**Nota de fundamentare**

**la proiectul legii** ***pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022***

|  |
| --- |
| **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. 3 alin. (3) lit. a) din Codul transportului feroviar. |
| 2.2 Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficientelor/lacunelor normative  |
| Problema care a generat elaborarea prezentului proiect se referă la reglementarea apartenenței clădirilor conform scopului de folosire. În context, la lucrările de delimitare a infrastructurii feroviare s-a constatat că, potrivit art. 2 și art. 52 alin. (1) lit. j) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, la infrastructura feroviară se atribuie orice clădiri (exceptând clădirile administrative), inclusiv care sunt utilizate cu orice scop de administratorul infrastructurii feroviare, pe cînd la infrastructură se atribuie doar clădiri destinate asigurării funcționalității dispozitivelor de alimentare cu energie electrică, rețelelor de comunicaţii, sistemelor de alarmă, de centralizare şi interblocare, sistemelor informaţionale, de comunicare şi de control al traficului. Pe baza principiului dat, se propune de reglementat suplimentar scopul folosirii clădirilor, care se atribuie infrastructurii feroviare. Subsecvent, pentru a evita interpretarea eronată a Codului, este necesar de stipulat expres modul de aprobare a specificațiilor tehnice de interoperabilitate. Concomitent, cu toate că activitatea de întreținere a infrastructurii feroviare este un complex de activități, care implică personal, echipamente și vehicule feroviare, la noțiunea din art. 2 privind “întreținerea infrastructurii feroviare” și la art. 17 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, nu se menționează că întreţinerea, reînnoirea şi dezvoltarea infrastructurii prevăd utilizarea vehiculelor feroviare. Astfel, pentru a evita confuzii la implementarea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii, se solicită modificarea noțiunii evocate și a art. 17 din Codul menționat, care ar reflecta faptul că activitățile respective se fac cu ajutorul echipamentelor de reparație a liniei de cale ferată, sau mașină mobilă adecvată circulației pe linii de cale ferată. O altă problemă, care generează interpretări eronate privind dreptul administratorului de infrastructură de a aloca și a revoca capacitățile de infrastructură constituie în redacția actuală a articolelor 38-44 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. În acest sens, este necesar de modificat redacția textului actului normativ și de stabilit expres că administratorul infrastructurii are dreptul și se revoce capacitățile alocate în condiții speciale reglementate de Guvern. Suplimentar, pentru a evita cheltuieli administratorului de infrastructură de plată a locațiunii, arendei sau superficiei pentru bunurile proprietate publică transmise în gestiune, se propune de completat art. 52 cu alineatul (3). |
| **3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse** |
| 3.1 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi |
| Proiectul intervine cu modificări la art. 2, 17, 38-44 și 52. Astfel, se modifică noțiunile privind „infrastructura feroviară”, „specificațiile tehnice de interoperabilitate” și “întreținerea infrastructurii feroviare”. Conform practicilor europene, este de competența administratorului de infrastructură cît alocarea capacităților de utilizare a infrastructurii, atît și de revocare a capacităților menționate.Totodată, se abrogă norma cu referire la faptul că orice clădire utilizată de subdiviziunile Administratorului infrastructurii, cu excepția celor administrative, fac parte din infrastructura feroviară, ceea ce creează confuze în raport cu blocurile locative, spații pentru trai și odihnă.În același timp, se stabilește că bunurile imobile și fondurile fixe proprietate publică a statului transmise în gestiune Administratorului infrastructurii sunt scutite de plată pentru locațiune, arendă și superficie. Iar evidența acestora se va ține de Administratorul feroviar și Agenția Proprietății Publice, care administrează bunurile și imobilele statului.  |
| 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:- bunurile imobile din gestiunea Î.S. „Calea Ferată din Moldova” ar fi delimitate, evaluate, separate și înregistrate;- Î.S. „Calea Ferată din Moldova” ar fi reorganizată și separată în două societăți pe acțiuni.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, autoritățile de competența cărora ține evidența bunurilor imobile a statului vor evita interpretările juridice eronate în procesul de delimitare a bunurilor imobile din gestionarea și administrarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova”. Aprobarea proiectului va permite autorităților, care gestionează bunurile imobile, să finalizeze procesul de delimitare, evaluare și înregistrare a bunurilor administrate de Î.S. „Calea Ferată din Moldova”. |
| 4.2 Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative |
| Proiectul nu implică cheltuieli din bugetul de stat.  |
| 4.3 Impactul asupra sectorului privat |
| Proiectul nu are impact asupra sectorului privat.  |
| 4.4 Impactul social |
| Proiectul nu are impact social.  |
| 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 Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională |
| Proiectul nu transpune legislația UE |
| 5.2 Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației 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/anuntul-cu-privire-la-initierea-elaborarii-proiectului-legii-cu-privire-la-modificarea-codului-transportului-feroviar-nr-192022/13111>). 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:- Centrul de Armonizare a Legislației;- Ministerul Finanțelor;- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;- Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător;- Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Calea Ferată din Moldova”);- Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru;- I.P. Cadastru Bunurilor Imobile;- Agenția Feroviară.Subsecvent, proiectul urmează a fi prezentat de Minister spre avizare reprezentanților mediului de afaceri:- Federația Sindicală a Feroviarilor din Republica Moldova;- Congresul Autorităților Publice Locale;- Agenția Feroviară.  |
| **7. Concluziile expertizelor** |
| Proiectul va fi supus expertizei juridice de către Ministerul Justiției și expertizei anticorupție de către Centrul Național 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, va trebui de revizuit suplimentar actele de delimitare a bunurilor imobile pentru raioanele, unde acest exercițiu a fost finisat. De menționat că, proiectele actelor privind delimitarea bunurilor imobile a Î.S. “Calea Ferată din Moldova” sunt la etapa de elaborare.  |

 **Secretar general al ministerului Angela ȚURCANU**