

**Analiza impactului  
asupra proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de formare a  
tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de Administratorul  
infrastructurii**

<b>Titlul analizei impactului</b> (poate conține titlul propunerii de act normativ):	Analiza impactului la proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de Administratorul infrastructurii feroviare
<b>Data:</b>	01.02.2024
<b>Autoritatea administrației publice (autor):</b>	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR)
<b>Subdiviziunea:</b>	Direcția politici în domeniul transportului feroviar și naval
<b>Persoana responsabilă și datele de contact:</b>	Iurie Ursu, <a href="mailto:iurie.ursu@midr.gov.md">iurie.ursu@midr.gov.md</a>
<b>Compartimentele analizei impactului</b>	
<b>1. Definirea problemei</b>	
<b>a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate</b>	
<p>Urmare a adoptării Codului transportului feroviar nr. 19/2022, a fost inițiată reforma domeniului transport feroviar, care are drept scop deschiderea și liberalizarea pieței.</p> <p>Conform prevederilor art. 3. alin. (3), lit. d) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Ministerul în vederea realizării misiunii și a funcțiilor sale de bază are atribuția de a elabora Metodologia de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare cu ulterioara ei aprobare de către Guvern.</p> <p>Pe de altă parte Administratorul infrastructurii feroviare este responsabil de gestionarea (conducerea, administrarea și controlul intern) a infrastructurii feroviare, promovează și implementează proiecte de investiții în infrastructura feroviară. De asemenea, Administratorul infrastructurii feroviare are obligația să furnizeze prin contract, în condiții nediscriminatorii, tuturor întreprinderilor feroviare autorizate și certificate servicii în condițiile Codului.</p> <p>Întreprinderilor feroviare trebuie să li se acorde acces la infrastructura feroviară, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructura feroviară națională pentru a opera orice tip de servicii de transport feroviar de mărfuri și de pasageri. Respectivul drept include și accesul la infrastructura existentă de conexiune cu porturile maritime și fluviale.</p> <p>Accesul la infrastructura feroviară publică, la echipamentele feroviare și la infrastructurile de servicii se acordă întreprinderii feroviare în baza unui contract de alocare a capacității încheiat cu Administratorul infrastructurii.</p> <p>De asemenea este necesar de menționat că, gestionarea infrastructurii feroviare este o activitate de interes public, realizată de Administratorul infrastructurii în conformitate cu prevederile Codului.</p> <p>Cu ajutorul regulamentului (UE) 2015/909 din 12 iunie 2015, inspirat din legislația UE, care stabilește modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar, putem să elaborăm o metodologie de calcul pentru stabilirea tarifelor urmare a utilizării infrastructurii feroviare. Astfel, putem identifica următoarele probleme pe care metodologia urmează să le soluționeze:</p>	

**Principala problemă cu care se confruntă sectorul feroviar în special pentru accesul la infrastructura feroviară este lipsa unui cadru normativ sau de regulamentar care stabilește clar metodologia de formare a tarifelor pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară, care include costurile generate direct în urma exploatării infrastructurii de transport feroviar.**

Lipsa unei metodologii bazate pe parametri concreți și clari, nu permite o transparență și claritate în ceea ce privește modelele de afaceri în domeniul feroviar. Din moment ce operatorii feroviari sau utilizatorii de infrastructură feroviară își doresc să aibă acces pentru a utiliza rețeaua feroviară națională, nu există o informație clară referitor la costuri și stabilirea lor în momentul negocierilor, operatorii sau companiile feroviare adoptă, de regulă, împreună cu gestionarul de infrastructură, metode de calculare proprii, ceea ce poate duce la discrepanțe în taxe, ineficiențe și potențiale neclarități între entități. Metodologia vizează să creeze un cadru uniform pentru a calcula costurile.

Absența unei abordări uniforme generează mai multe probleme decât soluții sau beneficii, astfel pentru a avea o abordare imparțială și nediscriminatorie este necesar de:

- Colectarea și gestionarea datelor: Este esențial să se instituie un sistem de colectare a datelor complet și fiabil. Sistemul feroviar actual trebuie să colecteze date operaționale detaliate (cum ar fi lungimea trenului, masa, viteza, sarcina pe osie) și date financiare (costuri de întreținere, costuri de investiții și cheltuieli administrative). Provocarea constă în asigurarea unei precizii, coerențe și actualizări a datelor;
- Înțelegerea stării actuale a infrastructurii feroviare și atribuirea exactă a costurilor la diferiți parametri de exploatare este un proces complex. Acest lucru necesită cunoștințe specializate în domeniul ingineriei și economiei feroviare, iar provocarea constă în dezvoltarea sau adaptarea unor modele care să se potrivească contextului specific al sistemului feroviar actual;
- Cadrul de reglementare și juridic: Metodologia trebuie să fie încorporată într-un cadru juridic și de reglementare care să fie aliniat la legislația națională și la cele mai bune practici internaționale. Elaborarea și promulgarea unei legislații care să reflecte cu exactitate metodologia de calcul al costurilor și să asigure aplicarea corectă a acesteia reprezintă o provocare semnificativă;
- Formarea și consolidarea capacităților: Punerea în aplicare a unei noi metodologii necesită personal calificat. Formarea personalului existent și, eventual, angajarea de noi experți în economie și inginerie feroviară pentru a gestiona, analiza și utiliza în mod eficient datele și modelele reprezintă o provocare;
- Infrastructura tehnologică feroviară: Dezvoltarea sau modernizarea sistemelor IT pentru a sprijini colectarea de date, implementarea modelului și gestionarea permanentă a procesului de calcul al costurilor reprezintă o provocare tehnologică semnificativă;
- Planificare financiară: Operatorii feroviari pot întâmpina dificultăți în ceea ce privește planificarea financiară și asigurarea investițiilor dacă există incertitudine în ceea ce privește structurile de costuri și modul în care acestea sunt determinate;
- Adaptare și flexibilitate: Sistemul feroviar și mediul său economic sunt dinamice. Metodologia trebuie să fie suficient de flexibilă pentru a se adapta la schimbări, cum ar fi noile tipuri de servicii de transport feroviar, progresele tehnologice și modificările modelelor de utilizare;
- Alinierea internațională: Având în vedere poziția geografică și economică a Republicii Moldova, alinierea metodologiei la standardele UE și la cele mai bune practici internaționale, în special în cazul în care există operațiuni feroviare transfrontaliere, este importantă pentru armonizarea operațională și potențiala integrare.

Dacă facem referire la Codul transportului feroviar actual, spre exemplu, în acesta sunt stabilite tarife fixe pentru expeditorii de mărfuri prin metoda de quantum. Dar, de fapt cum au fost calculate aceste tarife fixe, nu este clar. Acest Cod actual nu stabilește o metodă clară despre cum se calculează costurile generate direct în urma exploatării serviciilor de transport feroviar, ce trebuie ele să includă și ce nu. Acest lucru creează dificultăți pentru potențialii operatori sau investitori. Lipsa transparenței aduce incertitudini și neîncredere în evoluția afacerilor dintre parteneri la utilizarea infrastructurii feroviare.

