**Nota de fundamentare**

**la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea condițiilor generale ale Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare și aprobarea semnării Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare**

|  |
| --- |
| **1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului** |
| Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. |
| **2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite** |
| 2.1 Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ  |
| Proiectul este elaborat în temeiul art. 81 lit. (a) și Anexei X la capitolul 15 (Transporturi) din titlul IV din Acordul de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014, ratificat prin Legea nr. 112/2014 și art. 17 alin. (1) și (2), art. 30 alin. (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, precum și în vederea executării prevederilor punctelor 6.1-6.3 din Planul de acțiuni privind implementarea Concepţiei pentru restructurarea sectorului feroviar şi a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 1042/2017. De asemenea, evocăm că elaborarea și promovarea proiectului derivă inclusiv din prevederile pct. 272 din Planul de acțiuni al Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 887/2023 și la pct. 58 Clusterul 4 Capitolul 14 din Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2024-2027, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 829/2023. |
| 2.2 Descrierea situației actuale şi a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil şi a deficiențelor/lacunelor normative  |
| Actualmente, prin art. 17 și 30 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 au fost stabilite obligațiile statului privind cofinanțarea activităților de întreținere a infrastructurii feroviare. Astfel de obligații nu au fost reglementate de Codul transportului feroviar nr. 309/2003, care a fost în vigoare pînă la 17 februarie 2024. Respectiv, instrumentul prenotat de susținere a infrastructurii feroviare nu a fost utilizat anterior de Guvern. Cofinanțarea activităților de întreținere a infrastructurii feroviare este o practică obișnuită în mai multe state, fiind cauzată de dezvoltarea transporturilor și extinderea rețelelor de transport alternativ, cum ar fi transportul rutier, naval și avia. Drept urmare, a scăzut volumul de mărfuri și numărul de pasageri transportate pe cale ferată. Operatorul național, în responsabilitatea căruia este pînă prezent întreținerea infrastructurii feroviare, nu poate acoperi cheltuielile necesare pentru asigurarea unui nivel sporit de siguranță a circulației feroviare. |
| **3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse** |
| 3.1 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi |
| Proiectul prevede aprobarea principiilor și parametrilor contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, preluate din Anexa V al Directivei (UE) 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european. În scopul punerii în aplicare a contractului multianual menționat, obiectivele de performanță trebuie să cuprinde clauze cu referire la nivelul de siguranță, protecția mediului, gestionarea activelor, capacitatea rețelei și performanța feroviară cum ar fi de exemplu viteza circulației. Subsecvent, contractual evocat urmează să țină cont de posibile restanțe, care trebuie să fie remediate de administratorul infrastructurii. Clauzele contractuale trebuie să prevadă obligațiile de raportare, iar durata contractului trebuie să fie identică cu termenul autorizației de siguranță. În același timp, clauzele trebuie să țină cont măsurile de remediere în cazul unor situații excepționale.O altă anexă a proiectului, prevede aprobarea contractului multianual și textului contractului. Proiectul contractului conține 23 articole și 5 anexe. Contractul prevede obiectul acestuia, definiții, cuantumul alocațiilor anuale pentru operarea rețelei, investiții și întreținerea infrastructurii feroviare cu sumele definite la articolul 4. În același sens, contractul prevede fonduri anuale, care se vor aloca pentru linii feroviare și fonduri pentru facilități feroviare (echipamente de alimentare cu combustibil, gări, terminale de mărfuri, linii de depozitare (staționare), facilități de descărcare etc.). Proiectul contractului multianual conține clauze privind modul de gestionare a fondurilor externe, registrului infrastructurii, necesitatea elaborării cadrului de investiții și întreținere, planului de afaceri, modul de recuperare a fondurilor, supervizarea de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, condițiile de reziliere, modificare și încetare a contractului și forța majoră. |
| 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 atribuie Guvernului obligația de cofinanțare a activităților de dezvoltare și mentenanță a infrastructurii feroviare.Nefinanțarea respectivă este actualmente în vigoare, în lipsa suportului cuvenit pe parcursul ultimului deceniu, determină menținerea situațiilor de criză financiară la Î.S. “Calea Ferată din Moldova”. A treia oară este în criză din cauza că cuantumul cheltuielilor lunare sunt mai mari de veniturile întreprinderii.  |
| **4. Analiza impactului de reglementare**  |
| 4.1 Impactul asupra sectorului public |
