



## CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA

Nr.31-06-541-6079

Chișinău

„25” august 2021

### Biroul Permanent al Parlamentului

În temeiul art.73 din Constituția Republicii Moldova, se prezintă spre examinare proiectul Codului transportului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.156 din 25 august 2021 și proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.157 din 25 august 2021 .

Responsabil de prezentarea în Parlament a acestor proiecte de legi este Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

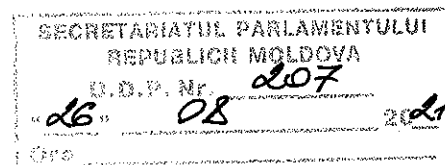
*Anexe:*

1. Hotărârea Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar (în limba română–1 filă și în limba rusă–1 filă);
2. Proiectul Codului transportului feroviar (în limba română–76 file și în limba rusă– 90 file);
3. Nota informativă la proiectul Codului transportului feroviar (8 file);
4. Hotărârea Guvernului privind aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (în limba română–1 filă și în limba rusă – 1 filă);
5. Proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (în limba română - 1 filă și în limba rusă – 1 filă);
6. Nota informativă la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (3 file);
7. Rapoartele de expertiză ale Centrului Național Anticorupție (27 file);
8. Expertiza juridică a Ministerului Justiției (6 file);
9. Sintezele obiecțiilor și propunerilor ale autorităților publice (52 file);
10. Declarația de compatibilitate (18 file);
11. Tabelul de concordanță la proiectul Codului transportului feroviar (150 file);
12. Tabelul comparativ la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (2 file);
13. Alte avize în copie (53 file).

Secretar general adjunct  
al Guvernului

Roman CAZAN

Ex: Silvia Muntean  
Tel: 022250201:  
E-mail: [silvia.muntean@gov.md](mailto:silvia.muntean@gov.md)



Casa Guvernului,  
MD-2033, Chișinău,  
Republica Moldova

Telefon:  
+ 373-22-250104

Fax:  
+ 373-22-242696



# GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. 156

din 25 august 2021

Chișinău

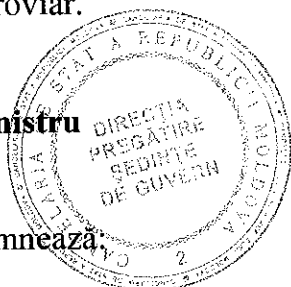
## Privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar

---

În temeiul art. 6 lit. e) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 252, art. 412), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Se aprobă și se prezintă Parlamentului spre examinare proiectul Codului transportului feroviar.

Prim-ministru



Contrasemnează,

Viceprim-ministru,  
ministru infrastructurii  
și dezvoltării regionale

Viceprim-ministru,  
ministru afacerilor externe  
și integrării europene

Ministru finanțelor

Ministru justiției

NATALIA GAVRILIȚA

Andrei SPÎNU

Nicolae POPESCU

Dumitru Budianschi

Sergiu Litvinenco

**PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA****CODUL  
transportului feroviar**

Parlamentul adoptă prezentul cod.

Prezentul Cod transpune parțial:

- Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 343 din 14 decembrie 2012, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Decizia delegată (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017;

- Directiva 2016/798/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 138 din 26 mai 2016;

- Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 315 din 3 decembrie 2007, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2016/882 a Comisiei din 1 iunie 2016.

**Capitolul I  
DISPOZIȚII GENERALE**

**Articolul 1.** Obiectul și domeniul de aplicare

(1) Prezentul Cod stabilește:

a) cadrul juridic privind condițiile de gestionare a infrastructurii feroviare și de organizare a activităților de transport feroviar;

b) condițiile de înregistrare și certificare a întreprinderilor feroviare în Republica Moldova;

c) cerințele față de angajații din domeniul transportului feroviar;

d) raporturile juridice între subiecții implicați în transportul feroviar de pasageri, bagaje și mărfuri în Republica Moldova.

(2) Prevederile prezentului Cod se aplică:

a) utilizării infrastructurii feroviare pentru servicii de transport feroviar;

b) serviciilor de transport feroviar;

c) sistemului feroviar național;

d) materialului rulant feroviar;

e) serviciilor conexe transportului feroviar.

## **Articolul 2. Definiții**

În sensul Codului, se stabilesc următoarele definiții:

*Administratorul infrastructurii* – gestionarul infrastructurii, întreprindere care gestionează infrastructura feroviară prin prestarea serviciilor de acces (utilizarea) la infrastructură, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv gestionarea traficului, control-comandă, semnalizare și asigură dezvoltarea acesteia, în conformitate cu politicile de dezvoltare și finanțare a infrastructurii aprobate de Guvern;

*autorizație de siguranță* – actul prin care se confirmă implementarea unui sistem de management al siguranței și îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru întreținerea și exploatarea în siguranță a infrastructurii feroviare de către Administratorul Infrastructurii;

*capacitate de infrastructură* – posibilitatea de programare a traselor cerute pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă;

*cerințele esențiale* – toate condițiile aprobate prin prezentul Cod, actele normative a Guvernului și organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele;

*certificat de siguranță* – actul prin care se confirmă implementarea unui sistem de management al siguranței și îndeplinirea cerințelor stabilite în specificațiile tehnice de interoperabilitate, normelor de siguranță și altor reglementări relevante în scopul controlului riscurilor și efectuării operațiunilor de transport feroviar în siguranță de către întreprinderile de transport feroviar;

*contract de alocare a capacității* – un contract, care stabilește drepturile și obligațiile unui solicitant și ale Administratorului Infrastructurii cu privire la capacitățile de infrastructură care trebuie alocate și la tarifarea care se aplică pe o durată, care depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație;

*dezvoltarea infrastructurii* – acțiunile, măsurile și lucrările întreprinse pentru construcția, reconstrucția sau modernizarea infrastructurii feroviare sau sistemelor și echipamentelor din componența acesteia.

*document de referință al rețelei* – documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termeni, proceduri și criterii pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților, informații și cerințe tehnice pentru a putea solicita capacități de infrastructură;

*elemente constitutive de interoperabilitate* – componente elementare, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau destinat a fi încorporat într-un subsistem, inclusiv programe de calculator, de care depinde direct sau indirect interoperabilitatea sistemului feroviar;

*funcții esențiale de gestionare a infrastructurii* – luarea deciziilor privind alocarea traselor (capacităților de infrastructură), inclusiv definirea și evaluarea disponibilității, alocarea traselor individuale, luarea deciziilor privind tarifarea infrastructurii, determinarea tarifelor, în conformitate cu cadrul de tarifare și alocare a capacităților;

*grafic de circulație* – datele care definesc toate deplasările programate ale trenurilor și ale materialului rulant pe infrastructura respectivă pe perioada de valabilitate a acestui grafic;

*infrastructură feroviară* – infrastructura căilor ferate și terenurile ocupate de aceasta, formată din ansamblul elementelor tehnologice, care include linii de cale ferată și alte structuri, stații de cale ferată, dispozitive de alimentare cu energie electrică, rețele de comunicații, sisteme de alarmă, centralizare și interblocare, sisteme de informații, comunicare și de control al traficului, clădiri (cu excepția clădirilor administrative) și echipamente prevăzute în prezentul Cod;

*infrastructură saturată* – secțiune sau un element al infrastructurii pentru care cererile de capacitate de infrastructură nu pot fi satisfăcute în totalitate în anumite perioade, chiar și după coordonarea diferitelor cereri de rezervare a acestor capacități;

*infrastructură de servicii* – instalațiile, inclusiv terenul, clădirile și echipamentele, care au fost amenajate în mod special, integral sau parțial, pentru a permite furnizarea unuia sau mai multor servicii de către Administratorul Infrastructurii sau de operatorul infrastructurii de servicii;

*întreprindere feroviară* – este operator de transport feroviar, care poate fi orice întreprindere înregistrată în conformitate cu prezentul Cod, a cărei activitate de bază constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau pasageri, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea, inclusiv întreprinderi care asigură doar tracțiunea;

*întreținerea infrastructurii* – activitatea și lucrările de reparație asupra infrastructurii menite să mențină stare acesteia în conformitate cu condițiile și parametrii stabiliți de cerințele normative privind exploatarea și siguranța infrastructurii feroviare;

*obligație de serviciu public* – obligație impusă întreprinderii feroviare în interes economic general prin contract, cu scopul de a asigura populația cu servicii de transport feroviar de pasageri la un preț accesibil, care în lipsa subsidiilor, sunt nerentabile și nu prezintă interes comercial;

*obiective de siguranță (OS)* – nivelurile minime de siguranță care trebuie să fie atinse de sistemul feroviar în ansamblu sau de diferite părți ale sistemului;

*organism de evaluare a conformității* – organism care efectuează activități de evaluare a conformității, inclusiv de etalonare, încercare, certificare și inspecție;

*organism de evaluare a conformității notificat* – organism de evaluare a conformității recunoscut de către organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar, despre care au fost înștiințate oficial Comisia Europeană și statele membre ale Uniunii Europene;

*organism de evaluare a conformității recunoscut* – organism de evaluare a conformității acreditat de organismul de acreditare sau de organismul național de acreditare semnatar al Acordului de recunoaștere multilaterală cu Cooperarea

Europeană pentru Acreditare (EA MLA) și recunoscut de organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar;

*operatorul unei infrastructuri de servicii* – orice entitate publică sau privată responsabilă pentru gestionarea uneia sau mai multor infrastructuri de servicii sau pentru prestarea unuia sau mai multor servicii întreprinderilor feroviare;

*pasager* – persoană fizică care deține bilet sau orice alt document de călătorie perfectat pe numele, care deține dreptul de a se îmbarca în tren și de a fi transportat de întreprinderea feroviară până la punctul de destinație.

*profit rezonabil* – rată a rentabilității capitalului propriu care ține seama de risc, inclusiv la adresa venitului sau de absența riscului suportat de operatorul infrastructurii de servicii și mărimea căruia se stabilește de Guvern;

*registru național al vehiculelor feroviare (RNVF)* – registrul gestionat de Autoritatea Feroviară, care include informațiile privind vehiculele feroviare cu drept de circulație pe rețeaua de cale ferată națională, persoanele fizice și juridice cu drept de proprietar sau posesie asupra vehiculului, numărul de înregistrare a vehiculului, documentația tehnică și entitatea responsabilă de întreținerea acestuia.

*sistem feroviar* – rețeaua formată din mai multe tipuri de linii de cale ferată inclusiv sisteme de management al traficului, de localizare, navigație și telecomunicații, și vehiculele feroviare;

*sistem de management al siguranței (SMS)* – organizarea și aranjamentele stabilite de un administrator de infrastructură sau de o întreprindere feroviară pentru a asigura gestionarea în siguranță a operațiunilor sale;

*specificații tehnice de interoperabilitate (STI)* – specificațiile care acoperă fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor feroviare convenționale, astfel cum sunt definite în Cod;

*solicitant* – întreprindere feroviară, grup de întreprinderi feroviare, autorități implicate în realizarea contractelor de servicii publice de transport feroviar de pasageri și întreprinderile care realizează servicii de transport combinat care doresc să obțină capacități de infrastructură pentru activități de transport feroviar;

*trafic internațional* – transport între Republica Moldova și alte țări, se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din compunerea trenului, iar diferitele segmente ale acestuia pot avea origini și destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze frontiera;

*trasă* – capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade determinate;

*vehicul feroviar* – material rulant (locomotivă, vagon, automotor), echipament de reparație a liniei de cale ferată, mașină mobilă adecvată circulației pe linii de cale ferată, cu sau fără tracțiune, compus din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale sau părți ale acestor subsisteme.

*zona de exploatare* – zona cu terenuri necesare realizării transportului feroviar, ocupate de terasament, lucrări ingineresti (poduri, tunele, pasaje), cantoane și alte clădiri, instalații de comunicații feroviare, instalații de alimentare cu energie electrică, stații de cale ferată, și instalații de linie. Zona de exploatare cuprinde de asemenea zona de siguranță și zona de protecție a infrastructurii feroviare stabilite de Organul central de specialitate al administrației publice centrale responsabil de domeniul transportului feroviar în coordonare cu Agenția de Mediu;

*zonă de siguranță* – cuprinde fâșiile de teren situate de o parte și de alta a axei căii ferate, necesare pentru amplasarea instalațiilor de semnalizare și de siguranță a circulației, alte instalații de conducere operativă a circulației trenurilor, precum și a instalațiilor și lucrărilor de protecție a mediului;

*zonă de protecție* – terenuri necesare pentru asigurarea integrității, rezistenței și stabilității construcțiilor, instalațiilor și altor obiecte de transport feroviar, precum și terenuri cu soluri alunecătoare, limitrofe terenurilor transportului feroviar, terenurile ocupate de plantații forestiere de protecție.

## **Capitolul II**

### **ORGANIZAREA SECTORULUI TRANSPORT FEROVIAAR**

**Articolul 3.** Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar

(1) Misiunea organului central de specialitate (în continuare Ministerul) în domeniul transportului feroviar constă în elaborarea și promovarea politicii de stat în domeniul transportului feroviar.

(2) Funcțiile de bază ale Ministerului sunt elaborarea, asigurarea implementării, monitorizarea, evaluarea și raportarea asupra realizării politicii de stat pentru dezvoltarea durabilă a transportului feroviar în condițiile de siguranță a traficului și perfecționarea calității serviciilor prestate.

(3) În vederea realizării misiunii și a funcțiilor de bază, Ministerul are următoarele atribuții principale:

a) elaborarea și prezentarea Guvernului pentru aprobare, a documentelor de politici pentru dezvoltarea transportului feroviar și proiectelor de acte normative în domeniul transportului feroviar.

b) promovarea propunerilor de alocare a mijloacelor financiare necesare pentru întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare conform Planului național de infrastructură feroviară, a subsidiilor pentru serviciile publice de transport feroviar de pasageri prestate în cadrul contractelor de servicii publice și a subsidiilor pentru compensarea cheltuielilor, suportate de întreprinderile feroviare în urma acordării beneficiarilor a unor înlesniri la serviciile de transport feroviar de pasageri. Alocarea subsidiilor se efectuează în baza metodologiei, aprobate de către Guvern;

c) elaborarea, promovarea și monitorizarea politicilor de restructurare a sectorului feroviar;

d) elaborarea și prezentarea spre aprobare Guvernului a Metodologiei de formare tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare;

e) elaborarea și prezentarea spre aprobare Guvernului a contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare și a Planului național de infrastructură feroviară;

f) coordonarea alocării mijloacelor/subsidiilor din bugetul de stat pentru întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, pentru serviciile publice de transport feroviar de pasageri prestate în cadrul contractelor de servicii publice și pentru compensarea cheltuielilor, suportate de întreprinderile feroviare în urma acordării beneficiarilor a unor înlesniri la serviciile de transport feroviar de pasageri;

g) aprobarea tarifelor conform metodologiilor aprobate de Guvern;

h) întreprinderea măsurilor necesare privind protecția consumatorilor în domeniul transportului feroviar;

i) înaintarea spre aprobare Guvernului a proiectelor tratatelor internaționale în domeniul transportului feroviar;

j) prezentarea către Guvern pentru aprobare, a regulamentului de organizare și funcționare, structurii și efectivului-limită ale autorității administrative responsabilă de implementarea politicilor în domeniul transportului feroviar (în continuare Autoritatea Feroviară);

k) aprobarea regulamentelor și instrucțiunilor conform prevederilor Codului;

l) reprezentarea statului în relațiile cu organizațiile internaționale în domeniul transportului feroviar și cu autoritățile similare din alte state pe sarcinile ce țin de elaborarea și promovarea politicii în domeniu.

**Articolul 4.** Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale Autorității Feroviare

(1) Autoritatea Feroviară are drept scop implementarea și realizarea politicilor în domeniul transportului feroviar și al siguranței feroviare. Acționează ca autoritate de siguranță, deține atribuții de control, emite autorizații de transport feroviar întreprinderilor feroviare, permise pentru mecanicii de locomotivă, efectuează certificarea și autorizarea siguranței în domeniu.

(2) Autoritatea Feroviară cooperează cu Organul de reglementare a pieței transportului feroviar (în continuare – Organul de reglementare a pieței) în vederea asigurării concurenței și de prevenire a discriminării pe piața transportului feroviar conform prevederilor Codului.

(3) Misiunea Autorității Feroviare constă în implementarea politicilor în domeniul transportului feroviar și în supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu, pentru a asigura siguranța transportului feroviar.

(4) Funcțiile de bază ale Autorității Feroviare sunt:

- a) realizarea politicii de stat în domeniul transportului feroviar;
- b) asigurarea executării obligațiilor și realizării drepturilor Republicii Moldova care rezultă din prevederile tratatelor internaționale în domeniu;
- c) asigurarea aplicării cadrului normativ prin activitatea de certificare, supraveghere continuă și control în domeniu;
- d) asigurarea unui nivel optim de siguranță a transportului feroviar.