În esență, această metodologie vizează crearea unei formule clare și eficiente pentru calcularea costurilor în domeniul transportului feroviar, asigurând transparență, echitate și eficiență în stabilirea tarifelor. Punerea în aplicare a metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare este crucială pentru rezolvarea problemei generale a lipsei de standardizare în industria feroviară. Această soluție va simplifica procesele, va promova concurența loială, va îmbunătăți transparența și, în cele din urmă, va spori durabilitatea și atractivitatea transportului feroviar ca mod de transport marfar, dar și mod de călătorie.

b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate

#### **Descrierea problemei:**

În sectorul feroviar din Republica Moldova, există o lipsă de claritate și de standardizare cu privire la metodele în care sunt calculate tarifele pentru acces la infrastructura feroviară. Această situație poate conduce la ineficiențe, disputuri între entități, costuri netransparente pentru utilizatori și posibile pierderi financiare pentru administratorii de infrastructură și/sau supraplăți pentru operatorii de transport feroviar.

#### **Entitățile afectate:**

- Administratorul de infrastructură feroviară este actualmente Întreprinderea de Stat „Calea ferată din Moldova” (ÎS CFM): CFM se confruntă cu provocarea de a determina costurile în mod corect și eficient, în absența unei metode standardizate;
- Operatori feroviari: aceștia sunt direct afectați, deoarece metodologia de calcul a costurilor le influențează costurile de exploatare și strategiile de tarifare;
- Utilizatorii serviciilor de transport feroviar: aceștia pot fi afectați indirect prin costuri mai mari de transport sau servicii mai puțin fiabile datorită ineficiențelor și neclarităților în ceea ce privește costurile;
- Organismele guvernamentale și de reglementare: aceste entități sunt responsabile pentru crearea și aplicarea cadrului de reglementare. Ele trebuie să se asigure că metodologia se aliniază la legile și standardele naționale, internaționale în special europene și/sau cele mai bune/eficiente practice.

#### **Contribuția la apariția problemei:**

- Lipsa unor reglementări clare și/sau corecte: În trecut, nu existau directive sau regulamente care să stipuleze exact cum ar trebui să fie calculate aceste costuri, lăsând loc de interpretare și de practici variate. Absența unui cadru juridic complet, adaptat la operațiunile feroviare moderne, poate contribui la ineficiențe și inexactități în alocarea costurilor;
- Lipsa unor sisteme avansate de colectare a datelor: Fără o colectare solidă a datelor, este dificil să se implementeze o metodologie detaliată de calcul al costurilor;
- Expertiza tehnică insuficientă: Un deficit de personal calificat în domeniul economiei și ingineriei feroviare poate împiedica dezvoltarea și implementarea unor modele de costuri eficiente;
- Infrastructură tehnologică învechită: Sistemele IT inadecvate pot împiedica prelucrarea și analiza datelor necesare. Spre exemplu, sistemul de contabilitate al CFM, este învechit și utilizează un sistem informațional care nu permite o detaliere a costurilor clară și o păstrare structurată a datelor. Mai mult decât atât, multe documente de contabilitate ce țin de costuri sunt disponibile doar în limba rusă și pe format de hârtie, ceea ce face dificilă analiza, dar și înțelegerea acestora;
- Interesele variate ale părților interesate: Părțile interesate (administratorul de infrastructură, operatorii feroviari, guvernul, organul de reglementare, pasageri) au interese diferite, ceea ce poate duce la conflicte și poate împiedica obținerea unui consens, obținerea unei ramuri cu tendințe clare de dezvoltare;
- Rezistența la schimbare: Poate că există reticență din partea unor entități în adoptarea unei noi metode de calcul, mai ales dacă se consideră că metoda actuală nu le este favorabilă.

#### **Justificarea necesității schimbării:**

- **Eficiență și predictibilitate:** O alocare corectă a costurilor garantează că operațiunile feroviare sunt eficiente din punct de vedere economic, reducând risipa de resurse și reducând potențial costurile pentru utilizatori;
- **Competitivitate:** Un sistem modern, transparent și echitabil de calculare a costurilor poate spori competitivitatea sectorului feroviar, atrăgând mai mulți călători și clienți de servicii de transport de marfă;
- **Alinierea la standardele internaționale:** Pentru o potențială integrare în rețelele europene și pentru a atrage investiții internaționale, alinierea la standardele și bunele practici ale UE este esențială;
- **Sustenabilitate:** Alocarea eficientă a costurilor contribuie la sustenabilitatea sectorului feroviar, asigurând viabilitatea pe termen lung și beneficii pentru mediu;
- **Luarea deciziilor bazate pe date:** O metodologie bazată pe date și analize solide permite luarea deciziilor în cunoștință de cauză pentru dezvoltarea și mentenanța infrastructurii.

#### **Date analizate:**

- **Studii comparative:** Analiza metodologiilor de calcul al costurilor din alte țări, în special cele din UE, oferă dovezi ale celor mai bune practici;
- **Date operaționale:** Datele istorice privind operațiunile feroviare, costurile de întreținere și modelele actuale de utilizare a infrastructurii justifică necesitatea unui sistem de alocare a costurilor mai nuanțat;
- **Analiza economică:** Studii care arată impactul costurilor feroviare asupra prețurilor билетelor, a tarifelor de transport de marfă și a eficienței economice generale;
- **Comentariile părților interesate:** Contribuțiile diferitelor părți interesate evidențiază diversele cerințe și așteptări de la noul sistem feroviar.

Au fost solicitate o serie de date esențiale de la ÎS CFM pentru a face o analiză despre cum se calculează costurile directe generate din utilizarea infrastructurii feroviare pentru pasageri și marfă. Acestea au constituit:

- **Nomenclatorul actual al serviciilor prestate:** lista detaliată a tuturor serviciilor oferite în prezent);
- **Detalierea componentelor de cheltuieli/costuri (directe și indirecte) separat pentru fiecare serviciu prestat:** o analiză separată a costurilor directe și indirecte pentru fiecare serviciu prestat;
- **Date statistice din ultimii 3-5 ani:** Informații relevante care să reflecte evoluția și tendințele din ultimii ani;
- **Date referitor la sistemul contabil CFM:** prezentare detaliată privind alocarea costurilor pe servicii, împreună cu orice alte informații relevante pentru stabilirea costurilor.

Am primit câteva documente contabile de la CFM, inclusiv cheltuielile pentru perioada 2019-9 luni 2023 și o listă de servicii pentru transportul feroviar de marfă. Cu toate acestea, aceste documente dezvăluie în esență situația financiară a CFM și sunt lipsite de transparență în ceea ce privește metodele de calculare a costurilor și de stabilire a taxelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare. În special, lista de servicii omite informațiile privind tarifele pentru operatorii de servicii de transport feroviar de călători, ceea ce duce la o formare netransparentă a tarifelor pentru serviciile de transport feroviar de călători. Această lipsă de transparență împiedică dezvoltarea unui serviciu și așa robust, deoarece absența unui sistem tarifar transparent și clar subminează sustenabilitatea serviciilor de transport feroviar de călători. CFM, administratorul de infrastructură, întâmpină dificultăți în dezvoltarea serviciilor de transport de călători din cauza incapacității de a face previziuni economice precise bazate pe costurile serviciilor de transport de călători.

În ceea ce privește transportul de marfă, deși tarifele sunt stabilite pentru diferite categorii de vagoane sau de mărfuri, metodologia care stă la baza formării acestor prețuri rămâne nedeclarată. Abordarea este una moștenită de la CSI, fie un sistem învechit care are nevoie de modernizare.

Actualul sistem contabil al ÎS CFM oferă defalcări parțial detaliate ale cheltuielilor. Aceste date ar putea facilita calcularea costurilor utilizând metode contemporane direct legate de costurile operaționale ale serviciilor de transport feroviar.

