



Ministerul Economiei  
și Infrastructurii  
al Republicii Moldova

Nr. 14/18 - 5549

din 25.05.2018

**Dlul Andrian CANDU**  
**Președintele Parlamentului Republicii Moldova**

*Stimate domnule Președinte,*

Prin prezenta, comunicăm că în scopul evitării interpretărilor eronate, precum și avînd drept obiectiv prezentarea analizei succinte asupra proiectului Legii nr. 123 din 23 aprilie 2018 cu privire la modificarea și completarea art. 32 din Codul transportului feroviar nr. 390-XV din 17 iulie 2003, Ministerul Economiei și Infrastructurii a elaborat Notă informativă suplimentară la proiectul Legii în cauză.

Astfel, punctul 3 din Notă a fost completat cu informațiile privind prevederile contradictorii din Codul transportului feroviar nr. 390-XV din 17 iulie 2003 (*Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr. 226-228, art. 892*) și Legea nr. 845-XII din 03 ianuarie 1992 cu privire la antreprenoriat și întreprinderi (*Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1994, nr. 2, art. 33*), care permit autorităților publice locale să intervină în activitatea operativă a întreprinderii de stat "Calea Ferată din Moldova" și necesită a fi excluse.

Totodată, punctul menționat a fost completat cu cauzele, care au stat la baza completării articolului 32 din Codul transportului feroviar nr. 390-XV din 17 iulie 2003 cu alineatul 3<sup>2</sup> din proiectul Legii nr. 123 din 23 aprilie 2018.

Luînd în considerare cheltuielile pentru întreținerea stațiilor, prezentate în pct. 5, punctul în cauză a fost completat cu date suplimentare, care descriu capitolele, care formează cheltuielile respective. La fel, au fost indicați anii cînd au fost efectuate ultimele operațiuni de încărcare/descărcare a vagoanelor marfare la stațiile propuse a fi conservate.

Avînd în vedere cele menționate, remitem spre considerare Nota suplimentară la proiectul Legii nr. 123 din 23 aprilie 2018 cu privire la modificarea și completarea art. 32 din Codul transportului feroviar nr. 390-XV din 17 iulie 2003.

*Cu respect,*

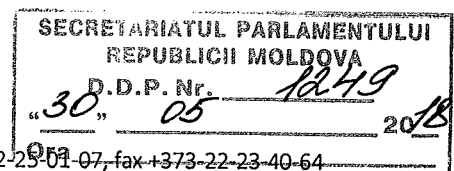
**Ministru**

**Chiril GABURICI**

*Anexă – 4 file*

Ex. Roman Gapeev  
Tel. 0 22 250 617

Piața Marii Adunări Naționale nr. 1, Chișinău, MD-2033, tel. +373-22-25-01-07, fax +373-22-23-40-64



**NOTĂ INFORMATIVĂ SUPLIMENTARĂ**  
**la proiectul de Lege cu privire la modificarea și completarea articolului 32**  
**din Codul transportului feroviar nr. 309-XV din 17 iulie 2003**

**1. Temei pentru elaborare.**

Proiectul este realizat în vederea îmbunătățirii situației financiare la Î.S. "Calea Ferată din Moldova", stabilită în calitate de prioritate a Ministerului Economiei și Infrastructurii pentru anul 2018, precum și în scopul implementării Planului de acțiuni pentru ameliorarea situației la Î.S. "Calea Ferată din Moldova" (CFM) pe anii 2017-2019, aprobat prin Ordinul Directorului General al CFM nr.114/H din 04.04.2017.

Proiectul sus-menționat are drept scop diminuarea cheltuielilor majore, suportate de către Întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova" și reabilitarea domeniului transport feroviar, perturbarea activității căruia poate avea impact negativ asupra economiei naționale.

**2. Generalități.**

În contextul datoriilor acumulate de către Întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova" (CFM) și reformelor demarate în sectorul transportului feroviar, CFM a identificat un număr de stații feroviare, care nu sunt implicate în activitatea întreprinderii și întreținerea acestora generează cheltuieli ne argumentate. În conformitate cu prevederile art.32 din Codul transportului feroviar nr. 309-XV din 17.07.2003 (*Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr. 226-228, art. 892*) cu modificările și completările ulterioare, stațiile date nu pot fi închise, fiind necesară întreținerea și dotarea corespunzătoare, iar la stație urmează să activeze cel puțin 5 angajați.

Acest fapt, nu poate fi acceptat în condiția când o parte din obligațiile de serviciu ale angajaților respectivi pot fi executate automatizat, la distanță de echipamente, cu care este dotată întreprinderea.