(5) În vederea realizării misiunii și a funcțiilor de bază, Autoritatea Feroviară deține următoarele atribuții principale:

- a) aprobarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale care constituie sistemul feroviar și verificarea faptului că acestea sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante;
- b) emiterea, modificarea, suspendarea și retragerea certificatelor de siguranță și a autorizațiilor de siguranță acordate, verificarea îndeplinirii condițiilor stabilite în acestea de către Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare;
- c) admiterea în circulație a unui material rulant nou și modificat substanțial care nu este acoperit de o STI;
- d) supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale aprobate prin actele normative a Guvernului și organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar;
- e) monitorizarea, promovarea, punerea în aplicare și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței;
- f) înregistrarea vehiculelor feroviare, asigurând veridicitatea și actualizarea permanentă a informațiilor privind siguranța, incluse în registrul respectiv;
- g) emiterea permiselor, certificatelor și autorizațiilor cu un nivel necesar de securizare împotriva falsificării;
- h) elaborarea și aprobarea manualelor, ghidurilor și instrucțiunilor tehnice pentru siguranța, exploatarea și semnalizarea transportului feroviar și elementelor infrastructurii feroviare;
- i) elaborarea propunerilor de regulamente tehnice, instrucțiuni, specificații tehnice de interoperabilitate în domeniul transportului feroviar conform prevederilor Codului și normelor stabilite de Guvern;
- j) alte activități stabilite de Minister.

(6) În procesul de certificare a mecanicilor de locomotivă, Autoritatea Feroviară deține următoarele atribuții:

- a) emiterea și retragerea permiselor;
- b) asigurarea examinărilor periodice a mecanicilor de locomotivă;
- c) emiterea cererilor motivate de suspendare a legitimațiilor mecanicilor de locomotivă;
- d) recunoașterea persoanelor sau organismelor cu drept de examinare și formare a mecanicilor de locomotivă;

e) publică și actualizează lista de persoane și organisme cu drept de examinare și formare a mecanicilor de locomotivă;

f) păstrarea și actualizarea permanentă a listei de permise eliberate pentru mecanicii de locomotivă;

g) monitorizarea procesului de certificare a mecanicilor de locomotivă;

(7) Autoritatea Feroviară asigură instituirea și administrarea registrelor în conformitate cu prevederile Legii nr. 71/2007 cu privire la registre și în baza unui regulament aprobat de Guvern.

(8) Autoritatea Feroviară asigură publicarea pe pagina web oficială a instrucțiunilor și regulamentelor tehnice în domeniul traficului feroviar, cerințele și procedura pentru eliberarea autorizațiilor, permiselor, și actelor aprobate de aceasta în domeniul transportului feroviar.

#### **Articolul 5. Drepturi și competențe ale Autorității Feroviare**

Autoritatea Feroviară, în limitele competenței sale, are dreptul:

a) de a efectua inspecțiile și investigațiile necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor sale și i se acordă acces la spațiile, instalațiile și echipamentele care pot influența asupra siguranței transportului feroviar, gestionate de Administratorul Infrastructurii sau întreprinderile feroviare;

b) de acces la documentele și informațiile confirmative privind îndeplinirea condițiilor și cerințelor privind:

- înregistrarea întreprinderilor feroviare;
- certificarea de siguranță a întreprinderilor feroviare;
- autorizarea de siguranță a Administratorului Infrastructurii;
- înregistrarea vehiculelor feroviare;
- eliberarea permiselor mecanicilor de locomotivă;
- îndeplinirea obiectivelor și indicatorilor de siguranță;

c) de a emite prescripții privind înlăturarea încălcărilor depistate în urma controalelor;

d) de a participa la cooperarea internațională în domeniul transportului feroviar cu:

- organizațiile internaționale în care Autoritatea Feroviară este împuternicită de Minister să reprezinte Republica Moldova;
- Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, precum și organele altor țări responsabile pentru siguranța și interoperabilitatea în transportul feroviar;
- autoritățile similare ale altor state;

#### **Articolul 6. Principii de activitate ale Autorității Feroviare**

(1) Autoritatea Feroviară își îndeplinește sarcinile într-un mod deschis, nediscriminatoriu și transparent.

(2) În procesul de examinare a cererilor și petițiilor Autoritatea Feroviară poate solicita asistență tehnică și informații de la Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare sau organe calificate.

(3) În procesul de elaborare a cadrului național de reglementare, Autoritatea Feroviară consultă toate părțile implicate și cele interesate, inclusiv Administratorul Infrastructurii, întreprinderile feroviare, producătorii, furnizorii serviciilor de întreținere, utilizatorii și sindicatele de ramură.

(4) Autoritatea Feroviară desfășoară un schimb activ de opinii și de experiență cu alte autorități din alte țări. Cooperarea vizează, facilitarea și coordonarea procesului de certificare a siguranței întreprinderilor feroviare cărora li s-au acordat sau intenționează să obțină trase internaționale.

(5) Autoritatea Feroviară este independentă din punct de vedere funcțional și decizional față de orice întreprindere sau entitate care furnizează servicii de transport și față de Administratorul Infrastructurii.

(6) Deciziile, acțiunile și inacțiunile Autorității Feroviare pot fi contestate conform procedurilor stabilite de Codul administrativ nr. 116/2018.

#### **Articolul 7. Organizarea activității Autorității Feroviare**

(1) Autoritatea Feroviară este o autoritate administrativă, subordonată Ministerului, cu forma de organizare juridică de agenție, abilitată cu funcții de control, care deține conturi deschise în Contul Unic Trezorerial al Ministerului Finanțelor.

(2) Regulamentul privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare, structura și efectivul-limită ale acesteia se aprobă de Guvern.

(3) Autoritatea Feroviară este condusă de un director, asistat de un director adjunct. Directorul și directorul adjunct sunt numiți în funcție publică și eliberați sau destituiți din funcție publică, prin ordinul ministrului, în conformitate cu prevederile Legii nr. 158/2008 cu privire la funcția de publică și statutul funcționarului public.

(4) În cadrul Autorității Feroviare activează funcționari publici, în condițiile Legii nr. 158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public, și alte categorii de personal, a căror activitate este reglementată de cadrul normativ în domeniul muncii.

(5) Autoritatea Feroviară este finanțată de la bugetul de stat în limita alocațiilor bugetare aprobate Ministerului prin legea bugetară anuală, inclusiv din veniturile colectate.

(6) Anual, până la data de 1 mai, Autoritatea Feroviară prezintă Ministerului raportul financiar și raportul de activitate care se publică pe pagina web oficială după aprobarea acestuia de către Minister.

(7) Bugetul Autorității Feroviare se elaborează, se aprobă și se administrează în conformitate cu principiile, regulile și procedurile prevăzute de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014.

#### **Articolul 8. Atribuțiile entităților în domeniul transportului feroviar**

Atribuțiile entităților în domeniul transportului feroviar sunt stabilite după cum urmează:

a) Administratorul Infrastructurii este responsabil de gestionarea (conducere, administrare și controlul intern) infrastructurii feroviare. Promovează și implementează planuri investiționale a infrastructurii feroviare în cooperare cu Ministerul;

b) întreprinderile feroviare de pasageri realizează activități de transport feroviar de pasageri în trafic național și/sau internațional în conformitate cu prevederile Codului și tratatelor internaționale încheiate;

c) întreprinderile feroviare de marfă realizează activități de transport feroviar de marfă în trafic național și/sau internațional în conformitate cu prevederile Codului și tratatelor internaționale încheiate;

### **Capitolul III DEZVOLTAREA CĂILOR FERATE**

#### **Secțiunea 1 Independența administrării**

**Articolul 9.** Independența între administrarea infrastructurii și a întreprinderilor feroviare

(1) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare sunt independente între ele în ceea ce privește conducerea, administrarea și controlul intern al activităților sale administrative, economice și contabile.

(2) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii au autonomie financiară și dețin conturi bancare în instituțiile financiare și după caz, conturi bancare în Contul Unic Trezorerial al Ministerului Finanțelor.

(3) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii pot avea forma organizatorico-juridică de societate pe acțiuni, societate cu răspundere limitată sau întreprindere de stat.

(4) Întreprinderile feroviare pot efectua servicii de transport de pasageri și mărfuri pe calea ferată, cu condiția respectării reglementărilor Codului.

**Articolul 10.** Gestionarea infrastructurii feroviare

(1) Infrastructura feroviară este proprietate din domeniu public al statului, susținută (finanțată) parțial din bugetul de stat.

(2) Gestionarea infrastructurii feroviare este o activitate de interes public realizată de către Administratorul Infrastructurii, în conformitate cu prevederile Codului și actele normative aprobate de Guvern.

(3) Administratorul Infrastructurii trebuie să dețină o autorizație de siguranță pentru administratorul de infrastructură, care este emisă în conformitate cu prevederile Codului și Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

(4) În procesul gestionării infrastructurii feroviare, Administratorul Infrastructurii are următoarele responsabilități:

- a) îndeplinește ansamblul funcțiilor economice și tehnice;
- b) asigură buna funcționare a liniilor de cale ferată, instalațiilor, sistemelor și celorlalte elemente ale infrastructurii feroviare;
- c) organizează circulația trenurilor și operațiunilor de manevră pe liniile de cale ferată gestionate;
- d) repartizează capacitățile infrastructurii feroviare, conform prevederilor Codului și reglementărilor aprobate de Guvern.

**Articolul 11. Administrarea întreprinderilor de transport feroviar conform principiilor comerciale**

(1) Întreprinderile feroviare sunt administrate conform principiilor și reglementărilor aplicate societăților comerciale.

(2) Administrarea conform principiilor comerciale se aplică și întreprinderilor feroviare care prestează servicii de transport feroviar în cadrul obligațiilor de servicii publice, realizate în baza unor contracte de servicii publice încheiate cu Ministerul.

(3) În scopul realizării echilibrului financiar, obiectivelor tehnice și comerciale, întreprinderile feroviare, își întocmesc planurile de afaceri proprii, inclusiv programele de investiții și de finanțare cu indicarea obiectivelor și mijloacelor de atingere a obiectivelor.

(4) Întreprinderile feroviare în măsura în care nu contravin cadrului normativ, sunt în drept:

- a) să își stabilească organizarea internă;
- b) să introducă și să sisteze servicii pe piața serviciilor de transport feroviar;
- c) să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii;
- d) să sisteze prestarea unui serviciu, pe o linie sau într-o stație atunci când acest serviciu nu este profitabil, cu excepția cazului în care acest serviciu este convenit în cadrul unui contract de servicii publice;
- e) să își extindă cota de piață, să dezvolte noi tehnologii și noi servicii și să adopte tehnici manageriale inovatoare.

## **Secțiunea a 2-a**

### **Separarea între administrarea infrastructurii și operațiunile de transport feroviar**

**Articolul 12. Separarea conturilor**

(1) Bilanțurile, situațiile de profit și pierderi pentru activitățile legate de prestarea serviciilor de transport, se gestionează și se publică separat de cele pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare.

(2) Subsițiile alocate unuia dintre cele două sectoare de activitate stabilite la alineatul (1) nu pot fi transferate celuilalt.

(3) Întreprinderile feroviare înregistrează veniturile și costurile pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri separat de cele pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport feroviar de pasageri și le prezintă anual Autorității Feroviare și Ministerului.

(4) Subsiidiile pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport ca obligații de servicii publice se prezintă separat conform procedurilor stabilite de Ministerul Finanțelor, și nu pot fi transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.

(5) Conturile diferitor sectoare de activitate menționate la alineatele (1) se țin în așa fel încât să permită:

a) monitorizarea interdicției de transfer al subsidiilor alocate unui sector de activitate la un altul;

b) monitorizarea utilizării veniturilor din tarifele de utilizare a infrastructurii și din alte activități comerciale.

### **Articolul 13. Independența Administratorului Infrastructurii**

(1) Administratorul Infrastructurii este independent la luarea deciziilor în legătură cu funcțiile esențiale.

(2) Membrii organelor de conducere al Administratorului Infrastructurii acționează în mod nediscriminatoriu și imparțial, evitând conflictele de interese.

(3) Administratorul Infrastructurii trebuie să fie organizat ca o entitate distinctă în mod legal de orice întreprindere feroviară.

(4) Aceleași persoane nu pot fi numite sau angajate concomitent:

a) ca membri ai organelor de conducere al Administratorului Infrastructurii și al unei întreprinderi feroviare;

b) ca persoane responsabile cu luarea deciziilor cu privire la funcțiile esențiale și ca membri ai organelor de conducere al unei întreprinderi feroviare;

(5) În cazul în care sistemele de informații sunt comune diferitor entități, dreptul de acces la informații cu accesibilitate limitată din punct de vedere comercial referitoare la funcțiile esențiale se oferă personalului Administratorului Infrastructurii, autorizat în baza încheierii unui acord de confidențialitate.

(6) Informațiile cu accesibilitate limitată din punct de vedere comercial referitoare la funcțiile esențiale nu pot fi transmise altor entități.

### **Articolul 14. Independența funcțiilor esențiale**

(1) Administratorul Infrastructurii are independență organizatorică și decizională în ceea ce privește funcțiile esențiale.

(2) În sensul alineatului (1), se aplică următoarele condiții:

a) o întreprindere feroviară sau orice altă entitate juridică nu poate să exercite o influență decisivă asupra Administratorului Infrastructurii în ceea ce privește funcțiile esențiale;

b) o întreprindere feroviară nu poate să influențeze asupra numirilor și concedierilor persoanelor responsabile de luarea deciziilor cu privire la funcțiile esențiale de gestionare a infrastructurii;

c) la desemnarea persoanelor în funcții responsabile de funcțiile esențiale se evită orice conflict de interese.

**Articolul 15.** Imparțialitatea Administratorului Infrastructurii în ceea ce privește gestionarea traficului și planificarea întreținerii

(1) Funcțiile de gestionare a traficului se exercită într-o manieră transparentă și nediscriminatorie, iar persoanele responsabile de luarea deciziilor cu privire la aceste funcții nu trebuie să fie afectate de conflictele de interese.

(2) În cazul perturbării traficului Administratorul Infrastructurii comunică neîntârziat despre situația survenită întreprinderilor feroviare afectate.

(3) Administratorul Infrastructurii în cazul acordării accesului suplimentar la procesul de monitorizare al transportului mărfurilor pe traseu sau deplasării trenurilor, prestează acest serviciu întreprinderilor feroviare vizate în mod transparent și nediscriminatoriu.

(4) În procesul de planificare pe termen lung a lucrărilor majore de întreținere și/sau reînnoire a infrastructurii feroviare, Administratorul Infrastructurii consultă solicitanții vizați și ține cont de propunerile acestora.

(5) Administratorul Infrastructurii efectuează programarea lucrărilor de întreținere a infrastructurii într-un mod nediscriminatoriu.

**Articolul 16.** Condiții de utilizare a veniturilor Administratorului Infrastructurii

(1) Veniturile din activitățile de gestionare a infrastructurii feroviare se utilizează de către Administratorul infrastructurii doar în scopul asigurării funcționării infrastructurii feroviare, inclusiv pentru întreținerea, dezvoltarea infrastructurii feroviare și pentru rambursarea împrumuturilor contractate.

(2) Administratorul Infrastructurii nu achită dividende acționarilor societății. Profitul obținut din gestionarea infrastructurii se utilizează pentru dezvoltarea infrastructurii și înnoirea echipamentelor de întreținere a infrastructurii.

(3) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare nu acordă împrumuturi unul altuia.

(4) Datoriile Administratorului Infrastructurii trebuie să fie separate de datoriile altor entități, întreprinderi feroviare.

**Articolul 17.** Finanțarea infrastructurii feroviare

(1) Guvernul, prin intermediul Ministerului, asigură dezvoltarea infrastructurii feroviare, conform Programului național de infrastructură feroviară aprobat de Guvern, în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală.

(2) Costurile anuale de funcționare a infrastructurii feroviare se prognozează de către Administratorul Infrastructurii pe baza traficului contractat cu întreprinderile feroviare, a normativelor tehnice de întreținere, reparație a infrastructurii feroviare și a proiectelor de reabilitare și/sau de modernizare a infrastructurii conform Programului național de infrastructură feroviară aprobat de Guvern.

(3) Asigurarea funcționării infrastructurii feroviare, inclusiv întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare se realizează de către Administratorul Infrastructurii din contul:

a) veniturilor din prestarea serviciilor de utilizare a infrastructurii feroviare;

b) finanțărilor externe nerambursabile;

c) creditelor interne și creditelor externe recreditate de stat conform procedurilor aprobate de Guvern;

d) subsidiilor/alocațiilor de la bugetul de stat;

e) altor venituri legale.

(4) În cazul unor calamități naturale, dezastre sau evenimente pe calea ferată, elementele afectate ale infrastructurii vor fi repuse în funcțiune în cel mai scurt timp, utilizându-se resursele ce pot fi mobilizate în acest scop.

(5) Cheltuielile cauzate de repunerea în funcțiune a infrastructurii feroviare publice, afectată ca urmare a unor calamități naturale, dezastre sau evenimente pe calea ferată se acoperă de la bugetul de stat, în cazul insuficienței surselor determinate conform prevederilor alineatului (1) și (4).