| Proiectul are un impact pozitiv asupra sectorului public. Punerea în aplicare a Contractului multianual evocat, va permite efectuarea unor lucrări suplimentare de reparație curentă și reparație capitală asupra infrastructurii feroviare publice, care are un grad sporit de uzură și necesită investiții urgente în scopul eliminării restricțiilor de circulație, majorând vitezele de circulație a trenurilor, precum și masa garniturilor feroviare, care pentru tranzitarea unor sectoare complicate, se decuplează. În rezultat, se vor asigura condiții suficiente pentru efectuarea unei mobilități de mărfuri și pasageri în termeni restrânși și redirecționarea fluxurilor de la transportul rutier la transportul feroviar. Astfel, se va micșora sarcina asupra drumurilor publice, micșorând cheltuielile pentru întreținerea și reparația infrastructurii rutiere, alocate anual din bugetul de stat. |
| 4.2 Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative |
| Impactul financiar al proiectului este egal cu sumele financiare calculate în scopul punerii în aplicare a Codului transportului feroviar nr. 19/2022. Conform Planului de acțiuni privind implementarea Concepţiei pentru restructurarea sectorului feroviar şi a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 1042/2017, sunt necesare cheltuieli în volum de circa 400 milioane lei anual din bugetul de stat pentru punerea în aplicare a Contractului multianual privind administrarea infrastructurii feroviare.De menționat că, conform analizelor efectuate de către compania de consultanță “Avistum”, contractată de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, Guvernul ar trebui să aloce anual circa 567-573 de milioane de lei anual pentru activitățile de întreținere și dezvoltare a infrastructurii feroviare. Însă, analiza companiei “Avistum” a fost finalizată în octombrie 2024, iar pe parcursul anilor anteriori Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale solicita pînă la 400 milioane de lei din bugetul de stat pentru punerea în aplicare a proiectul Contractului multianual. Drept urmare, proiectul Contractului multianual prevede și un deficit în valoare de circa 173 de milioane de lei, care urmează a fi acoperit din economiile generate în urma optimizării continue în cadrul Î.S. “Calea Ferată din Moldova” și dotarea administratorului infrastructurii cu echipamente performante în scopul automatizării proceselor de mentenanță a infrastructurii feroviare.  |
| 4.3 Impactul asupra sectorului privat |
| Implementarea prevederilor Contractului multianual evocat va permite administratorului infrastructurii să extindă zona de intervenție asupra infrastructurii feroviare, avînd posibilitatea să planifice lucrări complexe și costisitoare cu posibilitatea atragerii împrumuturilor și stingerii acestora într-un termen îndelungat. Disponibilitatea şi calitatea infrastructurii influenţează în mare măsură economia națională și competitivitatea sectorului feroviar. Întreţinerea infrastructurii nu beneficiază de mijloacele necesare pentru a putea concura cu alte moduri de transport. Contract multianual oferă avantaje mediului privat și are rolul de a:- oferi un cadru de finanţare pe termen lung a activităţilor de întreţinere cu scopul de a determina ambele părţi să adopte o perspectivă pe termen lung şi să elaboreze planuri de întreţinere bazate pe cererea viitoare de servicii. Este important ca infrastructura feroviară să ţină seama de tiparele viitoare de cerere în materie de transport, ducând astfel la dezvoltarea traficului şi la creşterea veniturilor. În plus, acest contract permite să ajungă la compromisuri între interesele beneficiarilor de servicii feroviare şi cele ale administratorului feroviar, între activităţile de întreţinere şi calitatea reţelei, precum şi între activităţile de întreţinere pe termen scurt şi cele de reînnoire;- completa cadrul de tarifare prin transferurile realizate în cadrul contractului multianual pentru a asigura stabilitatea financiară;- asigura un control eficient al costurilor planificând pe termen lung activităţile de întreţinere feroviară cu scopul de a reduce costurile. Această procedură permite adaptarea volumului de lucru fără modificări de planuri de ultim moment. Printr-o alocare multianuală, administratorul poate să utilizeze fondurile într-un mod mai flexibil şi mai bine adaptat la nevoile economice;- permite realizarea evaluărilor comparative şi a supravegherii reglementare prin stabilirea mai precisă a obiectivelor de performanţă. Stabilirea unor obiective de performanţă precise facilitează evaluarea poziţiilor relative ocupate de administratorul de infrastructură şi definirea rentabilităţii în funcţie de costurile administratorului de infrastructură, dar şi de performanţele acestuia;- îmbunătăţi performanţa, bazându-se pe plăţi în funcţie de performanţă şi încetându-se compensarea administratorului de infrastructură pentru o anumită cheltuială, precum şi consolidând controlul de calitate. Criteriile de calitate se împart în două categorii: indicatori bazaţi pe calitatea serviciului de transport feroviar (viteză, siguranţă) şi cei bazaţi pe punerea la dispoziţie a infrastructurii (costul de întreţinere per kilometru de cale ferată, procentajul liniilor pe care există restricţii temporare de viteză);Subsecvent, aportul anual financiar a Guvernului alocat pentru administrarea infrastructurii feroviare va micșora costul logisticii în urma micșorării timpului de transport fiind majorată limita de viteză a circulației trenurilor, reducerea timpului de rotație a vagoanelor destinate transportului de măsrfuri, micșorarea consumului de motorină și lubrifianți, precum și reducerea orelor calculate pentru munca mecanicilor de locomotivă și asistenților acestora implicați nemijlocit în tracțiunea vagoanelor.  |