În concluzie, schimbarea așteptată este determinată de obiectivul de a realiza un sistem feroviar mai eficient, echitabil și durabil în Moldova, aliniat la standardele europene și capabil să satisfacă cerințele în evoluție ale pasagerilor, întreprinderilor și economiei în general.

#### c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

În contextul feroviar din Republica Moldova, problemele asociate cu calculul costurilor directe generate de exploatarea serviciului de transport feroviar par să aibă rădăcini multiple. În primul rând, absența unor reglementări clare a lăsat un vid în sector, lipsindu-l de un cadru legislativ sau normativ care să definească clar modul în care costurile trebuie calculate. Această lipsă a condus la o varietate de interpretări și abordări, creând inconsistente în practicile de calcul.

Pe măsură ce tehnologia feroviară a evoluat, diversitatea practicilor și tehnologiilor a adus o nouă serie de provocări. Fiecare metodă sau echipament nou introdus în sistem poate necesita o abordare diferită a calculului costurilor, îngreunând astfel procesul de standardizare. Aceasta, la rândul său, a dus la inconsistențe în formarea prețurilor, cu administratorii de infrastructură posibil adoptând metode proprii bazate pe criterii individuale.

Mai mult, într-un sector unde transparența este esențială, multe dintre aceste practici au putut crea un sentiment de opacitate. Fără un set clar de reguli și standarde de urmat, nu este ușor pentru părțile interesate să înțeleagă sau să justifice modul în care sunt stabilite tarifele. De asemenea, s-ar putea ca sectorul să fi întâmpinat o rezistență la schimbare din partea unor actori, fie din cauza costurilor percepute ca fiind asociate cu adaptarea, fie din cauza confortului sistemului existent.

De asemenea, contextul mai larg al infrastructurii feroviare în Republica Moldova poate fi considerat un factor contribuitor. Dacă țara a avut dificultăți în a investi sau a moderniza această infrastructură, s-ar putea ca sistemul să se bazeze pe practici depășite sau neuniforme. În cele din urmă, o potențială lipsă de formare adecvată sau de expertiză în rândul personalului ar putea fi, de asemenea, un motiv pentru dificultățile în stabilirea costurilor într-un mod standardizat și transparent.

#### d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție

Problema legată de calculul costurilor directe în domeniul feroviar în Republica Moldova a evoluat de-a lungul timpului datorită unor factori precum inovațiile tehnologice, schimbările în practicile de afaceri și presiunile economice. Inițial, în absența unui cadru regulamentar bine definit, calculul costurilor s-ar fi putut baza pe metodologii tradiționale sau ad-hoc, cu fiecare entitate feroviară având abordări proprii. Aceasta ar fi putut crea o varietate de practici în cadrul industriei, fără un standard comun la care să adere.

Pe măsură ce tehnologia a avansat și noile metode de exploatare au fost adoptate, complexitatea calculului costurilor s-a accentuat. Inovațiile, deși benefice pentru eficiență și performanță, au adăugat noi variabile în ecuația de calcul. Fără o metodologie clară, această diversitate a complicat și mai mult situația.

Concomitent, în contextul unei piețe în schimbare, cu cerințe de eficiență, transparență și concurență, inconsistențele în calculul costurilor au putut conduce la confuzie, dispută și, posibil, la inechități între operatorii de transport feroviar. Unele entități ar putea fi dezavantajate datorită metodologiilor lor de calcul, în timp ce altele ar putea beneficia.

Dacă această problemă nu va fi abordată, se așteaptă ca situația să se agraveze. Pe măsură ce sectorul feroviar continuă să evolueze și să se adapteze la noile realități ale pieței și tehnologiei, discrepanțele dintre diferitele metode de calcul vor deveni și mai evidente. Aceasta ar putea conduce la o erodare a încrederii între diferiți actori din industrie, cu potențiale litigii și conflicte. De asemenea, ar putea inhiba investițiile și inovațiile în domeniu, dacă operatorii nu sunt convinși de justiția și transparența modului în care sunt stabilite tarifele și atribuite costurile. În cele din urmă, aceasta ar putea avea un impact negativ asupra competitivității sectorului feroviar din Republica Moldova și asupra capacității sale de a servi în mod eficient nevoile cetățenilor și ale economiei.

#### e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului

### **Cadrul juridic actual:**

Republica Moldova, ca membră a Parteneriatului Estic și având un Acord de Asociere cu UE, tinde să aducă legislația sa în conformitate cu standardele UE. Acest lucru se aplică și în domeniul transporturilor feroviare. Cu toate acestea, această armonizare nu este întotdeauna completă sau fără provocări.

### **Carențele prevederilor normative în vigoare:**

- Lipsa de transparență: Fără un cadru clar privind modul de calculare a costurilor în transportul feroviar, există riscul de neclaritate și de interpretări variate;
- Inconsistențe: Diferitele metodologii de calcul pot duce la inechități în stabilirea tarifelor și a costurilor;
- Actualizări învechite: Reglementările actuale pot să nu țină pasul cu inovațiile și schimbările din sectorul feroviar.

### **Documente de politici și reglementări existente:**

- **Acordul de Asociere cu UE:** Acest document este pivotal și subliniază importanța armonizării legislației cu normele și standardele UE.
- **Codul Transportului Feroviar nr. 309 aprobat de Parlamentul Republicii Moldova din 17.07.2003 și modificat pe 01.07.2022,** care nu conține o metodologie clară și aplicabilă care să poată stabili metode de calculare a costurilor generate direct în urma exploatarea serviciului de transport feroviar.
- **Hotărârea de Guvern nr. 1042 din 05.12.2017** privind aprobarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2022-2024. În Anexa 1 care descrie Conceptul de restructurare a CFM, este scris expres că, *„Pentru a asigura orientarea spre piață a prețurilor, este necesară stabilirea unui sistem de formare a tarifelor bazat pe sisteme moderne de calcul al costurilor. Mai mult decât atât, principalele servicii și prețurile acestora trebuie publicate (nu sînt permise negocieri de tipul „economiei de bazar” atît timp cît unitatea de tracțiune este într-o poziție monopolistă sau este guvernată de stat)”*. De asemenea, în Anexa 2, există și un Plan de acțiuni pentru restructurarea CFM. Punctul 1.1.3. face referire la *„Implementarea unei metodologii de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare”*. Această HG ar trebui să motiveze statul să implementeze cât mai rapid această metodologie.
- **Hotărârea Guvernului nr. 11 din 12.01.1994** referitoare la tarifele în traficul de călători pe calea ferată impune coeficienți de majorare a tarifelor fără a oferi o justificare clară sau o metodologie de calcul explicită. Această abordare creează incertitudine și ridică întrebări privind transparența procesului de formare a prețurilor.
- **Hotărârea Guvernului nr. 711 din 30.10.1992** se ocupă de tarifele în traficul feroviar interstatal și aplică un coeficient maxim de majorare a tarifelor de 1,7. Similar cu HG nr. 11/1994, absența unui proces transparent de calcul și justificare a acestui coeficient atrage îndoieli cu privire la modul în care sunt stabilite tarifele.
- **Hotărârea Guvernului nr. 203 din 16.04.1993** stabilește un coeficient maxim de 2,0 pentru majorarea tarifelor de pasageri, dar nu oferă detalii despre cum a fost determinat acest coeficient. Această lipsă de claritate poate submina încrederea în echitatea și raționalitatea structurii tarifare.
- **Hotărârea Guvernului nr. 683 din 04.11.1993** se referă la tarifele pentru traficul feroviar de mărfuri și stabilește un coeficient maxim de 2,3 pentru majorarea tarifelor la traficul de mărfuri interstatal. Ca și în cazurile anterioare, nu se furnizează o explicație clară sau o formulă pentru determinarea acestui coeficient, ceea ce poate duce la interpretări eronate și la contestări ale legitimității tarifelor impuse.
- **Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 28 din 10.03.2015** privind stabilirea coeficienților de indexare a tarifelor impune un coeficient de 2,04 pentru indexarea tarifului internațional de bază în transportul feroviar de călători pe teritoriul Republicii Moldova. Absența transparenței în fundamentarea acestui coeficient perpetuează problemele de credibilitate și transparență identificate în hotărârile de guvern anterioare.