### **Secțiunea a 3-a**

#### **Accesul la infrastructura și serviciile feroviare**

##### **Articolul 18. Condițiile de acces la infrastructura feroviară**

(1) Întreprinderilor feroviare li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructura feroviară din Republica Moldova în vederea operării oricărui 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 existente.

(2) Accesul la infrastructura feroviară publică, la echipamentele feroviare și facilitățile de servicii feroviare se acordă întreprinderilor feroviare în baza încheierii contractului cu Administratorul Infrastructurii pentru acces la infrastructura feroviară, inclusiv cu următoarele condiții:

a) întreprinderea feroviară este autorizată conform prevederilor Codului și înregistrată conform Legii nr. 220/2007 privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali;

b) întreprinderea feroviară deține un certificat de siguranță.

(3) În cazul serviciilor de transport feroviar între Republica Moldova și alte state, dreptul de acces prevăzut la aliniatul (1) poate fi limitat din lipsa

accesului nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile aferente din statul respectiv.

**Articolul 19.** Limitarea dreptului de acces și a dreptului de îmbarcare și debarcare a pasagerilor

(1) Autoritatea Feroviară poate limita dreptul de acces pentru operarea serviciilor de transport între un punct de plecare și o destinație care fac obiectul unui sau mai multor contracte de servicii publice și care acoperă același traseu sau un traseu alternativ. Dreptul de acces este limitat dacă exercitarea acestui drept ar periclita echilibrul economic al unui sau mai multor contracte de servicii publice.

(2) Organul de reglementare a pieței stabilește dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis, în baza unei analize economice obiective. Acest fapt se stabilește după solicitarea oricăreia dintre următoarele entități sau autorități, înaintate în termen de 30 zile de la primirea informațiilor privind serviciul destinat pasagerilor:

- a) autorității care a atribuit contractul de servicii publice;
- b) oricărei alte autorități interesate care are dreptul de a limita accesul în sensul prezentului articol;
- c) Administratorul Infrastructurii;
- d) întreprinderii feroviare care execută contractul de servicii publice.

(3) Organul de reglementare a pieței prezintă motivele deciziei sale și modul de contestare a acestora de către:

- a) autoritatea care a limitat dreptul de acces;
- b) Administratorul Infrastructurii;
- c) întreprinderea feroviară care execută contractul de servicii publice;
- d) întreprinderea feroviară care solicită accesul.

(4) În cazul în care Organul de reglementare a pieței constată că echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis de serviciul destinat pasagerilor, acesta indică eventualele modificări ale serviciului respectiv, care ar garanta îndeplinirea condițiilor de acordare a dreptului de acces.

**Articolul 20.** Condițiile de acces la servicii

(1) Administratorul Infrastructurii furnizează prin contract, în condiții nediscriminatorii, tuturor întreprinderilor feroviare autorizate și certificate în condițiile Codului, pachetul minim de acces (servicii), accesul la facilitățile de servicii și la necesitate, serviciile suplimentare și auxiliare.

1) Tarifele pentru pachetul minim de servicii și accesul pe calea ferată la structurile de servicii și / sau instalațiile de servicii se bazează pe costurile care sunt suportate direct ca rezultat al unei operațiuni de transport feroviar.

2) Pachetul minim de acces (servicii) include:

- a) gestionarea cererii pentru capacitatea de infrastructură;

b) dreptul de utilizare a capacității de infrastructură alocate;  
 c) utilizarea liniilor de cale ferată, a schimbătoarelor de cale și a joncțiunilor (punctelor de intersecții a liniilor de cale ferată);

d) gestionarea traficului de trenuri, inclusiv semnalizarea, sistemul de monitorizare operativă și comunicare și furnizarea de informații privind circulația trenurilor;

e) furnizarea oricărei alte informații necesare pentru gestionarea traficului pentru care a fost alocată capacitatea de infrastructură.

3) Accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, se acordă la următoarele facilități de servicii, atunci când acestea există, precum și la serviciile prestate în aceste unități:

a) echipamente de alimentare cu combustibil;

b) gările, stațiile pentru pasageri, și marfă, clădirile acestora și celelalte instalații, inclusiv afișarea informațiilor despre călătorie și amplasamentul adecvat pentru serviciile de emiteră a biletelor;

c) terminalele de marfă;

d) facilitățile de formare a trenurilor;

e) liniile de depozitare;

f) facilități tehnice pentru întreținere;

g) depozite de întreținere și alte facilități tehnice;

h) facilități de descărcare;

i) porturile conectate la infrastructura feroviară;

j) facilități tehnice, inclusiv instalațiile de curățare și spălare;

4) Suplimentar pachetului minim de acces, Administratorul Infrastructurii poate percepe și poate furniza serviciile suplimentare:

a) preîncălzirea trenurilor de pasageri;

b) furnizarea de combustibil;

c) servicii de manevră și orice alte servicii furnizate la structurile și facilitățile de servicii;

d) servicii personalizate pentru:

- controlul transportului mărfurilor periculoase;

- asistență în exploatarea trenurilor cu încărcături speciale.

5) Servicii auxiliare:

a) accesul la rețelele de comunicații electronice;

b) furnizarea de informații suplimentare;

c) revizia și echiparea tehnică a vehiculelor feroviare;

d) servicii de emiteră a biletelor în gările pentru pasageri;

e) serviciile de întreținere a materialului rulant care necesită facilități specifice.

(2) Operatorii infrastructurii de servicii oferă în mod nediscriminatoriu tuturor întreprinderilor feroviare accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile indicate în documentul de referință al rețelei și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.

(3) Pentru a garanta transparența deplină și accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii menționate la alineatul (1) punctul 3) literele a), b), c), e), i) precum și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri, în cazul în care operatorul unei astfel de infrastructuri de servicii este controlată de o entitate care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe piața de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, operatorii acestor infrastructuri de servicii trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din punct de vedere organizatoric și decizional față de respectiva entitate.

1) Condiția de independență prevăzută în acest alineat nu implică cerința de instituire a unei entități juridice separate pentru infrastructurile de servicii și poate fi obținută prin organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași entități juridice.

2) Pentru toate infrastructurile de servicii menționate la alineatul (1) punctul 3), operatorul sau respectiva entitate duc o evidență a veniturilor și cheltuielilor separate pentru aceste servicii.

3) În cazul în care operarea infrastructurii de servicii este asigurată de Administratorii Infrastructurii sau operatorul unei infrastructuri de servicii se află sub controlul direct sau indirect al Administratorului Infrastructurii, îndeplinirea cerințelor stabilite în prezentul alineat se consideră demonstrată prin respectarea cerințelor articolului 14.

(4) Cererile depuse de întreprinderile feroviare pentru acordarea accesului la servicii și furnizarea acestora în cadrul infrastructurii de servicii la care se face referire la alineatul (1) punctul 3) se examinează în termen de 30 zile din ziua înregistrării. Aceste cereri pot fi respinse numai dacă există alternative viabile care le permit operarea serviciului respectiv de transport de marfă sau pasageri pe aceleași rute sau pe rute alternative în condiții acceptabile din punct de vedere economic. Acest lucru nu obligă operatorul infrastructurii de servicii să realizeze investiții în resurse sau infrastructuri pentru a răspunde tuturor cererilor depuse de întreprinderile feroviare.

(5) În cazul în care întreprinderile feroviare solicită accesul la servicii și furnizarea acestora în cadrul unei infrastructuri de servicii gestionate de un operator al infrastructurii de servicii menționat la alineatul (3), operatorul infrastructurii de servicii justifică, în scris, orice decizie de respingere și indică alternative viabile în cadrul altor facilități de servicii.

(6) În cazul în care un operator al infrastructurii de servicii prestează serviciile stabilite la alineatul (1) punctul 3) și nu poate soluționa conflictul între diferite cereri pentru infrastructura respectivă prin propunerea unor alternative, solicitantul poate depune o plângere la Organul de reglementare a pieței, care examinează cazul și la necesitate propune măsuri posibile, pentru a asigura satisfacerea cererii de capacitate a respectivului solicitant.

(7) În cazul în care o infrastructură de servicii menționată la alineatul (1) punctul 3) nu este utilizată timp de cel puțin doi ani consecutiv, aceasta poate fi

dată în locațiune întreprinderilor feroviare interesate în modul stabilit de Guvern, cu excepția cazului în care operatorul respectivei infrastructuri de servicii demonstrează faptul că un proces de reconversie aflat în desfășurare face imposibilă utilizarea acesteia de către o întreprindere feroviară.

(8) În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii prestează oricare dintre serviciile menționate la alineatul (1) punctul 4, acesta le furnizează la cerere întreprinderilor feroviare, într-o manieră nediscriminatorie.

(9) Operatorul infrastructurii de servicii nu este obligat să presteze serviciile menționate la alineatul (1) punctul 5) dacă acestea nu prezintă interes economic. Operatorul infrastructurii de servicii care decide să presteze oricare dintre serviciile respective, este obligat să le presteze întreprinderilor feroviare, în mod nediscriminatoriu.

(10) La încheierea tratatelor internaționale, prevederile acestora nu trebuie să limiteze accesul la infrastructura feroviară publică, la echipamentele și serviciile feroviare, nu trebuie să creeze discriminarea întreprinderilor feroviare sau să restricționeze posibilitatea întreprinderilor feroviare de a opera servicii de transport feroviar internațional.

## **Capitolul IV**

### **CONDIȚII DE ACTIVITATE A ÎNTRINDERILOR FEROVIARE**

**Articolul 21.** Condiții pentru desfășurarea activității de transport feroviar

(1) Pentru desfășurarea activității de transport feroviar, întreprinderile feroviare trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- 1) Întreprinderea nu a fost declarată insolubilă;
- 2) Administratorul întreprinderii nu a fost condamnat penal prin hotărâre judecătorească definitivă și irevocabilă pentru infracțiuni economice sau din domeniul transporturilor;
- 3) Administratorul întreprinderii nu a fost sancționat pentru încălcări grave sau repetate cu privire la îndeplinirea obligațiilor impuse de legislația muncii, inclusiv obligațiile impuse de securitatea și sănătatea în muncă și, de legislația privind asigurările medicale, precum și de legislația vamală, în cazul unei companii care intenționează să opereze transporturi internaționale de mărfuri supuse procedurilor vamale.
- 4) Întreprinderea are capacitate financiară necesară unei perioade de 12 luni pentru:
  - a) îndeplinirea obligațiilor sale de remunerare a personalului;
  - b) achitarea impozitelor pentru activele deținute și contribuțiilor la asigurările sociale;
  - c) întreținerea parcului de vehicule feroviare deținut, conform cerințelor tehnice de exploatare și întreținere prescrise de uzina producătoare.

5) Întreprinderea are încheiat un contract cu o entitate sau are o subdiviziune cu personal competent, care posedă cunoștințele și experiența necesară pentru exercitarea unui control operațional, a unei supravegheri sigure și eficiente a activității de transport feroviar.

6) Întreprinderea deține capacitatea de a acoperi riscurile de răspundere civilă și este asigurată în mod corespunzător pentru acoperirea, în conformitate cu legislația răspunderii sale civile în caz de accidente sau incidente, în special, în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile, materialul rulant și terții. Mărimea minimului de asigurare se stabilește de Guvern în funcție de tipul activității și riscurile acesteia.

(2) Pentru a verifica îndeplinirea condițiilor prevăzute în aliniatul (1), Autoritatea Feroviară la efectuarea controlului de stat asupra respectării condițiilor pentru desfășurarea activității de transport feroviar în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, examinează următoarele informații și documente, care pot fi obținute de sine stătător sau solicitate de la întreprindere privind:

- a) resursele financiare disponibile;
- b) fondurile și activele disponibile cu titlu de garanție;
- c) capitalul circulant;
- d) costurile relevante serviciilor prestate, inclusiv valoarea de bilanț sau costurile de achiziție a terenurilor, clădirilor, instalațiilor și a materialului rulant;
- e) sarcinile instituite asupra activelor întreprinderii;
- f) impozitele și contribuțiile la asigurările sociale;
- g) rapoarte de audit pentru ultimii ani;
- h) asigurarea în caz de accidente, în special în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile, poșta și vehiculele feroviare;
- i) angajarea sau contractarea personalului competent, care posedă cunoștințele sau experiența necesară pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure, și eficiente a activității de transport feroviar;
- j) vehiculele feroviare înregistrate în RNVF.

(3) Întrunirea condițiilor stabilite în prezentul articol se confirmă prin emiterea autorizației de transport feroviar, care constituie un act permisiv obligatoriu emis de Autoritatea Feroviară pentru inițierea și desfășurarea activității de transport feroviar.

## **Articolul 22. Procedura de acordare a autorizațiilor de transport feroviar**

(1) Autorizația de transport feroviar se emite în baza evaluării documentelor stabilite la alineatul (2) din articolul 21 și a constatării întrunirii de către entitatea care solicită autorizația de transport feroviar a condițiilor pentru desfășurarea activității de transport feroviar stabilite la alineatul (1) din articolul 21.

(2) Cererea privind autorizația de transport feroviar se examinează în termen de 30 zile de la data recepționării.

(3) Autorizațiile de transport feroviar se eliberează în mod gratuit conform prevederilor anexei nr. 1 la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

(4) Regulile privind modul de examinare și soluționare a cererilor, modelul tipizat și conținutul autorizațiilor de transport feroviar se aprobă de către Autoritatea Feroviară și se publică pagina web oficială.

### **Articolul 23. Controlul întreprinderilor feroviare**

(1) În scopul îndeplinirii condițiilor prevăzute în prezentul Cod, Autoritatea Feroviară are dreptul să controleze întreprinderile feroviare care prestează servicii de transport feroviar pentru a verifica condițiile pentru desfășurarea activității de transport feroviar și respectării prevederilor Codului.

(2) Autoritatea Feroviară efectuează controale planificate și controale inopinate în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.

(3) Întreprinderile feroviare care își lansează activitatea în domeniul transportului feroviar sau o relansează după o perioadă de întrerupere mai mare de șase luni sunt supuse controlului inopinat.

(4) La constatarea neîndeplinirii condițiilor pentru desfășurarea activității de transport feroviar, Autoritatea Feroviară emite prescripții pentru înlăturarea iregularităților depistate.

(5) Autoritatea Feroviară suspendă sau retrage autorizația de transport feroviar prin decizie oficială cu informarea obligatorie a întreprinderii în cazul constatării repetate a neîndeplinirii condițiilor pentru desfășurarea activității de transport feroviar.

(6) Suspendarea autorizației de transport feroviar se aplică în cazul abaterilor de la condițiile pentru desfășurarea activității de transport feroviar cu excepția condiției privind capacitatea de a acoperi riscurile de răspundere civilă și în cazul utilizării de către întreprinderea feroviară a materialului rulant circulația căruia este restricționată.

(7) Retragerea autorizației de transport feroviar se efectuează în cazul neîndeplinirii de către întreprinderea feroviară a condiției privind capacitatea de a acoperi riscurile de răspundere civilă și în cazul utilizării de către întreprinderea feroviară a materialului rulant circulația căruia este restricționată.

(8) Contestarea acțiunilor, a inacțiunilor și a actelor administrative emise în cadrul procedurii de control se efectuează în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.

### **Articolul 24. Prescripțiile emise de Autoritatea Feroviară și termenii de conformare**

(1) Autoritatea Feroviară emite prescripții în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 și în baza cărora se recomandă, și se indică modalități de

înlăturare a încălcărilor, stabilind un termen pentru remedierea situației, după cum urmează:

a) un termen de maximum 2 luni – pentru recrutarea personalului competent prevăzut la articolul 21 în cazul în care personalul desemnat nu deține competențele necesare;

b) un termen de maximum 6 luni – atunci când entitatea trebuie să se conformeze condiției pentru deținerea capacității financiare;

c) un termen de maximum 2 luni – în cazul neîndeplinirii condiției privind acoperirea riscurilor de răspundere civilă.

Termenul maxim acordat pentru lichidarea încălcărilor nu poate depăși cumulativ 6 luni de zile.

(2) În termenele menționate la alin. (1), entitatea este obligată să-și desfășoare activitatea în conformitate cu prevederile cadrului normativ.

(3) În cazul constatării încălcărilor privind condițiile pentru desfășurarea activității de transport feroviar și al imposibilității acordării unui nou termen pentru înlăturarea acestora, Autoritatea Feroviară retrage autorizația de transport feroviar.

**Articolul 25.** Crearea și gestionarea registrelor de către Autoritatea Feroviară

(1) Autoritatea Feroviară creează, dezvoltă și actualizează Registrul operatorilor de transport feroviar și RNVF, care este public, poate fi accesat și consultat, în formă electronică, în mod gratuit, de către entitățile înregistrate, precum și de către autoritățile publice interesate.

(2) Registrele sunt create și gestionate pentru monitorizarea operatorilor de transport feroviar, entităților de întreținere a vehiculelor feroviare și vehiculelor feroviare.