**3. Principalele prevederi ale proiectului.**

Prevederile proiectului urmează să modifice și să completeze art. 32 al Codului transportului feroviar nr. 309-XV din 17.07.2003.

Astfel, va fi exclusă obligativitatea coordonării acțiunilor de închidere a stațiilor de cale ferată de către autoritățile publice locale, care la moment, la solicitarea CFM, refuză să accepte coordonarea suspendării activității stațiilor respective, ceea ce contravine intereselor economice a întreprinderii și generează pierderi financiare. Ori, sunt de acord condiționat cu suspendarea activității stațiilor. Condițiile acceptării, fiind la fel exagerate pentru întreținere.

În ambele cazuri, considerăm că obligația coordonării închiderii stațiilor cu autoritățile publice locale este încălcarea drepturilor agentului economic și imixtiune în activitatea întreprinderii de stat. Astfel, se încalcă prevederile art. 20 din Legea nr. 845-XII din 03 ianuarie 1992 cu privire la antreprenoriat și întreprinderi (*Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1994, nr. 2, art. 33*) cu modificările și completările ulterioare, care stabilește că *întreprinderea de stat*

*este persoană juridică și poartă răspundere pentru obligațiile asumate cu întreg patrimoniul lor. În sensul aceluiași articol, autoritățile administrației publice și autoritățile administrației publice locale nu poartă răspundere pentru obligațiile întreprinderii de stat, dar întreprinderile de stat nu poartă răspundere pentru obligațiile autorităților administrației publice și ale autorităților administrației publice locale.*

Totodată, conform art. 8 alin. (2) din Legea nr. 845-XII din 03 ianuarie 1992, *pagubele, inclusiv profitul ratat, suportate de întreprindere ca urmare a îndeplinirii unor dispoziții date de autoritățile administrației publice și de alte organe sau de persoane cu funcții de răspundere ale acestor organe, care au încălcat drepturile întreprinderilor, precum și ca urmare a neîndeplinirii la nivelul cuvenit, de către aceste organe sau persoane cu funcții de răspundere, a obligațiilor lor față de întreprindere, prevăzute de legislația în vigoare, urmează a fi reparate din buget, din ale cărui mijloace organele menționate se întrețin, sau din mijloacele proprii, dacă acestea nu sînt finanțate de la bugetul public național.*

Respectiv, autoritățile publice locale nu suportă cheltuieli financiare din contul bugetelor locale pentru întreținerea stațiilor, prin urmare lipsește raționamentul să intervină în activitatea operațională a Î.S. "Calea Ferată din Moldova" prin exprimarea refuzului de a economisi circa 20-25 mln. lei de întreprinderea în cauză. În rezultat, CFM înregistrează pierderi de milioane de lei din cauza normelor contradictorii.

Este necesar de menționat că proiectul are drept scop conservarea edificiilor și infrastructurii feroviare din zonă, cu posibilitate ulterioară de redeschidere a acestora la necesitate.

Accentuăm că, proiectul Legii în cauză nu prevede suspendarea circulației trenurilor sau interzicerea opririi acestora în punctele de staționare a localităților respective.

Astfel, prevederile proiectului nu se vor răsfrânge asupra activității opririlor pentru trenurile de călători. Deci, modificările și completările propuse în proiectul Legii nu vor modifica orarele și itinerarele trenurilor de călători.

Totodată, este necesar de luat în considerare experiența CFM privind suspendarea circulației trenurilor de pasageri pe unele itinerare. În acest context comunicăm că, în urma înregistrării pierderilor de milioane de lei pentru efectuarea rutelor de tren la sudul și nordul republicii (Bălți-Ungheni, Basarabeasca-Etulia), administrația CFM a luat decizia de a suspenda circulația trenurilor în cauză. În urma suspendării circulației trenurilor menționate, s-a creat precedente când transportul feroviar a fost unicul transport public în unele localități, care erau tranzitate de trenurile de pasageri. Iar suspendarea acestora a creat dificultăți și disconfort pentru populația localităților respective.

Respectiv, pentru a evita astfel de riscuri, se propune că în cazul în care eventual în anumite localități, va fi suspendată circulația trenurilor de pasageri ori trenul nu va mai efectua activități de îmbarcare/debarcare a pasagerilor și în

localitate nu va fi alternativă de transport, autoritățile publice centrale de specialitate în comun cu autoritățile publice locale, conform atribuțiilor stabilite în Codul transporturilor rutiere nr. 150 din 17.07.2014 vor fi obligate să întreprindă măsuri, în scopul organizării deplasării localnicilor cu transport rutier.