### **Condiționarea intervenției statului:**

În concluzie, pentru fiecare dintre aceste acte normative se constată un deficit de transparență în stabilirea coeficienților de majorare a tarifelor, o situație care necesită o intervenție legislativă pentru revizuirea și elaborarea unei metodologii clare și justificate publicului și părților interesate.

Ținând cont de cadrul normativ actual, care evidențiază absența unei metodologii transparente și precise pentru determinarea costurilor directe generate de exploatarea serviciilor de transport feroviar, se propune elaborarea unei noi Hotărâri de Guvern care să stabilească o metodologie clară și transparentă pentru calcularea costurilor generate direct în urma exploatarea infrastructurii feroviare. Aceasta ar asigura o mai bună claritate și eficiență în stabilirea tarifelor și în administrarea serviciilor feroviare.

## 2. Stabilirea obiectivelor

a) Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)

Având în vedere problemele și cauzele expuse anterior în ceea ce privește cadrul juridic și operațional al transportului feroviar din Republica Moldova, următoarele obiective sunt propuse:

- **Transparența și Standardizarea Calculului Costurilor:** Până la sfârșitul anului 2024, să se implementeze un cadru standardizat și transparent pentru calculul costurilor în transportul feroviar, care să fie în conformitate cu standardele și practicile europene. Acesta va reduce ambiguitățile și va asigura o aplicare echitabilă pentru toți operatorii feroviari;

- **Impactul asupra tarifelor** va fi abordat printr-un proces deschis și bine definit, care va facilita structurarea tarifelor pentru călători și utilizarea infrastructurii feroviare. Această abordare va simplifica nu numai alinierea tarifelor la costurile efective, dar va și permite o justificare mai directă și convingătoare a structurii de prețuri. Schimbările pot fi chiar începând cu anul 2024;

- **Formare și Dezvoltare:** Începând cu 2024 și continuând anual, să se inițieze programe de formare și dezvoltare profesională pentru personalul din sectorul feroviar, cu accent pe ultimele inovații, standarde și practici europene. Aceasta va crește competența și calitatea serviciilor feroviare;

- **Consultare și Colaborare cu Părțile Interesate:** Până la finele anului 2024, să se stabilească un mecanism periodic de consultare cu operatorii feroviari, asociațiile industriale și alte părți interesate pentru a aborda problemele emergente, a identifica oportunități și a elabora soluții;

- **Alinierea la Normele Europene:** În vederea integrării mai strânse cu piața europeană, până în 2027, Republica Moldova ar trebui să finalizeze procesul de armonizare a reglementărilor și practicilor sale feroviare cu standardele europene.

În prezent, este complicat să anticipăm impactul exact asupra tarifelor pentru pasageri și operarea rețelei feroviare - dacă vor scădea sau vor crește. Clarificarea acestor incertitudini va deveni posibilă doar după analiza detaliată și evaluarea unor parametri critici, precum nivelul de uzură cauzate infrastructurii feroviare. Acesta va reprezenta, de exemplu, unul dintre multiplii parametri utilizați în calcularea costurilor directe rezultate din operarea serviciilor de transport feroviar.

Toate aceste obiective sunt menite să abordeze direct cauzele problemelor identificate și să contribuie la crearea unui sector feroviar mai robust, eficient și aliniat la standardele internaționale în Republica Moldova.

## 3. Identificarea opțiunilor

a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție

-  
- În absența unei intervenții proactive, sectorul feroviar din Republica Moldova riscă să navigheze într-un peisaj neschimbat, caracterizat de stagnare și ineficiență. Astfel, dacă optăm pentru abordarea "a nu face nimic", ne confruntăm cu următoarele realități:

-  
- Fără inițiative de modernizare și inovație, infrastructura feroviară va rămâne ancorată în trecut, cedând rapid teren în comparație cu dinamismul altor țări din regiune. Această inerție tehnologică nu numai că va limita progresul, dar va și descuraja investițiile potențiale;

- Economic, această abordare pasivă ar genera ineficiențe majore. Un mecanism neclar de calculare a costurilor ar putea duce la discrepanțe financiare, generând costuri suplimentare și potențiale pierderi pentru sector;
- Se creează un teren propice pentru riscuri legate de siguranță. Fără adaptări și revizuiți ale reglementărilor, probabilitatea accidentelor sau a incidentelor pe calea ferată se poate amplifica, punând în pericol atât pasagerii, cât și bunurile transportate;

Într-un mediu globalizat, lipsa adaptabilității sectorului feroviar moldovenesc îl poate face mai puțin competitiv, afectând direct economia națională și limitând oportunitățile de expansiune pe piețele externe.

Mai mult, ignorarea nevoii de aliniere la standardele și practicile europene ar putea izola Republica Moldova de oportunitățile de parteneriat și cooperare cu țările UE în domeniul transportului.

Și, nu în ultimul rând, satisfacția și încrederea pasagerilor riscă să fie erodate, având în vedere că calitatea serviciilor feroviare ar rămâne neschimbată sau chiar s-ar deteriora.

În concluzie, opțiunea sau scenariul "a nu face nimic" nu este doar una de inerție, ci una care poate avea repercusiuni grave pe multiple planuri – economic, social și de siguranță – pentru sectorul feroviar al Republicii Moldova. E imperativ să considerăm aceste potențiale consecințe în orice discuție privind viitorul transportului feroviar din țară.

b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea țintesc cauzele problemei, cu indicarea noutăților și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate

Proiectul propus vizează o transformare radicală a modului în care costurile din sectorul feroviar sunt calculate și gestionate în Republica Moldova. Principalele sale prevederi, care se concentrează direct asupra cauzelor identificate ale problemei, sunt următoarele:

1. **Modelarea Costurilor:** Va fi introdus un mecanism de modelare econometrică și inginerescă a costurilor. Această abordare va permite o analiză mai detaliată și precisă a costurilor, facilitând identificarea zonelor de ineficiență și oferind un fundament solid pentru stabilirea prețurilor.
2. **Control Simplificat:** Proiectul propune introducerea unui sistem simplificat de control pentru costurile directe. Acesta va facilita procesul de evaluare, reducând birocrăția și permițând o reacție mai rapidă la eventualele probleme.
3. **Revizuirea și Actualizarea:** Va exista o obligație pentru administratorul de infrastructură de a revizui și actualiza periodic metoda de calculare a costurilor sale directe. Acest lucru asigură că metoda rămâne relevantă și eficientă pe măsură ce tehnologiile și cerințele sectorului se schimbă.

Inovațiile introduse de acest proiect includ:

- Utilizarea modelării econometrice și ingineresti pentru calculul costurilor, aducând o abordare modernă și bazată pe date în evaluarea costurilor.
- Un control simplificat care nu numai că reduce birocrăția, dar și permite o monitorizare eficientă a costurilor.