(3) În scopul garantării caracterului confidențial al datelor cu caracter personal, în cadrul activităților de recepționare a notificărilor, de ținere a Registrului și de acordare a accesului, Autoritatea Feroviară instituie măsuri organizatorice și de ordin tehnic necesare pentru protecția datelor cu caracter personal, în conformitate cu prevederile Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.

**Articolul 26.** Activitatea de supraveghere a siguranței feroviare

(1) Autoritatea feroviară efectuează supravegherea continuă a menținerii condițiilor:

a) pentru desfășurarea activității de transport feroviar de către întreprinderile feroviare;

b) de certificare a siguranței feroviare pentru întreprinderile feroviare;

c) de autorizare a siguranței feroviare pentru administratorul infrastructurii.

(2) Activitatea de supraveghere prevede monitorizarea continuă a menținerii condițiilor pentru desfășurarea activității de transport feroviar, și aplicării sistemului de management al siguranței.

(3) Activitatea de supraveghere se realizează prin evaluarea situațiilor economico-financiare semestriale, rapoartelor privind incidentele și accidentele feroviare, procesului de întreținere a vehiculelor feroviare și procesului de întreținere a infrastructurii feroviare.

(4) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii achită plăți pentru supravegherea menținerii condițiilor stabilite la alineatul (1). Plățile constituie venituri colectate de către Autoritatea Feroviară pentru finanțarea cheltuielilor aprobate în bugetul acesteia.

(5) Nomenclatorul serviciilor de supraveghere, mărimea plăților, precum și modul de achitare a plăților se stabilesc de către Guvern.

## **Capitolul V**

### **PERCEPEREA DE TARIFE PENTRU UTILIZAREA INFRASTRUCTURII FEROVIARE ȘI ALOCAREA CAPACITĂȚII DE INFRASTRUCTURĂ FEROVIARĂ**

#### **Secțiunea 1**

#### **Principii generale**

**Articolul 27.** Utilizarea efectivă a capacității de infrastructură și veniturile din utilizarea acesteia

(1) Sistemul de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură feroviară trebuie să permită Administratorului Infrastructurii să introducă pe piață și să utilizeze optim și efectiv capacitățile de infrastructură disponibile.

(2) Veniturile din prestarea serviciilor de utilizare a infrastructurii feroviare se constituie din plățile pentru serviciile stabilite în pachetul minim de acces.

**Articolul 28.** Documentul de referință al rețelei

(1) După consultarea părților interesate, Administratorul Infrastructurii stabilește și publică anual pe pagina web oficială un document de referință al rețelei.

(2) Documentul de referință al rețelei stabilește natura și caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție întreprinderilor feroviare și conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară, în special:

- a) dispoziții generale;
- b) condițiile de acces și de utilizare a infrastructurii feroviare;
- c) prezentarea generală a traficului și a caracteristicilor tehnice ale infrastructurii feroviare disponibile și a restricțiilor privind utilizarea acesteia;

d) principiile, prioritățile și criteriile pentru alocarea capacităților de infrastructură;

e) tipurile de servicii;

f) principiile de percepere a tarifelor și taxelor pentru servicii;

g) nivelul tarifelor și metoda lor de calcul.

(3) Conținutul și formatul documentului de referință al rețelei se stabilește de către Minister și se publică pe pagina web oficială.

(4) Administratorul Infrastructurii întocmește documentul de referință al rețelei în consultare cu Autoritatea Feroviară și îl prezintă Ministerului spre aprobare.

(5) Documentul de referință al rețelei se publică cel târziu cu patru luni înainte de data limită pentru aplicarea cererilor pentru capacități de infrastructură.

## **Secțiunea a 2-a**

### **Tarife pentru servicii și utilizarea infrastructurii**

**Articolul 29.** Modul de stabilire a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii

(1) Administratorul Infrastructurii în baza unei metodologii aprobate de Guvern, prezintă Ministerului spre aprobare un sistem de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare, cu respectarea legislației naționale și tratatelor internaționale. Nivelul tarifelor trebuie să asigure o competitivitate optimă cu alte tipuri de transport.

(2) Sistemele de tarifare trebuie să asigure aplicarea unor tarife echivalente și nediscriminatorii pentru diferitele tipuri de servicii pentru toate întreprinderile feroviare care prestează același tip de servicii, și că tarifele aplicate efectiv respectă regulile stabilite în documentul de referință al rețelei.

(3) La prelucrarea datelor furnizate de solicitanți se asigură respectarea legislației privind secretul comercial, confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor și a datelor cu caracter personal.

**Articolul 30.** Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii

(1) Administratorul Infrastructurii este stimulat, respectându-se cerințele în materie de siguranță și prin menținerea și îmbunătățirea calității serviciului de utilizare a infrastructurii, să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces.

(2) Fără a influența competența Administratorului Infrastructurii privind planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare și principiului bugetar al anualității la aplicarea acestuia, Guvernul asigură încheierea unui contract multianual pentru administrarea infrastructurii cu Administratorul Infrastructurii pe o perioadă de cel puțin cinci ani.

(3) Guvernul poate pune în aplicare stimulente (subsidii) în baza contractului multianual prin intermediul măsurilor de reglementare sau printr-o

combinație de stimulente și măsuri de reglementare în vederea reducerii costurilor stabilite în contractul multianual și reducerii nivelului tarifelor de acces la infrastructură și servicii.

(4) La aplicarea stimulentele prin intermediul măsurilor de reglementare, Guvernul se va baza pe o analiză a reducerilor de costuri care ar putea fi obținute.

(5) Clauzele contractului multianual și structura plăților destinate asigurării finanțării Administratorului Infrastructurii trebuie să fie convenite în avans și să acopere întreaga durată a contractului.

(6) Contractul multianual se consultă cu solicitanții cunoscuți și potențiali de capacități de infrastructură la necesitate și la cererea acestora.

(7) Administratorul Infrastructurii asigură coerența dintre dispozițiile contractului multianual și planul său de afaceri.

(8) Administratorul Infrastructurii duce o evidență a activelor administrate, pentru a evalua finanțarea necesară reparării sau înlocuirii acestora.

(10) Evidența activelor Administratorului infrastructurii trebuie să includă informații privind cheltuielile cu reînnoirea și modernizarea infrastructurii.

(11) Administratorul Infrastructurii stabilește o metodă de repartizare a costurilor între diferitele categorii de servicii oferite întreprinderilor feroviare.

### **Articolul 31. Reguli de tarifare a infrastructurii feroviare**

(1) Tarifele pentru utilizarea infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii se stabilesc de Administratorul Infrastructurii în conformitate cu Metodologia aprobată de Guvern.

(2) Administratorul Infrastructurii și operatorul infrastructurii de servicii stabilesc plățile pentru utilizarea infrastructurii și servicii în conformitate cu tarifele, regulile și baremurile stabilite în documentul de referință al rețelei.

(3) Tarifele pentru pachetul minim de acces și pentru accesul la secțiunile de infrastructură feroviară care conectează infrastructurile de servicii se stabilesc la costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar pe aceste secțiuni.

(4) Tarifele pentru utilizarea infrastructurii feroviare pot include o componentă, care să reflecte deficitul de capacitate pentru anumite secțiuni ale infrastructurii feroviare pe durata perioadelor de saturare.

(5) Dacă serviciile ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu nu trebuie să depășească costul prestației, plus un profit rezonabil.

(6) Pentru capacitatea utilizată, în scopul întreținerii infrastructurii pot fi percepute tarife. Respectivele tarife se stabilesc în baza costului direct cauzat de utilizarea capacității respective.

(7) Operatorul infrastructurii de prestare a serviciilor menționate la punctele 3) 4) și 5) din alineatul (1) al articolului 20, prezintă Administratorului

infrastructurii informațiile referitoare la tarifele care urmează a fi incluse în documentul de referință al rețelei.

(8) Administratorul Infrastructurii cooperează cu administratorii de infrastructură din exteriorul țării pentru a asigura coordonarea activității de tarifare a serviciilor de utilizare a infrastructurii pentru serviciile de transport feroviar în trafic internațional.

**Articolul 32. Excepții de la regulile de tarifare a infrastructurii feroviare**

(1) Pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către Administratorul Infrastructurii, dacă piața permite, tarifele pot fi majorate în baza Metodologiei aprobată de Guvern, pe baza unor principii de eficiență, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată competitivitatea optimă pe segmentele pieței de transport feroviar.

(2) Majorarea tarifelor poate fi efectuată în baza evaluării relevanței pentru segmentele de piață specifice stabilite în documentul de referință al rețelei.

1) Lista segmentelor de piață cuprinde cel puțin segmentele: serviciul de transport feroviar de mărfuri, serviciul de transport feroviar de pasageri.

2) Segmentele de piață pot fi diferențiate în funcție de destinații, mărfurile sau de pasagerii transportați.

(3) Tarifele medii și marginale percepute pentru utilizarea echivalentă a infrastructurii trebuie să fie comparabile. Aceleași servicii de pe aceleași segmente de piață sunt supuse acelorași tarife.

(4) Nivelul tarifelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurii de către segmentele de piață care pot plăti cel puțin costul suportat direct ca urmare a operării serviciilor de transport feroviar, plus un profit rezonabil stabilit de Guvern.

**Articolul 33. Reduceri la utilizarea infrastructurii**

(1) Prin excepție de la principiul costurilor directe enunțat la articolul 31 alineatul (3), Ministerul aplică reduceri în mod nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor infrastructurii feroviare în cazurile specificate de Guvern.

(2) Cu excepția prevederilor alineatului (3), reducerile se limitează la economisirea efectivă a costurilor administrative ale Administratorului Infrastructurii. La calculul reducerii nu se consideră economiile efective deja incluse în tariful perceput.

(3) Ministerul poate introduce, pentru toți utilizatorii infrastructurii, sisteme de reduceri pentru fluxuri de circulație determinate, prin care acordă reduceri pe o perioadă limitată pentru a încuraja dezvoltarea unor noi servicii de transport feroviar sau reduceri care favorizează utilizarea unor linii folosite mult sub capacitatea lor.

(4) Reducerile se pot referi doar la tarifele percepute pentru o secțiune determinată de infrastructură.

(5) Reducerile se consultă cu Organul de reglementare a pieței.

**Articolul 34.** Planuri de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite

(1) Guvernul poate introduce un sistem de compensare pe o perioadă limitată pentru utilizarea infrastructurii feroviare cu privire la costurile de mediu, de accident și de infrastructură ale altor tipuri de transport, în măsura în care aceste costuri depășesc costurile echivalente ale transportului feroviar.

(2) Compensațiile se acordă utilizatorilor de infrastructură în mod nediscriminatoriu sub formă de reduceri a tarifelor de acces la infrastructură.

(3) Metodologia de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură se aprobă de Guvern.

**Articolul 35.** Sistemul performanțelor

(1) Utilizatorii cărora li s-au alocat trase sunt încurajați să îmbunătățească performanțele de utilizare a rețelei feroviare printr-un sistem de îmbunătățire a performanței aprobat de Minister.

(2) Sistemul de îmbunătățire a performanței se aplică întregii rețele feroviare și poate conține:

a) supraplăți pentru utilizatorii de infrastructură care perturbă exploatarea rețelei prin întâzieri;

b) compensații pentru utilizatorii de infrastructură care au avut de suferit din cauza perturbării (întârzierilor);

c) plăți de acces la infrastructură mai reduse ca recompensă pentru depășirea performanțelor.

(3) Mărimea plăților se stabilește în baza metodologiei aprobate de Guvern. Veniturile ratate conform alin.(2) lit. (b-c) nu sunt compensate de către Guvern.

**Articolul 36.** Tarifele de rezervare

(1) Pentru capacitatea de infrastructură alocată, dar neutilizată Administratorul Infrastructurii percepe un tarif corespunzător, conform regulilor de alocare a capacității de infrastructură aprobate de Guvern.

(2) Tariful de neutilizare încurajează utilizarea eficientă a capacităților alocate.

(3) Tariful de neutilizare a capacității alocate se indică obligatoriu în contractul prin care se alocă capacitatea de infrastructură.

(4) Organul de reglementare a pieței controlează și înaintează propuneri pentru revizuirea tarifelor de rezervare.

**Articolul 37.** Cooperarea în privința sistemelor de tarifare pentru mai mult de o rețea

(1) Administratorul Infrastructurii se obligă să colaboreze cu alți administratori ai infrastructurii din alte state pentru:

- a) aplicarea unor sisteme de tarifare eficiente;
- b) a coordona activitatea de tarifare a infrastructurii pentru serviciile de transport feroviar internațional;
- c) a tarifa serviciile de transport feroviar care utilizează mai multe rețele de infrastructură.

(2) În procesul de cooperare se urmărește garantarea în special a competitivității optime a serviciilor de transport feroviar, inclusiv la nivel internațional și asigurarea utilizării eficiente a rețelei feroviare din Republica Moldova.

### **Secțiunea a 3-a** **Alocarea capacităților de infrastructură**

#### **Articolul 38. Drepturile asupra capacității**

(1) Capacitățile de infrastructură alocate de către Administratorul Infrastructurii nu pot fi transferate de către acesta unei alte întreprinderi sau unui alt serviciu de transport.

(2) Transferul dreptului de folosire a capacității de infrastructură a unui solicitant către altul este interzisă și determină excluderea de la alte alocări de capacitate.

(3) Utilizarea capacităților de către o întreprindere feroviară în situația în care desfășoară activitățile unui solicitant care nu este o întreprindere feroviară nu se consideră transfer.

(4) Dreptul de a utiliza capacități determinate ale infrastructurii sub formă de trasă poate fi acordat solicitanților pe durata maximă corespunzătoare unui grafic de circulație.

(5) Drepturile și obligațiile Administratorului Infrastructurii și ale solicitanților cu privire la orice alocare a capacităților se stabilesc prin contract.

(6) Dacă un solicitant intenționează să solicite o capacitate de infrastructură, în cazul în care dreptul de acces la această infrastructură este limitat, acesta trebuie să informeze Administratorul Infrastructurii și Organul de reglementare a pieței cu cel puțin 6 luni înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație la care se referă cererea de capacitate.

(7) Administratorul Infrastructurii în termen de 10 zile de la primirea cererii, evaluează impactul economic al serviciului de transport pentru care se solicită alocarea capacității cu drept de acces limitat, asupra contractelor de servicii publice existente în consultare cu Organul de reglementare a pieței, Autoritatea Feroviară (care a încheiat contractul de servicii publice, și care a limitat accesul la infrastructură) și întreprinderile feroviare care execută contractul de servicii publice pe ruta afectată.

#### **Articolul 39. Alocarea capacităților**

(1) Guvernul aprobă Regulile de alocare a capacităților de infrastructură și Contractul-tip de alocare a capacității, sub rezerva condiției de independență a administrării prevăzută la articolul 9.

(2) Administratorul Infrastructurii aplică Regulile de alocare a capacităților de infrastructură în mod echitabil și nediscriminatoriu.

(3) Administratorul Infrastructurii respectă confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor și a datelor cu caracter personal care îi sunt comunicate.

**Articolul 40.** Colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură pe mai multe rețele

(1) Administratorul Infrastructurii colaborează cu administratorii de infrastructură din alte state pentru a permite crearea și alocarea eficientă a traselor pentru transportul feroviar în trafic internațional.

(2) Administratorul Infrastructurii stabilește proceduri necesare pentru organizarea și alocarea traselor care traversează mai multe rețele feroviare în conformitate cu prevederile Codului.

#### **Articolul 41.** Solicitanții

(1) Cererile pentru obținerea unor capacități de infrastructură pot fi făcute de către solicitanți. Pentru a utiliza aceste capacități de infrastructură, solicitanții care nu sunt întreprinderi feroviare, desemnează o întreprindere feroviară pentru a încheia un contract cu Administratorul Infrastructurii pentru accesul la infrastructură.

(2) Administratorul Infrastructurii poate impune anumite cerințe solicitanților în vederea asigurării încasării plăților în avans și a utilizării viitoare a infrastructurii. Respectivele cerințe trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Aceste cerințe se specifică în documentul de referință al rețelei.

(3) Cerințele menționate în alineatul (2) pot include doar prevederea unei garanții financiare care nu trebuie să depășească un nivel realizabil, proporțional cu nivelul de activitate prevăzut al solicitantului, și garantarea capacității acestuia de pregătire a unor oferte conforme pentru obținerea unor capacități de infrastructură.

#### **Articolul 42.** Contractul de alocare a capacității

(1) Contractul de alocare a capacității se încheie între Administratorul Infrastructurii și solicitant. Contractul precizează caracteristicile capacităților de infrastructură cerute de solicitant și oferite acestuia pe o perioadă care poate depăși valabilitatea unui grafic de circulație.

(2) Contractul nu trebuie să împiedice utilizarea infrastructurii în cauză de către alți solicitanți sau servicii.

(3) Contractul prevede modificarea sau limitarea clauzelor pentru a permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare. Modificările pot fi efectuate în limita excepțiilor stabilite prin Regulile de alocare a capacităților de infrastructură.