| 4.4 Impactul social |
| Proiectul are impact social, în special în contextul asigurării accesului la servicii de calitate în domeniul transportului feroviar, prestate în condiții de siguranță și fiabilitate, prin creșterea mobilității transportului de mărfuri și pasageri în termeni restrânși în transportul feroviar.  |
| 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 un impact direct asupra mediului. Totuși, se poate deduce indirect că îmbunătățirea infrastructurii feroviare și dezvoltarea transportului feroviar, un obiectiv major al Contractului multianual menționat, ar putea avea efecte pozitive asupra mediului pe termen lung. Transportul feroviar este considerat un mod de transport mai prietenos cu mediul în comparație cu transportul rutier, deoarece emisiile de gaze cu efect de seră sunt mai reduse. De asemenea, sprijinirea proiectelor de infrastructură durabilă, rezistență la schimbările climatice, este un alt element care contribuie la obiectivul de a reduce impactul negativ asupra mediului.Astfel, deși impactul imediat asupra mediului nu este semnificativ, pe termen lung, proiectul poate contribui la îmbunătățirea sustenabilității transportului. |
| 4.6 Alte impacturi și informații relevante |
| - |
| **5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE** |
| 5.1 Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională |
| Anexa nr. 1 la proiect transpune Anexa V al Directivei (UE) 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european. Prevederile Anexei V nu au fost transpus în Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Anexa V pune în aplicare prevederile art. 30 din Directivei (UE) 2012/34/UE, care stabilește că administratorii infrastructurii sunt stimulați, respectându-se cerințele în materie de siguranță și prin menținerea și îmbunătățirea calității serviciului de infrastructură, iar statele membre se asigură că acordul de natură contractuală dintre autoritatea competentă și administratorul infrastructurii să respecte principiile și parametrii de bază din Anexa V. Subsecvent, conform prevederilor Directivei (UE) 2012/34/UE, stimulentele în baza acordului dintre autoritatea competentă și administratorul infrastructurii este condiționat existența unui registru al activelor administratorului infrastructurii și de activele, care sunt transmise administratorului în gestiune. Acordurile de administrare a infrastructurii feroviare se încheie pe un termen de minim cinci ani. Prevederile art. 30 al Directivei (UE) 2012/34/UE au fost transpuse prin art. 30 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Însă, principiile și parametrii contractelor de administrare a infrastructurii nu a fost transpuse expres în Codul nr. 19/2022, atribuind prin art. 30 alin. (3) obligați Guvernului de aprobare a reglementărilor privind contractele multianuale de administrare a infrastructurii feroviare și aplicarea stimulentelor de întreținere a infrastructurii feroviare. Astfel, prin proiectul hotărârii Guvernului se transpun prevederile Anexei V din Directiva (UE) 2012/34/UE. În context, a fost elaborat tabelul de concordanță privind transpunerea actului UE evocat, care în comun cu textul proiectului urmează a fi examinate de Centrul de Armonizare a Legislației. |
| 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. Directiva evocată este transpusă în mare parte prin Codul transportului feroviar nr. 19/2022, fiind propus de transpus prin proiect doar Anexa V a Directivei (UE) 2012/34/UE. |
| **6. Avizarea şi consultarea publică a proiectului** |
| Anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ a fost plasat pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale ([https://particip.gov.md/ro/document/stages/\*/13589](https://particip.gov.md/ro/document/stages/%2A/13589)). Proiectul urmează a fi supus procesului de avizare, conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și va fi plasat pe paginile web www.midr.gov.md și [particip.gov.md](https://particip.gov.md/ro/document/stages/anunt-cu-privire-la-consultarea-publica-si-avizarea-a-proiectului-hotararii-guvernului-privind-modificarea-hotararii-guvernului-nr5462019-pentru-aprobarea-regulamentului-privind-modul-de-amenajare-si-exploatare-a-cheiurilor-temporare-si-edificiilor-aferente-pe-caile-navigabile-interne-ale-republicii-moldova-si-a-altor-acte-normative-pentru-relansarea-navigatiei-interne-pe-raurile-prut-si-nistru/11217) pentru consultări publice. Proiectul urmează a fi avizat de următoarelor instituții:- Consiliul Concurenței;- Centrul de Armonizare a Legislației;- Ministerul Finanțelor;- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;- Grupul de lucru al Comisie de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător;- Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Calea Ferată din Moldova”);După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare către:- Centrul Național Anticorupție;- Ministerul Justiției.  |
| **7. Concluziile expertizelor** |
| Proiectul va fi supus expertizei juridice și expertizei anticorupție.  |
| **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 trebuie de contrasemnat Contractul Multianual pentru Administrarea Infrastructurii Feroviare.  |

 **Secretar general al ministerului Angela ȚURCANU**