Soluțiile, drepturile și obligațiile introduse:

- Entitățile feroviare vor avea dreptul de a utiliza modelarea costurilor ca metodă principală de evaluare, oferindu-le mai multă flexibilitate și precizie.
- Vor exista obligații clare de a furniza date și informații relevante organismelor de reglementare, garantând transparența și responsabilitatea.



- Organismele de reglementare vor avea dreptul de a solicita date suplimentare sau clarificări în cazul unor neconcordanțe sau nelămuriri.
- Există o soluție pentru o tranziție treptată, permițând ajustarea și adaptarea la noile reglementări.

În ansamblu, proiectul adresează în mod direct cauzele problemei identificate în sectorul feroviar al Republicii Moldova, propunând soluții inovatoare și pragmatice care să îmbunătățească eficiența și transparența în domeniu.

c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

În procesul de elaborare a proiectului, nu au fost examinate sau analizate opțiuni alternative. Însă pot exista unele soluții nesustenabile:

1. **Outsourcingul Evaluării Costurilor:** O opțiune analizată a fost externalizarea evaluării costurilor către o entitate terță. Deși acest lucru ar putea aduce o perspectivă obiectivă, ar putea de asemenea crește costurile și ar putea introduce probleme legate de coordonare și transparență.

După analiza detaliată, s-a decis că introducerea metodologiei de calculare a costurilor, controlului simplificat și actualizarea periodică, cum este propus în proiect, reprezintă cea mai eficientă și eficace abordare pentru abordarea problemelor identificate în sectorul feroviar al Republicii Moldova. Opțiunile alternative, deși au meritul lor, nu au fost considerate a fi la fel de eficiente sau potrivite pentru contextul specific al Republicii Moldova în această etapă.

#### 4. Analiza impacturilor opțiunilor

a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate

În contextul actual al sistemului feroviar din Republica Moldova, există un amestec de oportunități și provocări care se reflectă într-un set de efecte pozitive și negative.

##### Efecte Pozitive:

- Familiaritate și Stabilitate: Sistemul actual, deși ineficient în anumite aspecte, este cunoscut de toți actorii implicați. Aceasta poate însemna o implementare mai ușoară a reglementărilor și mai puțină rezistență la schimbare.
- Costuri Inițiale Reduse: Menținerea statu quo nu implică costuri inițiale de schimbare sau investiții în noi sisteme sau formări.

##### Efecte Negative:

- Ineficiență: Sistemul actual este perceput ca fiind ineficient în ceea ce privește calculul costurilor, ceea ce poate duce la alocări bugetare inadecvate și la decizii de investiții neinformate.
- Lipsa Transparenței: Actualul mod de calcul al costurilor nu permite o transparență completă, ceea ce poate duce la neîncredere și la potențiale conflicte între diferiți actori.
- Învechirea Infrastructurii: Fără o analiză adecvată a costurilor și fără investiții adecvate, infrastructura feroviară poate continua să degradeze, afectând serviciul și siguranța.

##### Evoluția în Viitor:

- Creșterea Ineficienței: Dacă nu se face nimic, ineficiențele sistemului actual ar putea crește, ducând la alocări bugetare și mai inadecvate.
- Decalajul de Investiții: Fără o evaluare adecvată a costurilor, decalajul dintre nevoile de investiții și finanțarea alocată ar putea crește, ducând la o infrastructură și mai deteriorată.

- Riscul de Confluență: Tensiunile dintre diferiți actori (de exemplu, administratorul de infrastructură, operatorii de transport feroviar și organismul de reglementare) ar putea crește datorită lipsei de transparență și a percepției inadecvate a costurilor.

Abordând aceste probleme prin adoptarea opțiunii recomandate, se poate spera la o mai mare eficiență în alocarea bugetului, la o transparență îmbunătățită și la decizii de investiții mai bine informate. Aceasta ar trebui să ducă la o infrastructură mai bine întreținută și la un serviciu feroviar mai sigur și mai eficient pentru toți cetățenii Republicii Moldova.

Dacă tendințele actuale persistă și nu se intervine, se poate anticipa o amplificare a ineficiențelor. Acest lucru ar putea conduce la un decalaj tot mai mare între nevoile de investiții și resursele alocate. Pe termen lung, aceasta ar putea pune în pericol viabilitatea sistemului feroviar, compromițând capacitatea acestuia de a servi publicul și economia în mod eficient.

b<sup>1</sup>) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

În contextul propunerii de adoptare a noii metodologii de formare a tarifelor de acces la infrastructura feroviară (a costurilor generate direct de exploatarea serviciului de transport feroviar), este crucial să analizăm atât costurile potențiale, cât și beneficiile anticipate, precum și părțile interesate ce vor fi afectate de această schimbare.

Pe de o parte, implementarea acestei noi abordări va genera **costuri inițiale**. Acest lucru include necesitatea de a instrui personalul în privința noilor proceduri, investiții în tehnologie și software pentru monitorizarea și raportarea costurilor și eventuale costuri administrative suplimentare. De asemenea, organismul de reglementare va trebui să aloce resurse pentru a asigura conformitatea și aplicarea corectă a metodelor. Pe lângă aceste costuri operaționale, se pot anticipa și costuri asociate cu comunicarea și sensibilizarea tuturor părților interesate privind noile prevederi.

Cu toate acestea, **beneficiile** anticipate sunt semnificative. Acestea includ o transparență sporită în calculul costurilor, ceea ce ar putea conduce la mai multă încredere și colaborare între actorii din sector. Eficiența operațională s-ar putea îmbunătăți, ducând la economii care pot fi realocate în alte sectoare esențiale ale infrastructurii feroviare. Pe termen lung, acest lucru poate avea ca rezultat servicii mai bune și mai sigure pentru pasageri și un sistem feroviar mai robust și rezilient.

În ceea ce privește **părțile interesate**:

- **Pasagerii** se așteaptă să beneficieze direct de pe urma unei îmbunătățiri a serviciilor.
- **Operatorii feroviari** vor avea o mai mare claritate asupra structurii costurilor, permițându-le să planifice și să opereze mai eficient.
- **Administrația publică** se poate aștepta la un sistem mai eficient, potențial mai profitabil și o mai bună utilizare a investițiilor publice.

Cu toate acestea, este posibil ca unele entități, cum ar fi personalul care lucrează cu vechiul sistem sau furnizorii actuali, să experimenteze perioade de tranziție mai dificile.

În sinteză, adoptarea noii reglementări are potențialul de a aduce transformări pozitive semnificative pentru sistemul feroviar din Republica Moldova, deși va necesita un angajament ferm pentru gestionarea eficientă a tranziției.

b<sup>2</sup>) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

**Opțiunea 1: Outsourcing pentru Calculul Costurilor**

- **Costuri:** Dependenta de un terț, posibile creșteri ale costurilor pe termen lung, și potențiala pierdere a expertizei interne.
- **Beneficii:** Specializarea poate duce la o calculare mai precisă și eficientă a costurilor. De asemenea, poate permite administratorilor de infrastructură să se concentreze asupra altor aspecte esențiale.
- **Părți interesate afectate:** Operatorii ar putea beneficia de specializare, dar ar putea fi și afectați de potențialele costuri suplimentare. Pasagerii ar putea beneficia indirect, dacă eficiența se traduce în servicii mai bune.