(4) Contractul cuprinde clauze privind repararea prejudiciului pentru executarea necorespunzătoare a contractului.

(5) Termenul contractului se stabilește de comun acord al părților la contract.

(6) Respectând confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor și a datelor cu caracter personal, caracterul general al fiecărui contract poate fi comunicat oricărei părți interesate.

#### **Articolul 43. Calendarul procesului de alocare**

Administratorul Infrastructurii trebuie să stabilească și să respecte programul de alocare a capacității, termenii și conținutul căruia este descris în regulile aprobate de Guvern privind alocarea capacităților.

#### **Articolul 44. Cererile pentru alocarea capacității de infrastructură**

(1) Capacitatea de infrastructură este oferită pentru utilizare prin alocarea traseilor în baza unui contract pentru utilizarea infrastructurii feroviare contra plată.

(2) Cererile pentru alocarea capacității se examinează în conformitate cu programul procesului de alocare stabilit de Guvern în Regulile de alocare a capacităților.

(3) Pentru trasele care străbat mai multe rețele, solicitanții se pot adresa unui ghișeu unic. Administratorul Infrastructurii poate acționa în numele solicitantului pentru a solicita capacitățile de la alți administratori ai infrastructurii.

(4) La depunerea cererii pentru alocarea capacității, solicitantul achită costul procedurii de examinare pentru alocarea trasei solicitate, conform Regulilor de alocare a capacităților aprobate de Guvern.

(5) Plata pentru examinarea cererii se stabilește de Administratorul Infrastructurii în baza costurilor pentru examinare.

(6) La încheierea contractului de alocare a capacității, solicitantul achită în avans o cotă procentuală în mărime de 10 % din plata stabilită pentru alocarea trasei solicitate.

#### **Articolul 45. Planificarea**

(1) Administratorul Infrastructurii satisface, în mod obiectiv, toate cererile pentru capacități de infrastructură, inclusiv cererile pentru trasee care traversează mai multe rețele, și ține seama, în mod obiectiv, de toate constrângerile impuse solicitanților, inclusiv de efectul economic asupra activităților lor.

(2) În cadrul procesului de planificare și coordonare, Administratorul Infrastructurii poate acorda prioritate serviciilor specifice, dar numai în cazul infrastructurii saturate și specializate.

(3) Administratorul Infrastructurii informează părțile interesate asupra proiectului graficului de circulație și le acordă cel puțin 30 de zile de la publicarea proiectului de grafic pentru prezentarea propunerilor și obiecțiilor. Părțile interesate sunt toți cei care au solicitat capacități de infrastructură și părțile care și-au exprimat dorința să folosească ocazia pentru a formula comentarii asupra modului în care graficul de circulație le poate afecta capacitatea de a obține servicii de transport feroviar pe perioada de valabilitate a graficului de circulație.

(4) Administratorul Infrastructurii ia măsurile necesare pentru a ține cont de obiecțiile și propunerile exprimate dacă acestea sunt benefice pentru părțile vizate de aceste propuneri.

#### **Articolul 46. Mecanismul și procedura de coordonare**

(1) Administratorul Infrastructurii instituie un mecanism de coordonare cu întreprinderile feroviare interesate și toți candidații cunoscuți și interesați. Coordonarea se referă la:

a) necesitățile solicitanților privind întreținerea și dezvoltarea capacității de infrastructură;

b) conținutul obiectivelor de performanță orientate spre utilizatori incluse în contractele prin care se acordă accesul la utilizarea infrastructurii și al stimulentele menționate la articolul 30 alineatul (3) și aplicarea lor;

c) conținutul și aplicarea documentului de referință al rețelei;

d) aspectele de intermodalitate și interoperabilitate;

e) orice alte aspecte legate de condițiile privind accesul, utilizarea infrastructurii și de calitatea serviciilor asigurate de Administratorul Infrastructurii.

(2) Administratorul Infrastructurii organizează ședințe de coordonare cel puțin o dată pe an și invită pentru participare Organul de reglementare a pieței în calitate de observator.

(3) În procesul de planificare, Administratorul Infrastructurii la examinarea cererilor adresate pentru aceeași trasă (capacitate de infrastructură) aplică procedura de coordonare a cererilor pentru a asigura cea mai bună concordanță a tuturor cerințelor.

(4) Pentru situații care necesită coordonare, Administratorul Infrastructurii are dreptul, în limite de timp rezonabile, să propună capacități ale infrastructurii diferite de cele solicitate.

#### **Articolul 47. Infrastructura saturată**

(1) În cazul în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea solicitanților, nu se pot satisface în mod adecvat cererile pentru capacități de infrastructură, Administratorul Infrastructurii declară imediat

respectiva secțiune a infrastructurii ca fiind saturată. În mod similar se procedează și în cazul infrastructurii despre care se poate prevedea că poate avea o capacitate insuficientă în viitorul apropiat.

(2) În cazul în care infrastructura a fost declarată saturată, Administratorul Infrastructurii efectuează o analiză a capacității, dacă nu a fost deja introdus un plan de dezvoltare a capacității și prezintă Ministerului și solicitanților propuneri de dezvoltare a capacității infrastructurii.

(3) În cazul în care tarifele nu au fost percepute sau nu au determinat un rezultat satisfăcător și infrastructura a fost declarată saturată, Administratorul Infrastructurii poate utiliza suplimentar criterii de prioritate pentru a aloca capacitățile de infrastructură.

(4) Criteriile de prioritate i-au în considerare importanța unui anumit serviciu pentru societate în raport cu un alt serviciu care, în consecință, va fi exclus.

(5) Pentru a se asigura dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare, în special pentru a satisface cerințele de serviciu public sau pentru a promova dezvoltarea transportului feroviar de marfă național și internațional, prin regulile de alocare a capacităților se stabilesc măsuri în condiții nediscriminatorii pentru a se asigura că astfel de servicii au prioritate la alocarea capacităților de infrastructură.

(6) Pentru determinarea criteriilor de prioritate se apreciază importanța transportului de marfă și, în special, transportului internațional de marfă.

(7) Procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în cazul în care infrastructura este saturată se stabilesc în documentul de referință al rețelei.

#### **Articolul 48. Cererile pentru o capacitate de infrastructură specifică**

(1) Administratorul infrastructurii răspunde cererilor ad hoc pentru trasele individuale cât mai repede posibil, dar nu mai târziu de cinci zile lucrătoare. Informațiile cu privire la capacitățile libere disponibile sunt publicate pe pagina web oficială a Administratorul infrastructurii.

(2) Administratorul Infrastructurii evaluează necesitatea menținerii capacităților de rezervă disponibile în cadrul planificării finale a graficului de circulație.

#### **Articolul 49. Măsuri speciale în cazul perturbărilor**

(1) În cazul perturbării circulației trenurilor provocată de o problemă de natură tehnică sau de un accident, Administratorul Infrastructurii ia toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale.

(2) Pentru aceasta elaborează un plan de intervenție în care enumeră organele care trebuie informate în cazul accidentelor grave sau în cazul perturbării semnificative a circulației trenurilor.

(3) În cazul unei perturbări care are un impact asupra traficului între stațiile de frontieră a Republicii Moldova cu alte state, Administratorul Infrastructurii informează asupra problemei administratorul de infrastructură afectat și cooperează cu acesta pentru restabilirea normală a traficului.

(4) În cazuri urgente și în situația în care este absolut necesar, din cauza unei defecțiuni în urma căreia infrastructura a fost scoasă temporar din funcțiune, trasele alocate pot fi retrase fără preaviz pe toată perioada necesară înlăturării defecțiunii.

(5) În cazurile menționate la alineatul (4), întreprinderile feroviare sau alți utilizatori ai capacităților de infrastructură nu au drept de a solicita despăgubiri de la Administratorul Infrastructurii.

(6) Administratorul Infrastructurii în cazul unor perturbări de natură tehnică sau accident, poate solicita întreprinderilor feroviare suportul necesar pentru restabilirea cât mai rapidă a situației normale. Modul de compensare al cheltuielilor pentru suportul acordat se stabilește conform înțelegerii dintre părți.

(7) Autoritatea Feroviară este în drept să solicite întreprinderilor feroviare aplicarea și monitorizarea conformității lor cu cerințele și regulile de siguranță pentru evitarea unor perturbări de natură tehnică sau accident.

#### **Secțiunea a 4-a**

#### **Organul de reglementare a pieței transportului feroviar**

##### **Articolul 50. Organul de reglementare a pieței transportului feroviar**

(1) Organul de reglementare a pieței transportului feroviar – este autoritatea publică autonomă în domeniul concurenței, care efectuează monitorizarea pieței transportului feroviar, supraveghează utilizarea infrastructurii feroviare publice și a serviciilor feroviare de către întreprinderile feroviare asigurând o concurență loială în domeniul transportului feroviar din Republica Moldova.

(2) Organul de reglementare a pieței este independent față de Autoritatea Feroviară, Administratorul Infrastructurii, întreprinderile feroviare și orice autoritate implicată în acordarea unui contract de servicii publice.

(3) Personalul Organului de reglementare a pieței este obligat:

a) să acționeze în mod independent față de orice interes al pieței legat de sectorul feroviar;

b) să evite orice conflict de interese ori relații de afaceri cu întreprinderile sau entitățile reglementate;

c) să prezinte anual o declarație de avere și interese, indicând toate interesele directe sau indirecte care ar putea să le afecteze independența și să le influențeze îndeplinirea atribuțiilor;

d) să se retragă din procesul decizional în cazurile care privesc o întreprindere cu care au avut o legătură directă sau indirectă în anul precedent lansării unei proceduri;

e) să evite indicații sau instrucțiuni din partea oricăror entități sau organe publice în realizarea funcțiilor Organului de reglementare a pieței.

(4) Personalul Organului de reglementare cu drept de luare a deciziilor trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) să nu dețină acțiuni și să nu fie fondator al Administratorului Infrastructurii sau ale întreprinderilor feroviare;

b) să nu facă parte din consiliul de administrație și/sau din adunarea generală a acționarilor ale întreprinderilor feroviare și Administratorului Infrastructurii;

c) să nu aibă raporturi de muncă sau să nu desfășoare activități remunerate pentru Administratorul Infrastructurii, întreprinderile feroviare, acționarii sau asociații persoanelor juridice în domeniu transport feroviar;

d) să nu îndeplinească sarcini care au legătură cu atribuirea contractelor de servicii publice de transport feroviar și contractul multianual pentru administrarea infrastructurii;

e) nu pot fi desemnați experți sau arbitri nici de părți și nici de instanța judecătorească sau de către o altă instituție.

f) timp de un an de la încetarea activității, nu trebuie să dețină nicio poziție sau responsabilitate profesională în cadrul întreprinderilor sau entităților supuse controlului în domeniul concurenței.

(5) Organul de reglementare a pieței trebuie să dețină capacitatea organizațională suficientă în ceea ce privește resursele umane și materiale pentru realizarea atribuțiilor sale.

#### **Articolul 51. Atribuțiile Organului de reglementare a pieței**

(1) Solicitanții sunt în drept să conteste la Organul de reglementare deciziile prin care au fost tratați inechitabil, au fost discriminați sau nedreptățiți în orice fel, în special prin deciziile adoptate de către Administratorului Infrastructurii sau, după caz, ale operatorului unei infrastructuri de servicii în ceea ce privește:

- a) documentul de referință al rețelei;
- b) criteriile stabilite în documentul de referință al rețelei;
- c) procedura de alocare a capacităților și rezultatul său;
- d) sistemul de tarifare;
- e) nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;
- f) măsuri privind accesul în conformitate cu articolele 18 - 20;
- g) accesul la servicii și tarifarea acestora, în conformitate cu articolul 20;
- h) gestionarea traficului;
- i) planificarea reparațiilor și întreținerea planificată sau neprogramată;
- j) respectarea cerințelor prevăzute la articolele 13 - 16.

(2) Organul de reglementare a pieței verifică respectarea dispozițiilor prevăzute la alineatul (1) în vederea prevenirii abuzului de influență pe piața feroviară asupra solicitanților.

(3) Organul de reglementare a pieței este responsabil de:

a) verificarea conformității tarifelor pentru accesul la infrastructură cu prevederile secțiunii a 2-a, Tarife pentru servicii și utilizarea infrastructurii;

b) verificarea și controlul aplicării corecte și nediscriminatoriu a tarifelor Administratorului Infrastructurii;

c) monitorizarea și supravegherea negocierilor asupra tarifelor pentru accesul la infrastructură;

d) controlul respectării condițiilor de separare a conturilor stabilite la articolul 12;

e) consultarea cel puțin o dată la doi ani, a opiniei reprezentanților utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de mărfuri și pasageri referitoare la piața feroviară;

f) controlul consultativ asupra conținutului planului de afaceri al Administratorului Infrastructurii, ale contractului multianual pentru întreținerea infrastructurii și ale planului de sporire a capacității pentru a determina dacă acestea sunt conforme cu situația concurenței în cadrul pieței serviciilor feroviare;

g) formularea de recomandări pentru întreprinderea măsurilor care să asigure caracterul nediscriminatoriu al tarifelor, al accesului la infrastructura feroviară și care să faciliteze dezvoltarea pieței serviciilor de transport feroviar.

(4) Organul de reglementare a pieței examinează cererile formulate conform alineatului (1) în termen de 30 de zile de la înregistrarea acestora. Termenul de examinare poate fi prelungit cu 30 de zile în cazul cererilor pentru soluționarea cărora este necesară solicitarea informațiilor de la alte autorități și entități implicate.

(5) În procesul de examinare a cererilor, Organul de reglementare a pieței este în drept să solicite informații relevante și documente de la Administratorul Infrastructurii, de la solicitanți sau alte părți implicate și la necesitate inițiază consultări cu aceștia.

(6) Deciziile Organului de reglementare a pieței în privința procesului de alocare a accesului la infrastructură, tarifarea utilizării infrastructurii și separării conturilor au un caracter obligatoriu pentru toate părțile implicate și nu se supun controlului altor autorități administrative.

(7) Organul de reglementare a pieței stabilește proceduri pentru schimbul de informații și pentru cooperare cu alte organe vizând prevenirea efectelor negative asupra concurenței pe piața feroviară.

(8) Informațiile solicitate se furnizează într-un termen rezonabil stabilit de către Organul de reglementare a pieței și care nu depășește 30 de zile, cu excepția cazurilor în care, în circumstanțe excepționale, Organul de reglementare a pieței convine și acceptă o prelungire a termenului, care nu poate depăși două

săptămâni. Informațiile care trebuie furnizate Organului de reglementare a pieței cuprind toate datele pe care acesta le solicită conform competențelor legale inclusiv datele necesare în scopuri statistice și de observare a pieței.

(9) Deciziile Organului de reglementare a pieței în privința controalelor efectuate și rezultatul acestora, se comunică părților vizate și se publică pe pagina web oficială cu respectarea confidențialității datelor comerciale.

(10) Organul de reglementare a pieței elaborează și publică anual pe pagina web oficială, până la data de 1 iunie, raportul privind activitatea desfășurată în anul precedent.

(11) Pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile privind separarea conturilor prevăzute la articolul 12 și a dispozițiilor privind transparența financiară, Organul de reglementare a pieței are dreptul de a efectua audituri externe la Administratorul Infrastructurii.

(12) Organul de reglementare a pieței este în drept să solicite informații și documente de la Administratorul Infrastructurii sau după caz, de la operatorului infrastructurii de servicii cu privire la separarea conturilor prevăzută la art. 8, cu privire la formarea și calcularea tarifelor de acces la infrastructura feroviară.

(13) Termenul de prescripție pentru contestarea deciziilor Administratorului Infrastructurii sau după caz, ale operatorului unei infrastructuri constituie 6 luni de zile de la data când persoana a aflat sau trebuia să afle despre decizia în legătură cu care este formulată contestația.

(14) Organul de reglementare a pieței efectuează schimburi de informații și experiență în domeniul său de activitate cu alte organe de reglementare în domeniul transportului feroviar din alte state.