#### **4. Măsuri instituționale și organizaționale pe care le implică actul elaborat.**

Proiectul nu prevede instituirea unei autorități sau instituții noi pentru implementarea prevederilor stabilite.

#### **5. Fundamentarea economico-financiară.**

Mijloace financiare din bugetul de stat pentru implementarea prevederilor proiectului de Lege nu se percep.

Refuzul autorităților publice locale de a coordona conservarea stațiilor, generează pierderi financiare pentru Î.S. "Calea Ferată din Moldova", după cum urmează:

- 1 033 460,8 lei/anual pentru stația Halta 111 km;
- 501 793,64 lei/anual pentru stația Halta 1507 km;
- 929 432,47 lei/anual pentru stația Zaim;
- 938 324,97 lei/anual pentru stației Kulima;
- 707 414,2 lei/anul pentru stația Greceni;
- 808 863,61 lei/anual pentru stația Kiriutnea;
- 965 176,66 lei/anual pentru stația Mereni;
- 1 491 709,6 lei/anual pentru stația Bahmut;
- 706 360,16 lei/anual pentru stația Hiliuți;
- 12 444 152,3 lei/anual pentru stația Glodeni-Reuțel-Glodeni;
- 854 401,46 lei/anual pentru stația Țîra;
- 730 001,89 lei/anual pentru stația Cobîlnea;
- 755 749,66 lei/anual pentru stația Ghizdita;
- 600 057,61 lei/anual pentru stația Hagimus.

Menționăm că Î.S. "Calea Ferată din Moldova" înregistrează anual pierderi de circa 20-25 mln. lei pentru întreținerea stațiilor în cauză.

Suma respectivă este formată din cheltuielile legate de întreținere a infrastructurii (reparația edificiilor administrative, depozitelor, șinelor, traverselor și tirfoanelor de pe liniile adiacente), servicii comunale, amortizare, salarii și ajutoare materiale pentru angajați, combustibil și deservirea autovehiculelor din garajul stațiilor, servicii și echipamente de telecomunicații, procurarea uneltelor și pieselor de schimb, mobilierului, tehnicei de calcul etc.

Având în vedere cheltuielile menționate, venituri din activitatea stațiilor, CFM nu înregistrează, de exemplu la stațiile Kulimea, Țîra, Ghizdita, Bahmut, Cobîlnea, Kiriutnea, Hiliuți, Hagimus, Halta km208, Halta km1507, Halta km111 în ultimii 20 ani nu a fost încărcat/descărcat nici un vagon.

La stațiile Greceni, Zaim, Mereni și Glodeni, au fost efectuate încărcări, însă în perioada anilor 2006-2014 volumul mărfii a scăzut. Iar din 2014 până în prezent, stațiile în cauză au descărcat/descărcat câteva vagoane (generând mai

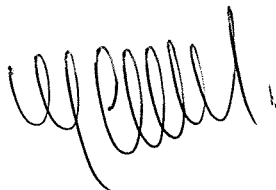
multe cheltuieli, de cît venit) sau în genere nu au fost implicate în activitățile de încărcare/descărcare a vagoanelor.

De menționat că, în cazul în care Î.S. „Calea Ferată din Moldova” va fi asigurată cu volume necesare de marfă pentru întreținerea stațiilor respective, întreprinderea nu va fi nevoită să puceadă la măsurile de conservare a acestora.

Totodată, comunicăm că în cazul suspendării activității unor stații, se planifică ca angajații întreprinderii să fie transferați la alte stații și filiale CFM. Această practică este una obișnuită pentru angajații întreprinderii, datorită faptului că acestora este asigurat dreptul de a circula gratis cu trenurile de pasageri locale și aceștia pot să se deplaseze la locul de muncă aflat în altă localitate.

În ceea ce privește siguranța patrimoniului, comunicăm că Ministerul Economiei și Infrastructurii examinează posibilitatea transmiterii edificiilor stațiilor conservate în locațiune autorităților publice locale și agenților economici pentru dezvoltarea acestora. Transmiterea este condiționată cu faptul că aceasta nu va afecta securitatea circulației trenurilor.

**Ministru**



**Chiril GABURICI**

123	2018-04-23	2018-04-24	31-06-3225 2018-04-23 (h.353 2018-04-18)	Guvernul RM	Proiectul legii cu privire la modificarea și completarea articolului 32 din Codul transportului feroviar nr.309- XV din 17 iulie 2003	De dif. dep. Spre aviz.: C.p., D.j. – conform Regulamentului. D-lui Ș.Creangă – în baza avizelor de prezentat raportul în Parlament. 24.04.2018 (A.Candu)	Responsabil - Ministerul Economiei și Infrastructurii
-----	------------	------------	---	-------------	---	---	--