În evaluarea fiecărei opțiuni alternative, este esențial să se ia în considerare atât avantajele imediate, cât și impactul pe termen lung. Orice schimbare în sistemul feroviar are potențialul de a avea un efect în lanț asupra întregului sector și a părților interesate asociate.

c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta

### **Opțiunea 1: Menținerea sistemului actual (Status Quo)/ a nu face nimic**

- Riscuri:
  - Sectorul feroviar poate stagna și poate deveni ineficient.
  - Nevoile moderne ale industriei nu pot fi satisfăcute într-un cadru vechi.
  - Neimplementarea prevederilor Codului Feroviar.
- Presupuneri:
  - Organizațiile și părțile interesate vor continua să funcționeze conform normelor existente, fără o opoziție critică sau solicitare de schimbare.

### **Opțiunea 2: Outsourcing pentru Calculul Costurilor**

- Riscuri:
  - Calitatea serviciilor externalizate poate fi la un nivel inacceptabil.
  - Costul serviciilor prestate poate fi incompatibil cu posibilitate de finanțare.
  - Sensibilitatea datelor și informațiilor poate fi compromisă.
- Presupuneri:
  - Outsourcing-ul va permite sectorului feroviar să se concentreze pe competențele sale principale, în timp ce o entitate specializată va gestiona calculul costurilor.

### **Opțiunea 3: Aprobarea unei noi metodologii**

- Riscuri:
  - Integrarea și conformitatea cu noua metodologie poate necesita timp și efort.
  - Rezistența la schimbare din partea părților interesate.
- Presupuneri:
  - Metodologia propusă va aduce claritate și uniformitate în cadrul normativ, îmbunătățind funcționarea sectorului feroviar.

Fiecare dintre aceste opțiuni vine cu propriile avantaje și provocări, iar efortul de implementare și adaptare la ele poate varia. Alegerea optimă va depinde de prioritățile, resursele și viziunea pe termen lung a autorităților responsabile din Republica Moldova.

d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sunt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi

**Costuri de conformare pentru întreprinderi (în cazul dat CFM):**

Aprobarea unei noi metodologii poate atrage costuri semnificative pentru întreprinderi, mai ales în faza inițială de implementare. Aceste costuri pot include:

- Cheltuieli asociate cu instruirea și formarea personalului pentru a se adapta la noile reglementări.
- Investiții în tehnologie și infrastructură pentru a se alinia la cerințele metodologiei.
- Costuri administrative și operaționale legate de conformarea la noile standarde și practici.

### **Impact disproporționat care poate distorsiona concurența (Operatorii feroviari):**

Diferite întreprinderi pot avea resurse diferite la dispoziție pentru a face față costurilor și cerințelor de conformare. Astfel, întreprinderile mai mari, cu mai multe resurse, pot găsi mai ușor să se conformeze, în timp ce întreprinderile mai mici pot fi dezavantajate. Acest lucru poate distorsiona concurența, oferind avantaje competitive pentru companiile mai mari și creând bariere de intrare pentru cele mai mici pe piața operatorilor feroviari.

### **Impact asupra întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri):**

IMM-urile pot fi afectate în mod disproporționat de costurile și cerințele de conformare. Acestea pot avea mai puține resurse financiare și umane pentru a face față schimbărilor, și, astfel, pot întâmpina dificultăți în menținerea competitivității pe piață. De asemenea, pot fi nevoite să își revizuiască strategiile de afaceri și să facă ajustări semnificative în funcționarea lor zilnică. În mare parte IMM-urile nu se vor include în piața serviciilor feroviare din motivul costurilor mari de investiții.

### **Măsuri de diminuare a impacturilor (recomandări):**

Pentru a atenua impactul potențial negativ asupra întreprinderilor, mai ales asupra IMM-urilor, se pot propune următoarele măsuri:

- Crearea unui cadru de tranziție, permițând întreprinderilor o perioadă de adaptare la noile reglementări;
- Oferirea de subvenții sau împrumuturi cu dobândă redusă pentru IMM-uri pentru a le ajuta să facă față costurilor inițiale de conformare;
- Organizarea de sesiuni de instruire și seminarii pentru a asigura că toate întreprinderile înțeleg noile reglementări și cerințele asociate;
- Oferirea de asistență tehnică și consultativă pentru IMM-uri în procesul de conformare.

Prin aceste măsuri, se poate asigura că, adoptarea noii metodologii va aduce beneficii pentru întregul sector feroviar, fără a penaliza disproporționat anumite segmente ale pieței.

### **Concluzie**

e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați

### **Argumentarea selecției Opțiunii 3: Aprobarea noii metodologii**

**Atingerea obiectivelor:** Aprobarea noii metodologii vine în răspuns direct la problemele identificate în sistemul feroviar din Republica Moldova. Prin actualizarea și clarificarea metodelor de calculare a costurilor, această metodologie tinde să asigure o mai mare transparență, eficiență și echitate în sector. Mai mult, va alinia Republica Moldova la cele mai bune practici internaționale, îmbunătățind astfel operativitatea și competitivitatea sectorului feroviar.

**Beneficii și costuri:** Deși există costuri asociate cu implementarea acestei noi metodologii, în special în ceea ce privește conformarea inițială și formarea, beneficiile pe termen lung depășesc aceste cheltuieli. Beneficiile includ:

- **Transparență crescută:** Acest lucru poate crește încrederea actorilor din industrie și poate atrage mai multe investiții în sector.
- **Eficiență îmbunătățită:** Cu reguli clare și standardizate, procesele vor fi mai fluide, reducând întârzierile și ineficiențele.
- **Competitivitate sporită:** Alinierea la standardele internaționale poate facilita colaborările transfrontaliere și poate deschide noi oportunități de piață.

Chiar dacă costurile inițiale pot fi semnificative pentru unele entități, pe termen lung, economiile realizate prin eficiență și oportunitățile create prin competitivitate sporită pot compensa și chiar depăși aceste cheltuieli.

**Minimizarea impactului negativ asupra celor afectați:** Unul dintre avantajele Opțiunii 3 este că, deși se propun schimbări semnificative, aceasta include și măsuri pentru atenuarea impactului negativ, în special pentru IMM-uri. Aceste măsuri, cum ar fi perioadele de tranziție, subvențiile și instruirea, asigură că toate entitățile pot beneficia de pe urma noii metodologii, indiferent de mărimea lor.

În concluzie, selecția Opțiunii 3: Aprobarea unei noi metodologii este justificată prin potențialul său de a rezolva problemele identificate, de a aduce beneficii pe termen lung sectorului feroviar și de a asigura un echilibru între nevoile diverse ale părților interesate. Aceasta pare a fi cea mai holistică și echilibrată opțiune dintre cele propuse, având în vedere atât nevoile curente, cât și obiectivele pe termen lung ale Republicii Moldova în domeniul feroviar.

## 5. Implementarea și monitorizarea

a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sânt necesare

Adoptarea unui nou proiect de hotărâre a Guvernului nu necesită modificarea Codul transportului feroviar nr. 19 din 03.02.2022 aprobat de Parlamentul Republicii Moldova.