## **Capitolul VI**

### **ÎNȚREȚINEREA ȘI CONSTRUCȚIA INFRASTRUCTURII**

#### **Secțiunea 1**

##### **Elementele principale ale infrastructurii**

#### **Articolul 52. Elementele principale ale infrastructurii**

(1) Infrastructura feroviară este constituită din următoarele elemente, cu condiția ca ele să facă parte din căile principale sau magistrale, inclusiv căile de acces, dar cu excepția liniilor situate în interiorul atelierelor de reparații feroviare, în depouri sau depozite de locomotive și vagoane și cu excepția liniilor secundare private:

a) terenuri;

b) linii de cale ferată și terasamente, în special rambleuri, debleuri, instalații de evacuare a apei, podețe, ziduri de sprijin, plantații pentru protecția taluzurilor etc.; peroane de pasageri și de mărfuri, inclusiv în stații de pasageri și în terminale de marfă; acostamente și trotuare; ziduri de protecție, garduri vii,

parapete și garduri; benzi de protecție împotriva incendiilor; dispozitive de încălzire a macazurilor; traversări etc.; ecrane de protecție împotriva zăpezii;

c) construcții: poduri, podețe și alte pasaje superioare, tuneluri, conducte și alte pasaje inferioare; pereți de sprijin, structuri de protecție împotriva avalanșelor și căderilor de pietre etc.;

d) treceri de nivel, pe ambele părți ale căii, care acoperă o lățime de trei metri măsurată de la axa căii, inclusiv spațiul dintre linii, dacă traversarea la nivel cuprinde mai multe linii de cale ferată, inclusiv instalații destinate asigurării siguranței traficului rutier;

e) suprastructură, în special: șine; traverse și longrine, materiale mărunț de cale, balast; aparate de cale, traversări etc.; plăci turnante și pentru transbordare;

f) căi de acces pentru pasageri și mărfuri, inclusiv acces pe drum și acces pentru pasagerii care sosesc sau pleacă din stații;

g) instalații de siguranță, de semnalizare și comunicații electronice de pe calea deschisă, din stații și triaje, inclusiv instalații pentru generare, transformare și distribuție a curentului electric pentru semnalizare și comunicații electronice; clădiri pentru astfel de instalații sau dispozitive; frâne de cale;

h) instalații de iluminat pentru trafic și siguranță;

i) instalații de transformare și transport a energiei electrice pentru tracțiunea trenurilor; substații, cabluri de alimentare între substații și firele de contact, linii de contact cu suspensie catenară și suporturi catenare și suporturi; a treia șină cu suporturi;

j) clădiri utilizate de subdiviziunile Administratorului Infrastructurii, cu excepția celor administrative;

k) spațiul aerian deasupra liniei de cale ferată la înălțimea de 12 metri.

(2) Infrastructura feroviară cuprinde, de asemenea, instalațiile de întreținere a materialului rulant cu linii suspendate și depouri feroviare.

(3) Toate elementele infrastructurii feroviare utilizate în procesul de transport feroviar, inclusiv terenurile pe care sunt amplasate aceste bunuri sunt scutite de taxe și impozite conform prevederilor Codului fiscal nr. 1163/1997.

### **Articolul 53. Clasificarea infrastructurii și liniilor de cale ferată**

(1) Infrastructura feroviară națională cuprinde infrastructura care se poate conecta la infrastructura feroviară transeuropeană, precum și pe cea care nu poate fi conectată la aceasta, după cum urmează:

a) infrastructura feroviară interoperabilă - parte a infrastructurii feroviare a statului, aferentă traficului național și internațional, administrată în concordanță cu cerințele privind acces liberul al întreprinderilor feroviare și care se dezvoltă în conformitate cu normele tehnice de interoperabilitate adoptate pe plan european și transpuse în legislația din Republica Moldova;

b) infrastructura feroviară neinteroperabilă - parte a infrastructurii feroviare a statului, aferentă traficului local, conectată sau nu la infrastructura

feroviară interoperabilă și care este administrată și se dezvoltă pe baza unor reglementări specifice interne.

(2) Liniile de cale ferată sunt clasificate după cum urmează:

a) linii principale - de importanță pentru transportul internațional și cel național;

b) linii secundare – liniile de stație, primire/expediere, triere, pentru manevre, încărcare-descărcare, linii de acces, și alte linii de importanță pentru entitățile comerciale.

c) linii speciale – liniile pentru folosințe speciale, linii de garare destinate pentru staționarea vagoanelor în timpul neutilizării lor;

(3) Liniile de cale ferată sunt supuse înregistrării de stat în Registrul obiectelor de infrastructură tehnico-edilitară.

#### **Articolul 54. Terenurile infrastructurii feroviare**

(1) Terenuri ocupate de infrastructura feroviară sînt terenurile date în folosință întreprinderilor de transport feroviar și Administratorului Infrastructurii, de către organul abilitat cu administrarea terenurilor proprietate publică conform Codului funciar și altor acte normative, pentru executarea unor sarcini speciale.

(2) Terenurile infrastructurii feroviare reprezintă terenurile pe care sînt amplasate liniile și stațiile de cale ferată (inclusiv zonele de exploatare și protecție și alte terenuri obținute prin expropriere), precum și cele ocupate de plantațiile de protecție și consolidare, construcțiile, clădirile, instalațiile și alte obiecte necesare pentru asigurarea funcționării transportului feroviar.

(3) Modul de utilizare a terenurilor pentru infrastructura feroviară se stabilește de către Administratorul Infrastructurii și/sau întreprinderile de transport feroviar posesoare, cu respectarea prevederilor Codului funciar.

(4) Dimensiunile terenurilor se stabilesc în conformitate cu normele și documentația de proiect și cu schemele generale de dezvoltare a liniilor și stațiilor de cale ferată, iar repartizarea terenurilor se efectuează ținînd cont de succesiunea valorificării lor.

(5) Terenurile proprietate publică a statului ocupate de infrastructura feroviară sunt determinate ca bunuri ale domeniului public.

### **Secțiunea a 2-a Întreținerea infrastructurii feroviare**

#### **Articolul 55. Principii de bază privind Întreținerea infrastructurii feroviare**

(1) Infrastructura feroviară este menținută în astfel de condiții încât să se asigure transportul feroviar sigur și fără obstacole, precum și transportul calitativ și regulat, în conformitate cu reglementările privind siguranța transportului feroviar și în conformitate cu reglementările și standardele tehnice.

(2) Administratorul Infrastructurii efectuează supravegherea periodică și testarea funcțională, iar neregularitățile identificate se corectează în mod prioritar.

**Articolul 56. Întreținerea trecerilor la nivel**

Modul de întreținere a trecerilor la nivel se stabilește de către Minister prin regulamente și instrucțiuni corespunzătoare.

**Articolul 57. Reabilitarea obiectelor de infrastructură**

(1) Dacă infrastructura feroviară necesită reabilitare sau adaptare datorită construcției unor alte obiecte de infrastructură, partea infrastructurii feroviare care este refăcută sau adaptată trebuie construită folosind elemente care se potrivesc categoriei respectivei infrastructurii feroviare, indiferent de starea reală în care se află infrastructura feroviară în momentul refacerii sau adaptării.

(2) Costurile de reabilitare sau de adaptare a infrastructurii feroviare de la alineatul (1) sunt suportate de investitorul sau beneficiarul obiectului a cărei construcție a determinat necesitatea reabilitării sau adaptării.

**Articolul 58. Întreținerea construcțiilor comune**

(1) Întreținerea pilonilor comuni și a structurilor comune pe un pod construit pentru infrastructura feroviară și un drum public trebuie să fie efectuată de Administratorul Infrastructurii în conformitate cu reglementările și standardele de trafic și tehnice. Administratorul drumurilor este responsabil de structura drumurilor, în timp ce Administratorul Infrastructurii este responsabil de structura liniei de cale ferată.

(2) Cheltuielile de întreținere a porțiunilor pilonilor de pod și a structurilor comune vor fi suportate de entitatea care administrează aceste bunuri.

(3) Administratorul Infrastructurii asigură întreținerea părții de trecere la nivel pentru a garanta traficul sigur și fără obstacole pe suprafața respectivă.

(4) Administratorul Infrastructurii încheie contracte cu administratorii drumurilor prin care sunt stabilite drepturile și obligațiile reciproce legate de întreținerea construcțiilor comune.

(5) Contractul menționat la alineatul (4) se încheie pe o perioadă nedeterminată, prin care Administratorul Infrastructurii are obligația de a informa administratorul drumurilor cu privire la eventualele modificări ale datelor și condițiilor tehnice.

**Articolul 59. Întreruperea circulației**

(1) În cazul întreruperii circulației pe infrastructura feroviară din cauza dezastrelor naturale și dacă Administratorul Infrastructurii nu poate să elimine obstacolele și să restabilească transportul feroviar ca atare și cât mai curând posibil, autoritatea administrației publice locale pe teritoriul căreia a avut loc întreruperea traficului, va oferi asistență și va determina, în cooperare cu

Administratorul Infrastructurii, măsuri de eliminare a obstacolelor și de restabilire a transportului feroviar cât mai curând posibil conform prevederilor Legii nr.271/1994 cu privire la protecția civilă.

(2) În cazul în care sunt necesare serviciile ale persoanelor fizice și juridice, capacități tehnice și materiale pentru eliminarea efectelor dezastrelor naturale, acestea se achită de către Administratorul Infrastructurii din contul resurselor prevăzute la articolului 17 alineatul (5).

### **Secțiunea a 3-a** **Construcția și reconstrucția infrastructurii**

#### **Articolul 60. Construcția și reconstrucția infrastructurii**

(1) Construcția și reconstrucția infrastructurii feroviare se realizează în conformitate cu legislația și documentele normative în construcții.

(2) În sensul Codului, construirea unei infrastructuri feroviare înseamnă construirea unei noi linii de cale ferată, precum și construcția dispozitivelor de comunicații electronice, control-comandă, semnalizare și siguranță, alimentare cu energie electrică, tracțiune electrică și alte instalații și echipamente, clădiri și structuri pe noua linie și pe liniile ferate existente.

#### **Articolul 61. Programul național de infrastructură feroviară**

(1) Guvernul, la propunerea Ministerului, aprobă Programul Național de Infrastructură Feroviară (în continuare Programul Național), care include:

- a) caracteristicile actuale și starea infrastructurii feroviare în Republica Moldova;
- b) strategia de construcție, reconstrucție și întreținere a infrastructurii feroviare;
- c) componentele de dezvoltare în construcția de noi capacități de infrastructură de importanță deosebită pentru Republica Moldova;
- d) definirea structurii, dinamicii implementării și a priorităților, sumelor și surselor de finanțare necesare pentru implementarea activităților din cadrul Programului Național.

(2) Programul Național se aprobă pentru o perioadă de cinci ani.

Ministerul va publica până la finele primului trimestru, pe pagina web oficială, un raport anual privind implementarea Programului Național.

(3) Pe baza Programului Național, Administratorul Infrastructurii elaborează și prezintă Ministerului spre aprobare un program anual pentru construirea, reconstrucția și întreținerea infrastructurii feroviare, organizarea și reglementarea traficului feroviar.

(4) Administratorul Infrastructurii prezintă Ministerului, un raport semestrial privind punerea în aplicare a programului anual de construcție, reconstrucție și întreținere a infrastructurii feroviare, organizarea și gestionarea traficului feroviar.

**Articolul 62. Construcția, reconstrucția infrastructurii feroviare**

(1) Construcția, reconstrucția infrastructurii feroviare se efectuează în conformitate cu standardele naționale și internaționale în domeniu și în conformitate cu documentele normative în construcții.

(2) Întreținerea infrastructurii feroviare se efectuează în conformitate cu regulile și instrucțiunile aprobate de Minister.

(2) Costurile legate de construcția și reabilitarea infrastructurii feroviare și trecerilor de nivel se acoperă din surse stabilite conform Programului Național.

(4) Costurile legate de construcția și reabilitarea infrastructurii feroviare cauzate de construcția obiectelor conexe la infrastructura feroviară sunt suportate de beneficiarii/posesorii obiectelor respective.

**Secțiunea a 4-a  
Protecția infrastructurii**

**Articolul 63. Principii de bază privind protecția infrastructurii**

(1) În zona de exploatare, cu excepția zonei de protecție și cea de siguranță a infrastructurii feroviare, obiectele care nu participă la procesul de transport feroviar pot fi construite doar, cu acordul Administratorului Infrastructurii, dacă acestea nu afectează siguranța circulației sau construcției infrastructurii feroviare.

(2) Cablurile, liniile electrice de iluminat de joasă tensiune, liniile telefonice și telegrafice aeriene, catenara și instalațiile de tramvai și troleibuze, instalațiile de canalizare, conductele de apă și gaz, canale, și alte instalații pot fi construite/instalate în zona de exploatare a infrastructurii în conformitate cu cerințele tehnice prescrise de Administratorul Infrastructurii.

(3) Structurile cum ar fi minele, carierele în care se utilizează explozivi, industria chimică și a produselor explozive, instalațiile și structurile similare nu pot fi construite în zona de protecție feroviară și la o distanță mai mică de 50 de metri de la linia de cale ferată sau la o altă distanță în conformitate cu reglementările speciale.

(4) Entitatea interesată/responsabilă de construcția sau instalarea elementelor stabilite la aliniatul (2) notifică Administratorul Infrastructurii privind intenția de a construi sau instala elementele respective.

(5) Urmare notificării entității menționate la aliniatul (4), Administratorul Infrastructurii comunică entității în termen de 30 de zile de la recepționarea notificării, cerințele tehnice și activitățile ce urmează a fi îndeplinite pentru exclude pericolul afectării siguranței circulației sau construcției infrastructurii feroviare.

**Articolul 64. Deșeuri în zona infrastructurii feroviare**

(1) În zona infrastructurii feroviare este interzisă orice eliminare a deșeurilor, precum și evacuarea apelor reziduale.

(2) Se interzice plantarea de arbori și instalarea de indicatoare, surse de lumină puternică sau alte obiecte și dispozitive a căror culoare, formă sau lumină reduc vizibilitatea semnalelor feroviare sau care pot induce în eroare lucrătorii în raport cu semnificația semnalelor.

(3) Administratorul Infrastructurii este în drept să solicite eliminarea imediată a neregularităților de la proprietar, cu informarea Autorității Feroviare.

(4) La refuzul proprietarului de a înlătura neregularitățile menționate în alineatul (1) și (2), Administratorul Infrastructurii este în drept să înlătore aceste neregularități din contul proprietarului.

#### **Articolul 65. Măsurile de protecție împotriva inundațiilor**

Persoanele fizice și juridice implicate în împădurirea terenurilor goale și efectuarea construcțiilor de protecție împotriva inundațiilor în zona de protecție feroviară și Administratorul Infrastructurii stabilesc modul de cofinanțare a costului împăduririi și a construcțiilor de protecție împotriva inundațiilor, de comun acord, cu considerarea importanței acestora pentru protecția infrastructurii feroviare.

#### **Secțiunea a 5-a**

#### **Excluderea infrastructurii feroviare din lista bunurilor publice, concesiuni și parteneriatul public-privat**

#### **Articolul 66. Infrastructura feroviară privată.**

(1) O parte a infrastructurii feroviare, liniile de cale ferată închise pentru transportul public, pentru care nu există interesul statului de a le exploata, poate fi supusă privatizării cu excluderea din lista bunurilor publice cu excepția liniilor feroviare de tranzit și celor internaționale.

(2) Decizia privind excluderea infrastructurii feroviare, liniilor de cale ferată din lista bunurilor publice, în cazul stabilit la alineatul (1), se aprobă de către Guvern în conformitate cu prevederile legislației cu privire la administrarea și deținatizarea proprietății publice.

(3) Infrastructura feroviară privată este gestionată de posesorii sau administratorii acesteia sub propria răspundere.

(4) Materialul rulant utilizat în circulație pe infrastructura feroviară publică poate circula pe infrastructura feroviară privată sub răspunderea administratorului infrastructurii private și întreprinderii feroviare care realizează servicii de transport pe aceste secțiuni de infrastructură.

(5) Materialul rulant utilizat în circulație pe infrastructura feroviară privată poate circula pe infrastructura feroviară publică, dacă este înregistrat în RNVF, întrunește cerințele de siguranță și tehnice stabilite de Autoritatea Feroviară.

**Articolul 67.** Coordonarea construcției și racordării liniilor ferate de acces

(1) Racordarea liniilor ferate de acces la infrastructura feroviară publică este autorizată de Autoritatea Feroviară, cu informarea autorităților administrației publice locale.

(2) Construcția și reconstrucția liniilor ferate de acces, precum și a dispozitivelor de încărcare, descărcare și curățare a vagoanelor și containerelor, se efectuează de comun acord cu administratorul liniilor ferate de racordare.

(3) Construcția și starea dispozitivelor de cale ferată și a instalațiilor tehnice ale liniilor ferate de acces trebuie să corespundă documentelor normative în construcții și normelor de exploatare a infrastructurii feroviare, să asigure trecerea vagoanelor cu norma de încărcare tehnică admisibilă pe infrastructura feroviară publică.

(4) Liniile ferate de acces care nu aparțin Administratorului Infrastructurii pot fi transmise acesteia pe bază de contract, inclusiv pentru deservirea lor tehnică.

**Articolul 68.** Operațiunile de manevră a trenurilor pe liniile ferate de acces

(1) Modul de realizare a operațiunilor de manevră care implică necesitatea intrării materialului rulant feroviar de pe liniile ferate de acces gestionate de operatori privați pe liniile feroviare gestionate de Administratorul Infrastructurii se stabilește de comun acord. În cazul în care operatorii privați și Administratorul Infrastructurii nu pot încheia un acord în acest sens, se notifică Autoritatea Feroviară și Organul de reglementare a pieței.

(2) Realizarea erațiunilor de manevră pe liniile ferate de acces gestionate de operatori privați se efectuează cu respectare regulilor de siguranță feroviară.

