazul în care în localitate nu există autogară, transportatorul va plasa un anunț în stația inclusă ca punct de staționare.