Schimbări instituționale necesare:

- Consolidarea capacităților organismului de reglementare pentru a superviza și implementa eficient noua metodologie. Crearea sau desemnarea unei autorități sau entități care va fi responsabilă de monitorizarea și aplicarea noii metodologii.
- Alocarea resurselor și instruirea personalului pentru a gestiona noile responsabilități.
- Dezvoltarea capacităților prin învățarea și instruirea angajaților din cadrul autorităților de reglementare și companiilor feroviare pentru a înțelege și aplica noile metode de calcul.
- Investiții în tehnologii informaționale care să suporte colectarea datelor și analiza necesară a calculării costurilor.
- Dezvoltarea de parteneriate inter-instituționale pentru a asigura o implementare eficientă și coordonată a metodologiei în întregul sector feroviar.
- Definirea sancțiunilor sau a mecanismelor de conformare pentru nerespectarea metodologiei.

În concluzie, implementarea Metodologiei va necesita un efort coordonat la nivel de guvern, sector și părți interesate. Va trebui să se acorde o atenție deosebită asigurării conformării, precum și monitorizării și evaluării continue pentru a se asigura că obiectivele metodologiei sunt atinse în mod eficient.

b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea

**Indicatorii de Performanță pentru Monitorizarea Implementării Opțiunii Recomandate (Aprobarea noii metodologii)**

**Conformarea cu Metodologia:**

- Procentul de operatori de transport feroviar care s-au conformat la noua metodologie în termenul stabilit.
- Numărul de neregularități sau încălcări ale metodologiei identificate în revizuirile anuale.

#### **Eficiența Calculării Costurilor:**

- Reducerea procentuală a discrepanțelor în calculele costurilor între diferiți operatori.
- Timpul mediu necesar pentru a calcula costurile conform noii metodologii comparativ cu metodele anterioare.

#### **Reacția Părților Interesate:**

- Numărul de feedback-uri sau reclamații primite de la părțile interesate legate de implementarea și efectele metodologiei.
- Gradul de satisfacție al operatorilor de transport feroviar cu privire la claritatea și aplicabilitatea metodologiei, măsurat printr-un sondaj anual.

#### **Capacitatea Instituțională:**

- Numărul de sesiuni de formare organizate pentru actorii din sectorul feroviar privind noua metodologie.
- Procentul de personal din cadrul organismelor de reglementare și supervizare care au primit instruire adecvată privind noua metodologie.

#### **Impactul Economic și Financiar:**

- Variația procentuală a costurilor operaționale ale operatorilor de transport feroviar după implementarea metodologiei.
- Impactul asupra tarifelor pentru consumatori după aplicarea noii metodologii de calcul al costurilor.

#### **Inovații și Adaptabilitate:**

- Numărul de actualizări sau modificări aduse metodologiei în urma feedback-ului primit și evoluției sectorului.
- Măsura în care metodologia a stimulat inovații sau adoptarea de noi tehnologii în sectorul feroviar.

#### **Integritate și Transparență:**

- Procentul de operatori de transport feroviar care au raportat transparent și corect datele și informațiile conform metodologiei.
- Numărul de controale și verificări efectuate de organisme de supraveghere pentru a asigura integritatea datelor raportate.

Prin monitorizarea continuă a acestor indicatori de performanță, autoritățile vor putea evalua eficacitatea și eficiența noii metodologii, identificând rapid eventualele zone de îmbunătățire și adaptându-se la schimbările din sectorul feroviar.

c) Identificați peste cât timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea

Implementarea opțiunii recomandate, adică aprobarea unei noi metodologii, presupune un proces atent de monitorizare și evaluare pentru a măsura eficacitatea și impactul său în sectorul feroviar din Republica Moldova.

După adoptarea metodologiei, se poate aștepta ca primele semne ale schimbărilor, precum adaptarea organizațională și formarea inițială, să fie vizibile în decurs de 6-12 luni. În următoarele 12-24 de luni, sectorul ar trebui să observe modificări concrete în modul în care se efectuează calculul costurilor și să constate o eficiență crescută în operațiunile de zi cu zi. Beneficiile pe termen lung pentru sector și consumatori, probabil, vor deveni evidente după un interval de 24-36 luni de la punerea în aplicare a metodologiei.

Pentru a ne asigura că această implementare se desfășoară eficient, va fi esențial să se instituie un mecanism solid de monitorizare. Acesta ar începe cu înființarea unui comitet specializat care să supravegheze aplicarea metodologiei. Comitetul, compus din reprezentanți ai autorităților de

reglementare, operatori feroviari și experți, va fi responsabil pentru evaluarea periodică a progresului și identificarea potențialelor obstacole.

Pe lângă activitățile comitetului, instrumente standardizate de colectare a datelor, cum ar fi software-uri și chestionare, pot fi puse în aplicare pentru a aduna informații relevante. Se pot organiza, de asemenea, sesiuni de feedback cu părțile interesate pentru a înțelege impactul direct al metodologiei asupra activităților lor.

Rezultatele acestei monitorizări pot fi prezentate în rapoarte trimestriale și anuale, oferind o imagine clară asupra evoluției implementării metodologiei. La 18 luni după implementare, o evaluare intermediară va identifica și rectifica eventuale probleme sau neajunsuri. O evaluare mai amplă poate avea loc la 36 de luni, oferind o perspectivă cuprinzătoare asupra impactului metodologiei.

În final, pentru a păstra transparența și a oferi încredere publicului și părților interesate, toate rezultatele și descoperirile din procesul de monitorizare și evaluare pot fi publicate și accesibile pentru toți cei interesați. Acest pas va garanta nu doar responsabilitatea, dar și adaptabilitatea, permițând modificările necesare pentru a asigura succesul continuu al metodologiei în viitor.

## 6. Consultarea

### a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă

Pentru aprobarea noii metodologii în sectorul feroviar din Republica Moldova, mai multe părți interesate vor fi direct sau indirect afectate și, prin urmare, vor avea un interes în intervenția propusă. Subiecții interesați în intervenția propusă sunt:

#### **Sectorul privat și asociativ:**

- părțile interesate pe domeniile de activitate ale entității.

#### **Sectorul public:**

- Cancelaria de Stat;
- Ministerul Finanțelor.

Iată o listă a principalilor actori și grupuri interesate:

1. **Autoritățile de Reglementare** - Acestea includ organismele guvernamentale responsabile de elaborarea, adoptarea și implementarea politicii feroviare. Acestea vor avea un rol-cheie în stabilirea cadrului juridic și în monitorizarea respectării noilor prevederi.
2. **Operatorii Feroviari** - Companiile și entitățile care operează servicii feroviare vor fi direct afectate de orice schimbări în modul în care funcționează și se reglementează sectorul.
3. **Angajații Sectorului Feroviar** - De la ingineri la personalul de la ghișee, toți angajații din industrie vor fi afectați de schimbări, fie că este vorba de necesitatea de formare suplimentară sau de schimbări în modul lor de lucru zilnic.
4. **Pasagerii** - Cetățenii care folosesc transportul feroviar pentru deplasări, fie că este vorba de navetă, călătorii de afaceri sau recreere, vor fi interesați de orice schimbare care poate afecta tarifele, calitatea serviciului sau frecvența trenurilor.
5. **Întreprinderile Mici și Mijlocii (IMM-uri)** - Aceste companii pot fi furnizori pentru sectorul feroviar sau pot depinde de transportul feroviar pentru transportul mărfurilor și serviciilor.
6. **Organizațiile Non-Guvernamentale (ONG-uri)** - Grupurile care promovează transportul durabil, protecția drepturilor pasagerilor sau alte interese legate de sectorul feroviar vor dori să aibă un cuvânt de spus în orice schimbare.
7. **Comunitățile Locale** - Zonele care sunt direct conectate sau afectate de rețeaua feroviară vor fi interesate de impactul potențial asupra mediului, dezvoltării economice și alte preocupări legate de comunitate.
8. **Investitorii în Sectorul Feroviar** - Orice schimbare în reglementare sau funcționare poate avea un impact asupra rentabilității și viabilității investițiilor lor.