## **Capitolul VII** **CONDIȚIILE DE ORGANIZARE ȘI DESFĂȘURARE A** **TRANSPORTULUI FEROVIAȚ**

### **Secțiunea 1**

#### **Condiții de organizare a transportului feroviar**

**Articolul 69.** Particularitățile organizării transportului pe calea ferată

(1) Regulile privind prestările de servicii în traficul feroviar de pasageri, precum și transportul de mărfuri, bagaje și colete cu transportul feroviar se stabilesc de către Guvern.

(2) Particularitățile organizării, asigurării și efectuării transporturilor militare sînt reglementate de Statutul transporturilor militare pe calea ferată, aprobat de Guvern.

(3) Modul de interacțiune a organelor vamale cu întreprinderile feroviare este stabilit în regulile privind interacțiunea organelor vamale cu întreprinderile

feroviare la perfectarea actelor vamale pentru mărfurile transportate pe calea ferată. Regulile se aprobă de Minister.

(4) Modul de interacțiune a întreprinderilor feroviare și Autorității Feroviare cu Poliția de frontieră și alte organe ale administrației publice centrale de specialitate se stabilesc prin acte normative aprobate de Guvern.

(5) Pregătirea de mobilizare a transportului feroviar, conducerea acțiunilor privind pregătirea de mobilizare și apărarea civilă în transportul feroviar, precum și responsabilitatea pentru buna stare a pregătirii de mobilizare și apărării civile se pun în sarcina conducătorilor de întreprinderi.

(6) Finanțarea acțiunilor de pregătire de mobilizare a transportului feroviar se efectuează în modul stabilit de legislația în vigoare.

#### **Articolul 70. Condiții generale pentru organizarea transportul feroviar**

(1) Transportul feroviar de pasageri, bagaje și mărfuri se organizează în dependență de necesitățile populației, economiei naționale și agenților economici, în baza studiilor și analizelor efectuate în domeniu.

(2) Transportul feroviar de pasageri, bagaje și mărfuri se efectuează în conformitate cu cerințele pieței și condițiile prevăzute în contractele de transport încheiate între întreprinderile feroviare și expeditorii sau beneficiarii de servicii de transport marfă.

(3) Transportul feroviar poate fi efectuat în baza contractelor de utilizare a infrastructurii feroviare de către întreprinderile feroviare care dețin certificate de siguranță emise de Autoritatea Feroviară conform prevederilor Codului.

### **Secțiunea a 2-a**

#### **Transport de pasageri, bagaje și mărfuri**

#### **Articolul 71. Graficul de circulație a trenurilor**

(1) Transportul feroviar de pasageri, bagaje și de mărfuri se efectuează în conform graficul stabilit de Administratorul Infrastructurii. Graficul de circulație a trenurilor se stabilește în baza cererilor depuse ale întreprinderilor feroviare.

(2) Staționarea trenurilor în punctele de trecere a frontierei de stat se coordonează cu autoritățile de frontieră și vamale.

#### **Articolul 72. Modificări ale graficului de circulație a trenurilor**

(1) Graficul este adoptat și valabil pentru perioada stabilită de graficul relevant.

(2) Graficul, și anume modificările și completările graficului pentru transportul de pasageri, se publică pe pagini web oficiale, se afișează în locuri proeminente în clădirile gărilor și stațiilor.

(3) Întreprinderile feroviare respectă graficul publicat și asigură transportul în timp util și regulat pe durata valabilității graficului de circulație, cu excepția

cazurilor de perturbări majore de trafic cauzate de catastrofe naturale, accidente majore și daune grave ale infrastructurii feroviare.

(4) Autoritatea Feroviară în comun cu Administratorul Infrastructurii stabilește componentele graficului, forma și conținutul acestuia.

(5) La elaborarea graficului se acordă prioritate trenurilor de pasageri.

### **Articolul 73. Îmbarcarea și debarcarea pasagerilor**

Îmbarcarea și debarcarea pasagerilor din trenuri se efectuează în gări, stații și la alte opriri specificate în graficul de circulație al trenurilor, dotate în modul corespunzător pentru asigurarea nivelului optim de siguranță a pasagerilor și de calitate a serviciilor prestate.

### **Articolul 74. Circumstanțe excepționale**

(1) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare după caz, iau măsuri urgente pentru înlăturarea consecințelor circumstanțelor excepționale, deraierilor, accidentelor, care au cauzat perturbări în funcționarea transportului feroviar.

(2) Autoritățile administrației publice centrale de specialitate și subdiviziunile organelor afacerilor interne asigură pregătirea de mobilizare a întreprinderilor feroviare și Administratorului Infrastructurii. Inspectoratul General pentru Situații de Urgență și ministerele de forță acordă ajutor Administratorului Infrastructurii și întreprinderilor feroviare la lichidarea consecințelor deraierilor, accidentelor, calamităților naturale, care periclitează viața și sănătatea oamenilor, siguranța circulației și integritatea mărfurilor.

(3) Guvernul poate stabili măsurile care să permită funcționarea transportului feroviar în circumstanțe excepționale și aceste măsuri sunt obligatorii pentru întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii. Modul de compensare a cheltuielilor aferente acordării de ajutor Administratorului Infrastructurii și întreprinderilor feroviare se stabilește de Guvern.

(4) În sensul alineatului (1), circumstanțe excepționale sunt considerate următoarele: calamități naturale (înzăpeziri, inundații, incendii, alunecări de teren etc.), evenimente excepționale rezultate din activitățile umane care amenință mediul înconjurător, perturbări semnificative în activitatea economiei naționale, evenimente de forță majoră, greve și alte circumstanțe similare.

### **Articolul 75. Condiții generale pentru transportul de pasageri, bagaje și mărfuri**

(1) Condițiile de transport pentru pasageri și bagaje, drepturile și obligațiile pasagerilor, și a întreprinderilor feroviare se stabilesc:

- a) în trafic feroviar național prin regulamente aprobate de Guvern;
- b) în trafic feroviar internațional în baza tratatelor internaționale încheiate.

(2) Condițiile de transport pentru transportul mărfurilor în trafic se stabilesc prin termeni și condiții ale întreprinderii feroviare în conformitate cu prevederile tratatelor internaționale încheiate. Condițiile de transport se aplică în mod nediscriminatoriu. Aplicarea nediscriminatorie a condițiilor de transport este monitorizată de către Organul de reglementare a pieței.

(3) Transportul feroviar mărfuri se efectuează în baza contractelor de transport încheiate între întreprinderile feroviare și expeditori sau între întreprinderile feroviare și beneficiarii de servicii transport de mărfuri.

(4) Prin contractul de transport, întreprinderea feroviară se obligă să transporte la destinație pasagerii, bagajele sau marfa, iar beneficiarul se obligă să achite prețul transportului. Asupra contractului de transport se aplică legislația civilă în partea în care nu este reglementat de tratatele internaționale încheiate și regulile aprobate de Guvern.

#### **Articolul 76. Drepturile și obligațiile pasagerilor în transportul feroviar**

(1) În procesul de transport feroviar, pasagerii sunt în drept:

a) să achiziționeze documente de călătorie (bilete) pentru destinația, cursa și locul dorit în limita disponibilității, prin modalitățile și mijloacele disponibile ale întreprinderii feroviare;

b) să transporte, în mod gratuit un copil, dacă acesta nu ocupă un loc separat, și mai mulți copii cu tarif redus pentru locurile ocupate. Categoriile de vârstă pentru copii care pot fi transportați în mod gratuit și pentru care se aplică tarif redus, se stabilesc prin regulile aprobate de Guvern;

c) să ia cu sine (pe lângă lucruri mărunte) bagaje de mână, ale căror dimensiuni și masă sînt stabilite de regulile aprobate de Guvern.

d) să fie compensați de întreprinderea feroviară în cazul cursei feroviare anulate, întârzierilor sau pierderii bagajelor. Mărimea și condițiile de compensare a pasagerilor se stabilesc prin regulile aprobate de Guvern;

e) să beneficieze de condiții adecvate de acces la serviciile de transport feroviar. Condițiile de acces includ accesul în gări, pe peroane și în trenuri al pasagerilor și în special accesul persoanelor cu dizabilități.

f) să aibă acces la informațiile relevante privind serviciile de transport feroviar prestate de întreprinderile feroviare și condițiile de utilizare a acestora.

(2) În procesul de transport feroviar, pasagerii sunt obligați să respecte ordinea publică, regulile de comportament în tren, în încăperile din gară și să nu producă daune bunurilor transportului feroviar.

#### **Articolul 77. Răspunderea și obligațiile întreprinderii feroviare față de pasageri**

(1) Răspunderea întreprinderilor feroviare cu privire la întârzieri, la pierderea legăturii cu alte curse și la anulări ale curselor este reglementată prin regulile privind drepturile și obligațiile pasagerilor din transportul feroviar aprobate de Guvern.

(2) Întreprinderile feroviare sunt obligate să asigure disponibilitatea documentelor de călătorie/bilete, rezervărilor, informațiilor cu privire la călătorii și la modificările de orar și să asigure asistența necesară pentru persoanele cu dizabilități.

(3) Întreprinderile feroviare trebuie să asigure măsuri de compensare a pasagerilor în cazuri de întârzieri, anularea cursei, accidente sau măsuri de compensare a persoanei fizice îndreptățite în caz de deces al pasagerului.

(4) În cazul imposibilității de a acorda călătorului un loc în vagon conform documentului (biletului) de călătorie achiziționat, întreprinderea feroviară este obligată să îi acorde, cu consimțământul acestuia, un loc în alt vagon, fie și de clasă superioară, fără perceperea taxei suplimentare. Călătorului care a acceptat un loc în vagon cu costul documentului (biletului) de călătorie mai mic decât costul celui achiziționat de el, i se restituie diferența de preț.

(5) Pasagerii trebuie să fie asigurați cu informații oportune și veridice, inclusiv prin montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu dizabilități vizuale și auditive, despre ora de pornire și de sosire a trenurilor, despre costul documentului (biletului) de călătorie și al transportului de bagaje și mesagerii, despre programul caselor de bilete și de bagaje, al camerelor de păstrare, despre dislocația încăperilor gării, despre serviciile prestate, înlesnirile acordate anumitor categorii de pasageri, furnizându-li-se și alte informații prevăzute în regulile aprobate de Guvern.

#### **Articolul 78. Servicii de transport public de pasageri**

(1) Guvernul stabilește necesitatea de servicii publice de transport feroviar de pasageri (în continuare - servicii publice) și asigură furnizarea acestora prin încheierea de contracte de servicii publice cu întreprinderile feroviare.

(2) Conținutul, durata, procedurile, condițiile de tarifare și de încheiere a contractelor de servicii publice, precum și subsidiile pentru acoperirea pierderilor întreprinderii feroviare cauzate de furnizarea acestor servicii publice se stabilesc de Guvern.

(3) Prin contractul de servicii publice autoritatea competentă acordă dreptul exclusiv unui operator (întreprindere feroviară) ales și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public.

(4) Autoritatea competentă de selectarea întreprinderii feroviare și încheierea contractelor de servicii publice de transport feroviar este organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar.

(5) Autoritatea competentă atribuie contractele de servicii publice de transport feroviar prin licitație. Anunțul cu privire la licitație se publică în buletinele web de achiziții naționale și internaționale. Excepție de la procedura de acordare prin licitație se admite în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări.

(6) La licitație trebuie să participe cel puțin două oferte. Dacă la licitație a participat o singură ofertă, licitația se anulează. La a doua licitație poate să

participe o singură ofertă. Dacă a doua licitație a fost anulată, dar pe piața națională există o singură întreprindere prestatoare de servicii de transport feroviar de pasageri, Autoritatea competentă poate atribui contractul direct acesteia.

(7) Guvernul stabilește modul de calculare a pierderilor întreprinderii feroviare, suportate în rezultatul furnizării serviciilor publice de transport feroviar de pasageri.

(8) Întreprinderile feroviare desemnate pentru realizarea transportului feroviar de pasageri în bază de contracte de servicii publice asigură evidența corespunzătoare a numărului de pasageri și distanței de transport al acestora prin utilizarea sistemelor informaționale de evidență al pasagerilor în vagoane.

#### **Articolul 79. Tarife pentru transportul de pasageri și bagaje**

(1) Tarifele pentru transportul de pasageri și bagaje pe rutele naționale, cu excepția tarifelor la transport de pasageri în baza contractelor de servicii publice, se stabilesc de întreprinderea feroviară în mod liber și se publică pe pagina web oficială.

(2) Pentru transportul de pasageri și bagaje pe rutele internaționale tarifele se stabilesc de întreprinderile feroviare, în conformitate cu tratatele internaționale privind procedurile de transport feroviar în trafic internațional.

(3) Reducerile pentru transportul pasagerilor pe rutele feroviare naționale în temeiul contractelor de servicii publice, prevederilor actelor normative privind beneficiarii de înlesniri la transportul feroviar și procedura de compensare a cheltuielilor, suportate de întreprinderile feroviare ca urmare a acestor reduceri, sunt stabilite de Guvern. Autoritatea Feroviară efectuează o evaluare a nivelului reducerilor aplicate, verifică relevanța acestora și raportează Ministerului despre rezultatele acestor evaluări.

#### **Articolul 80. Garantarea plăților stabilite în contractul de transport**

Pentru garantarea tuturor achitărilor care rezultă din contractul de transport al mărfurilor, întreprinderile feroviare pot solicita prezentarea garanțiilor bancare la încheierea contractelor de transport.

#### **Articolul 81. Documentele de transport**

(1) Scrisoarea de trăsură trebuie să fie disponibilă pe toată durata transportării în vehiculul feroviar de tracțiune a unui tren care efectuează transport de marfă cu excepția transportului în timpul manevrelor, în timpul formării și reformării garniturilor de tren.

(2) La prezentarea mărfurilor pentru transport, expeditorul de mărfuri trebuie să prezinte o scrisoare de trăsură completată corespunzător pentru fiecare lot de marfă și alte documente prevăzute de normele privind transportul feroviar de mărfuri în traficul național sau tratatele internaționale încheiate.

(3) Forma scrisorii de trăsură și procedura de completare a acesteia se specifică în regulile privind transportul feroviar de mărfuri sau tratatele internaționale încheiate.

(4) Scrisoarea de trăsură este dovada contractului de transport de marfă și a conținutului său, după calendarul original cu ștampila stației de cale ferată sau cu semnătură electronică.

(5) Pentru simplificarea procedurilor de transport Administratorul Infrastructurii în comun cu operatorii de transport instituie sisteme de gestionare a transportului feroviar de mărfuri cu utilizarea scrisorii de trăsură în format electronic cu respectarea prevederilor tratatelor internaționale încheiate.

#### **Articolul 82. Transportul feroviar de mărfuri periculoase**

Transportul feroviar de mărfuri periculoase se realizează în conformitate cu tratatele internaționale încheiate și Regulile privind transportul feroviar de mărfuri periculoase aprobate de Guvern.

#### **Articolul 83. Tarife pentru transportul de mărfuri și alte servicii**

(1) Plata pentru transportul feroviar de mărfuri și alte servicii aferente transportului acestora furnizate de întreprinderile feroviare se percep în conformitate cu tarifele pentru transportul feroviar și regulile de tarifare ale întreprinderii feroviare aprobate.

(2) Tarifele pentru transportul feroviar de mărfuri se stabilesc de către întreprinderile feroviare. Plata pentru transport se achită de beneficiarul de servicii de transport marfă, de expeditor sau de o persoană autorizată de beneficiar de servicii de transport marfă sau expeditor către întreprindere feroviară, în momentul livrării mărfurilor către stația de expediție sau conform înțelegerii convenite dintre părți.

(3) În cazul în care întreprinderile feroviare convin, plățile pentru transport pot fi achitate direct întreprinderii feroviare de beneficiar de servicii de transport marfă sau de o persoană autorizată de beneficiar de servicii de transport marfă. Aceste mențiuni se introduc în scrisoarea de trăsură. Expeditorul sau beneficiarul de servicii de transport de marfă sau altă persoană autorizată de aceștia, achită plata pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor, executarea comenzilor suplimentare, expedierea și alte servicii furnizate de întreprinderile feroviare.

#### **Articolul 84. Transportul combinat de mărfuri**

(1) Modul de realizare a transportului combinat de mărfuri se stabilește prin regulile aprobate de Minister.

(2) Unitățile de transport sau vehiculele rutiere care depășesc dimensiunile specificate de standarde și încărcate pe material rulant feroviar pot fi transportate în condițiile stabilite de Administratorul Infrastructurii.

(3) Pentru efectuarea transportului combinat de mărfuri, unitățile de încărcare, vehiculele rutiere și materialul rulant feroviar implicate în transportul

combinat trebuie să îndeplinească cerințele tehnice, cerințele tehnologice și standardele prescrise de către Minister pentru transportul combinat.

a) unitățile de încărcare transportate cu materialul rulant feroviar trebuie să conțină marcajul corespunzător.

b) materialul rulant feroviar care transportă unitățile de încărcare trebuie să fie specializat pentru transportul combinat și să conțină marcaje speciale.

c) infrastructura feroviară pe care se efectuează transportul combinat trebuie să îndeplinească cerințe tehnice și tehnologice speciale și să fie marcată corespunzător.

d) Ministerul specifică tipul de marcaj și cerințele detaliate pe care trebuie să le îndeplinească unitățile de încărcare, materialul rulant feroviar și infrastructura feroviară implicată în transportul combinat.