9. **Partenerii Internaționali și Donatori** - Instituțiile financiare internaționale, donatori sau parteneri bilaterali care au investit sau au un interes în sectorul feroviar al Republicii Moldova pot avea interese legate de evoluția sectorului și conformitatea cu standardele și practicile internaționale.

Fiecare dintre aceste părți interesate va avea propriile preocupări și perspective, și, ca atare, este esențial ca procesul de consultare și implementare să țină cont de toate aceste voci.

**b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților**

Proiectul va fi consultat și avizat cu instituțiile publice de resort în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 privind actele normative.

După finalizarea elaborării proiectului, analiza de impact și proiectul propriu-zis urmează a fi supuse unor consultări preliminare cu Agenția Feroviară și Î. S. „Calea Ferată din Moldova”.

După consultarea opiniilor preliminare, Analiza de Impact urmează a fi supusă examinării de către Cancelaria de Stat și Ministerul Finanțelor, conform rigorilor stabilite de Hotărârea Guvernului nr.23/2019.

Ulterior, potrivit prevederilor art.32 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative și în conformitate cu procedurile stabilite de Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, proiectul și analiza de impact urmează a fi transmise pentru examinare în cadrul Ședinței secretarilor generali de stat, cu scopul înregistrării oficiale a proiectului la Cancelaria de Stat și în cazul susținerii, lansării în avizări și consultări publice oficiale, în conformitate cu prevederile art.32 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative și Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018.

În cadrul procesului de consultare și avizare vor fi implicate autoritățile publice și instituțiile interesate (Ministerul Finanțelor, Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, Ministerul Afacerilor Interne, Poliția de Frontieră, Centrul Național Anticorupție, Ministerul Justiției).

Proiectul și analiza de impact urmează a fi lansate în consultări publice, plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale la rubrica „Transparența decizională” – „Anunțuri de inițiere a politicilor” și pe portalul [www.particip.gov.md](http://www.particip.gov.md), în scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional și pe portalul guvernamental [www.particip.gov.md](http://www.particip.gov.md).

Proiectul Analizei de impact va fi supus consultării interne, avizării și consultării publice conform prevederilor Legii 239/2008 privind transparența în procesul decizional, art. 32 din Legea 100/2017 cu privire la actele normative, fiind expediat părților interesate și plasat pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale: [www.midr.gov.md](http://www.midr.gov.md) la directoriul Transparența decizională/ Proiecte în dezbatere publică și pe portalul guvernamental [www.particip.gov.md](http://www.particip.gov.md).

La etapa preliminară proiectul de hotărâre, Metodologia și prezenta analiză de impact au fost consultate cu Î.S. „Calea Ferată din Moldova” și Federația Sindicală a Feroviarilor din Republica Moldova, care s-au expus pozitiv asupra proiectului de Metodologie și analizei de impact și nu au semnalat propuneri și recomandări asupra acestora.

**c) Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat)**

În etapa următoare de promovare a proiectului, problemele și propunerile identificate vor fi detaliat prezentate în Tabelul de sinteză, care va fi inclus în procesul de consultare și avizare. O descriere sumară a acestor aspecte va fi, de asemenea, descris succint în prezentul document al AIR.



## Tabel pentru identificarea impacturilor

Categoriile de impact	Punctaj atribuit		
	Opțiunea propusă	Opțiunea alternativă 1	Opțiunea alternativă 2
<b>Economic</b>			
costurile desfășurării afacerilor	-1	-2	n/a
povara administrativă	-1	+1	n/a
fluxurile comerciale și investiționale	+1	0	n/a
competitivitatea afacerilor	+2	0	n/a
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	+1	+1	n/a
concurența pe piață	+2	0	n/a
activitatea de inovare și cercetare	0	0	n/a
veniturile și cheltuielile publice	0	-2	n/a
cadrul instituțional al autorităților publice	+1	0	n/a
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	+2	0	n/a
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	+1	0	n/a
situația social-economică în anumite regiuni	+1	0	n/a
situația macroeconomică	+1	0	n/a
alte aspecte economice	0	0	n/a
<b>Social</b>			
gradul de ocupare a forței de muncă	+1	-1	n/a
nivelul de salarizare	0	0	n/a
condițiile și organizarea muncii	+1	0	n/a
sănătatea și securitatea muncii	0	0	n/a
formarea profesională	+1	+1	n/a
inegalitatea și distribuția veniturilor	0	0	n/a
nivelul veniturilor populației	0	0	n/a
nivelul sărăciei	0	0	n/a
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0	0	n/a
diversitatea culturală și lingvistică	0	0	n/a
partidele politice și organizațiile civice	0	0	n/a
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	0	0	n/a
modul sănătos de viață al populației	0	0	n/a
nivelul criminalității și securității publice	0	0	n/a
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0	0	n/a
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0	0	n/a
accesul și calitatea serviciilor medicale	0	0	n/a
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	+1	0	n/a
nivelul și calitatea educației populației	0	0	n/a
conservarea patrimoniului cultural	0	0	n/a
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0	0	n/a
accesul și participarea populației în activități sportive	0	0	n/a
discriminarea	0	0	n/a
alte aspecte sociale	0	0	n/a
<b>De mediu</b>			

clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	0	0	n/a
calitatea aerului	0	0	n/a
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	0	0	n/a
biodiversitatea	0	0	n/a
flora	0	0	n/a
fauna	0	0	n/a
peisajele naturale	0	0	n/a
starea și resursele solului	0	0	n/a
producerea și reciclarea deșeurilor	0	0	n/a
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	+1	0	n/a
consumul și producția durabilă	+2	0	n/a
intensitatea energetică	+1	0	n/a
eficiența și performanța energetică	+1	0	n/a
bunăstarea animalelor	0	0	n/a
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	0	0	n/a
utilizarea terenurilor	-1	0	n/a
alte aspecte de mediu	0	0	n/a

*Tabelul se completează cu note de la -3 la +3, în drept cu fiecare categorie de impact, pentru fiecare opțiune analizată, unde variația între -3 și -1 reprezintă impacturi negative (costuri), iar variația între 1 și 3 – impacturi pozitive (beneficii) pentru categoriile de impact analizate. Nota 0 reprezintă lipsa impacturilor. Valoarea acordată corespunde cu intensitatea impactului (1 – minor, 2 – mediu, 3 – major) față de situația din opțiunea „a nu face nimic”, în comparație cu situația din alte opțiuni și alte categorii de impact. Impacturile identificate prin acest tabel se descriu pe larg, cu argumentarea punctajului acordat, inclusiv prin date cuantificate, în compartimentul 4 din Formular, lit. b<sup>1</sup>) și, după caz, b<sup>2</sup>), privind analiza impacturilor opțiunilor.*

#### **Anexe**

Proiectul preliminar de act normativ

Metodologia de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de Administratorul infrastructurii feroviare.

Nota informativă la proiect

#### **Referințe utile:**

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar:  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0909&qid=1698612443407>
- HG Nr. 1042 din 05-12-2017 privind aprobarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2022-2024:  
*Anexa nr.1, Anexa nr. 2 și Anexa nr. 3*
- Parlamentul COD Nr. 19 din 03-02-2022, Codul Transportului Feroviar