**Articolul 85.** Răspunderea întreprinderilor feroviare, pasagerilor, expeditorilor și beneficiarilor de servicii de transport marfă.

Persoana culpabilă de încălcarea drepturilor participanților din domeniul transportului feroviar poartă răspundere în conformitate cu legislația civilă, contravențională și penală.

### **Secțiunea a 3-a**

#### **Cerințe față de personalul din domeniul transportului feroviar**

**Articolul 86.** Cerințe față de personalul din domeniul transportului feroviar

(1) Personalul din domeniul transportului feroviar care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță trebuie să dețină un nivel suficient de educație și de aptitudini fizice și mintale pentru a dobândi, a reține și a demonstra cunoștințele teoretice și competențele practice necesare realizării atribuțiilor sale funcționale.

(2) Criteriile privind nivelul de educație, aptitudinile fizice și mintale ale personalului care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță se stabilesc de Guvern.

(3) Categoriile de personal din domeniul transportului feroviar cu sarcini esențiale de siguranță se stabilesc de Guvern

#### **Articolul 87.** Cunoștințe teoretice și competența profesională

(1) Personalul din domeniul transportului feroviar care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță urmează programe de instruire pentru menținerea cunoștințelor teoretice și competențelor profesionale necesare realizării atribuțiilor sale funcționale.

(2) Cunoștințele teoretice și competențelor profesionale cuprind cerințele tehnice privind siguranța feroviară și regulile de siguranță feroviară aprobate de Minister.

(3) Cunoștințele teoretice și competențele profesionale ale personalului din

domeniul transportului feroviar care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță sunt testate periodic conform cerințelor stabilite de Guvern.

**Articolul 88.** Condiții pentru realizarea funcției de gestionare a traficului feroviar

(1) Administratorul Infrastructurii desemnează personal competent și apt din punct de vedere fizic și psihologic pentru realizarea funcției de gestionare a traficului.

(2) Administratorul Infrastructurii asigură instruirea corespunzătoare a personalului desemnat pentru realizarea funcției de gestionare a traficului. Instruirea se efectuează pentru menținerea și perfecționarea competențelor profesionale necesare realizării funcției.

(3) Personalul desemnat pentru realizarea funcției de gestionare a traficului este supus unor testări periodice pentru verificarea competențelor profesionale.

(4) Întrunirea cerințelor privind starea fizică și psihologică a personalului care gestionează traficul se verifică periodic, după cum urmează:

- a) o dată la cinci ani persoanelor cu vârsta de până la 45 de ani;
- b) o dată la doi ani persoanelor care au împlinit vârsta de 45 de ani.

(5) Administratorul Infrastructurii prezintă anual Autorității Feroviare lista persoanelor desemnate pentru realizarea funcției de gestionare a traficului și informații cu privire la îndeplinirea condițiilor stabilite în acest articol.

## **Capitolul VIII SIGURANȚA FEROVIARĂ**

### **Secțiunea 1**

#### **Dezvoltarea și gestionarea siguranței feroviare**

**Articolul 89.** Principii de bază în gestionarea siguranței feroviare

(1) Ministerul și Autoritatea Feroviară (în calitate de autoritate națională de siguranță), Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare, fiecare în conformitate cu propriile responsabilități, asigură următoarele:

a) menținerea și îmbunătățirea în mod continuu a siguranței feroviare, acordând prioritate prevenirii accidentelor atunci când aceasta este judicios și fezabil;

b) aplicarea într-o manieră transparentă și nediscriminatorie a normelor de siguranță;

c) dezvoltarea unui sistem feroviar uniform;

d) abordări bazate pe sistem privind măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare.

(2) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare sunt responsabile de funcționarea în siguranță a sistemului feroviar și de controlul riscurilor asociate, pun în aplicare măsurile de control al riscurilor necesare și

cooperează în vederea aplicării normelor și standardelor naționale și internaționale de siguranță, și stabilesc sisteme de management al siguranței.

(3) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare răspund pentru părțile componente ale sistemului și pentru funcționarea în siguranță a acestora, inclusiv furnizarea de materiale și contractarea serviciilor, față de utilizatori, clienți, și angajați.

(4) Răspunderea Administratorului Infrastructurii și a întreprinderilor feroviare prevăzute la alineatul (3), nu scutește de răspundere producătorii de piese integrale și de elemente constitutive de interoperabilitate ale subsistemelor individuale, entităților responsabile de întreținere, deținătorilor de vehicule feroviare și furnizorilor de alte servicii necesare pentru vehicule feroviare, structuri, instalații, echipamente, materiale și servicii. Toate acestea trebuie să respecte cerințele și condițiile stipulate pentru utilizarea lor, astfel încât Administratorul Infrastructurii sau întreprinderile feroviare să le poată folosi în siguranță în sistemul feroviar.

#### **Articolul 90. Indicatori de siguranță**

(1) Indicatorii de siguranță se stabilesc de către Autoritatea Feroviară pentru a facilita evaluarea realizării obiectivelor de siguranță și pentru a asigura monitorizarea dezvoltării generale a siguranței feroviare. Autoritatea Feroviară colectează informații privind indicatorii de siguranță și le publică în rapoartele sale anuale.

(2) În fiecare an, cel târziu până la 31 mai, Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare prezintă Autorității Feroviare raportul anual de siguranță pentru anul calendaristic precedent.

(3) Raportul anual de siguranță include următoarele:

a) informații privind îndeplinirea obiectivelor de siguranță ale entității și a rezultatelor planurilor de siguranță;

b) supravegherea și analiza indicatorilor de siguranță, în măsura în care este relevant pentru entitatea raportoare;

c) rezultatele controlului intern al siguranței;

d) reclamații privind deficiențele și defecțiunile înregistrate la realizarea transportului feroviar și gestionarea infrastructurii;

e) un raport privind aplicarea metodelor de siguranță.

(4) Autoritatea Feroviară precizează indicatorii de siguranță pe baza cărora Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare pregătesc raportul menționat la alineatul (2), precum și metodele comune de calcul a consecințelor economice ale accidentelor.

(5) Autoritatea Feroviară prezintă Ministerului până la data de 30 iunie, raportul anual de siguranță privind activitățile sale în anul precedent și îl publică pe pagina web oficială până la data de 30 iulie a anului curent. Raportul conține date specificate în detalii despre următoarele elemente:

a) dezvoltarea condițiilor de siguranță feroviară, inclusiv indicatorii de siguranță colectați;

- b) măsuri efectuate și măsuri necesare pentru dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv nivelul de realizare a indicatorilor de siguranță;
- c) propuneri de modificări importante în legislația și reglementările privind siguranța feroviară;
- d) îmbunătățirea siguranței infrastructurii feroviare și a transportului;
- e) măsuri efectuate și măsuri necesare pentru perfecționarea procedurilor în privința certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;
- f) rezultatele supravegherii Administratorului Infrastructurii și a întreprinderilor feroviare.

(6) În cazul în care se constată noi fapte sau erori după prezentarea raportului menționat la alineatul (5), Autoritatea Feroviară completează sau corectează indicatorii care se referă la un anumit an cât mai curând posibil și cel târziu în următorul raport anual.

#### **Articolul 91. Metode de siguranță**

(1) Metodele de siguranță prevăd modul în care se evaluează nivelul de siguranță, îndeplinirea obiectivelor de siguranță și conformitatea cu alte cerințe de siguranță, prin elaborarea și aplicarea următoarelor metode și proceduri:

1) Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor și a condițiilor care trebuie îndeplinite la evaluarea riscurilor;

2) Metode de siguranță pentru evaluarea respectării cerințelor care trebuie îndeplinite pentru a obține autorizația de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare și certificatul de siguranță, care să cuprindă:

a) Procedurile de evaluare a îndeplinirii cerințelor de către Administratorul Infrastructurii pentru a i se acorda autorizația de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare sau de către întreprinderile feroviare pentru a li se acorda certificatul de siguranță;

b) Criteriile de evaluare a îndeplinirii cerințelor pentru obținerea autorizației de siguranță pentru administrarea infrastructurii feroviare sau a certificatului de siguranță;

c) Principiile de monitorizare a respectării cerințelor care trebuie îndeplinite de sistemul de management al siguranței, după obținerea autorizației de siguranță pentru administrarea infrastructurii feroviare sau a certificatului de siguranță;

3) Metoda de siguranță pentru monitorizarea performanței de siguranță după acordarea certificatului de siguranță și autorizației de siguranță;

4) Metoda de siguranță pentru monitorizarea eficienței gestionării siguranței în timpul funcționării și întreținerii sistemului feroviar;

5) Metoda de siguranță pentru evaluarea realizării obiectivelor de siguranță.

(2) Metoda de siguranță se aplică pentru aprecierea și evaluarea riscurilor în cazul oricărei schimbări importante în sistemul feroviar care poate afecta siguranța transportului feroviar. Aceste schimbări pot fi de natură tehnică,

operațională sau organizatorică. Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor este parte integrantă din sistemul de management al siguranței al Administratorului Infrastructurii și al întreprinderilor feroviare.

(3) În cazul unor schimbări semnificative privind subsistemele structurale, se aplică Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor:

a) dacă aprecierea și evaluarea riscurilor sunt cerute de STI-ul relevant, caz în care STI-ul trebuie să indice care sunt părțile din Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor;

b) pentru a verifica integrarea sigură a subsistemelor structurale în sistemul existent.

(4) Entitatea care propune o modificare semnificativă aplică Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor. O entitate care propune o modificare semnificativă poate fi:

a) Administratorul Infrastructurii sau o întreprindere feroviară,

b) o entitate contractantă sau un producător atunci când depun cererea de verificare a unui subsistem;

c) solicitantul înregistrării vehiculelor feroviare în RNVF pentru punere în funcțiune;

d) entitatea responsabilă cu întreținerea.

(5) O evaluare independentă a aplicării corecte a metodei de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor și a rezultatelor acestei aplicări poate fi realizată de către:

a) un organism de evaluare a conformității acreditat, recunoscut sau notificat Comisiei Europene și statelor membre ale Uniunii Europene de a efectua proceduri de evaluare a conformității în domeniul reglementat. Criteriile de recunoaștere în vederea notificării pentru organismele de evaluare a conformității se stabilesc de Guvern;

b) Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, la solicitarea Autorității Feroviare.

(6) Dacă în cadrul Autorității Feroviare este instituit un organism de evaluare a conformității acreditat, acesta poate efectua o evaluare a aplicării corecte a metodei de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor și a rezultatelor acestei aplicări în următoarele cazuri:

a) la înregistrarea vehiculelor feroviare;

b) la modificarea înregistrării vehiculelor feroviare pentru punerea în funcțiune;

c) la schimbarea certificatelor de siguranță în legătură cu schimbarea tipului și domeniului de activitate al unei întreprinderi feroviare;

d) în cazul schimbării autorizației de siguranță ca urmare a modificărilor semnificative aduse infrastructurii, semnalizării, alimentării cu energie sau modului de funcționare și întreținerii infrastructurii;

e) atunci când revizuiesc certificatele de siguranță și autorizația de siguranță după modificări semnificative ale reglementărilor de siguranță.

(7) Organismul de evaluare a conformității eliberează un raport privind evaluarea siguranței către entitatea care formulează propunerea, pe baza căruia respectiva entitate decide dacă va accepta modificarea semnificativă.

(8) Rapoartele de evaluare a siguranței emise de organisme de evaluare a conformității din statele membre ale UE se recunosc în Republica Moldova dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

a) evaluarea riscurilor a fost efectuată în conformitate cu Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor;

b) aplicarea metodei menționate la litera a) al prezentului alineat a fost evaluată de un organism de evaluare a conformității recunoscut sau notificat Comisiei Europene și statelor membre ale Uniunii Europene de a efectua proceduri de evaluare a conformității în domeniul reglementat;

c) a fost acceptată o modificare semnificativă a unui sistem feroviar la propunerea entității menționată la alineatul (4);

d) partea sistemului feroviar va fi utilizată în Republica Moldova în aceleași condiții funcționale, operaționale, topografice și climatice;

e) s-au aplicat aceleași criterii pentru acceptarea riscului ca și în Republica Moldova.

(9) Controlul aplicării metodei de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor este parte integrantă a controlului periodic intern al sistemului de management al siguranței al Administratorului Infrastructurii și al întreprinderilor feroviare.

(10) Metodele de siguranță menționate la:

a) alineatul (1) punctul 2) se aplică de către Autoritatea Feroviară, luând în considerare cererile de autorizare de siguranță și certificat de siguranță;

b) alineatul (1) punctul 3) se aplică de către Autoritatea Feroviară pentru a supraveghea punerea în aplicare a sistemului de management al siguranței și a metodei de siguranță menționate la alineatul (1) punctul 2) litera b), de către întreprinderile feroviare, Administratorul Infrastructurii și entitatea responsabilă de întreținere;

c) alineatul (1) punctul 2) litera b) se aplică de către întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii după acordarea certificatului de siguranță sau a autorizației de siguranță, precum și de către entitatea responsabilă cu întreținerea;

d) Metodele de siguranță prevăzută la alineatul (1) se aprobă de către Minister;

(11) Modificările necesare ale normelor naționale de siguranță se adoptă în conformitate cu metodele comune de siguranță adoptate și revizuite.

(12) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare descriu, de asemenea, în raportul anual experiența lor în legătură cu aplicarea metodelor menționate la alineatul (1) punctele 1) și 4).

(13) Autoritatea Feroviară include în raportul anual experiența entităților care formulează propuneri, a întreprinderilor feroviare și Administratorului

Infrastructurii, precum și experiența proprie cu privire la aplicarea metodei menționate la alineatul (1) punctele 1), 3) și 4).

**Articolul 92. Obiective de siguranță**

- (1) Obiectivele de siguranță se stabilesc de către Autoritatea Feroviară.
- (2) Obiectivele de siguranță stabilesc nivelul minim de siguranță pentru diferitele părți ale sistemului feroviar și a sistemului în ansamblu, la care fac referire criteriile de toleranță la risc pentru:
  - a) riscurile individuale legate de pasageri, angajați, personalul antreprenorilor, utilizatorii trecerilor la nivel, precum și riscurile individuale legate de prezența persoanelor neautorizate la instalațiile de infrastructură feroviară;
  - b) Riscurile pentru societate.
- (3) Obiectivele de siguranță trebuie să includă un grafic pentru punerea în aplicare treptată, care va lua în considerare natura și sfera investițiilor necesare pentru punerea lor în aplicare.
- (4) Ministerul efectuează și promovează modificările necesare la normele de siguranță pentru a asigura realizarea obiectivelor de siguranță.

**Secțiunea a 2-a**  
**Sisteme de management al siguranței**

**Articolul 93. Cerințe privind sistemele de management a siguranței**

- (1) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare instituie un sistem de management al siguranței (denumit în continuare - SMS) pentru a atinge cel puțin obiectivele de siguranță stabilite pentru întregul sistem feroviar. SMS trebuie să respecte normele de siguranță și cerințele de siguranță stabilite în STI-uri, precum și dispozițiile relevante ale metodelor de siguranță.
- (2) SMS trebuie să îndeplinească cerințele și să includă elementele prevăzute în Cod, în conformitate cu caracterul, sfera și tipul activităților desfășurate în traficul feroviar.
- (3) Sistemul de management al siguranței asigură controlul tuturor riscurilor legate de activitățile Administratorului Infrastructurii sau al întreprinderii feroviare, inclusiv furnizarea de servicii de întreținere, furnizarea de materiale și angajarea de contractanți. Sistemul de management al siguranței ia în considerare, dacă este cazul și rezonabil, riscurile care apar ca urmare a activităților altor părți.
- (4) SMS-ul Administratorului Infrastructurii se stabilește în funcție de efectele activităților diferitelor întreprinderi feroviare asupra rețelei, trebuie să conțină dispoziții care să permită întreprinderilor feroviare desfășurarea activităților în conformitate cu STI-urile, normele naționale de siguranță, și cu condițiile stabilite în certificatele lor de siguranță. De asemenea, SMS-urile gestionarilor de infrastructură trebuie să dezvolte coordonarea procedurilor de

urgență cu toate întreprinderile feroviare în situații excepționale.

(5) Toate părțile relevante ale SMS trebuie să fie documentate și, în special, trebuie furnizată o descriere a distribuirii responsabilităților în cadrul organizației administratorilor infrastructurii sau a întreprinderilor feroviare, precum și modul în care controlul este asigurat de conducere la diferite niveluri, cum angajații și reprezentanții acestora sunt implicați la toate nivelurile și cum se asigură îmbunătățirea continuă a SMS-ului.

(6) Elementele de bază ale Sistemului de management al siguranței sunt următoarele:

1) Politica de siguranță aprobată de Administratorul Infrastructurii sau de către întreprinderile feroviare, care este comunicată întregului personal;

2) Obiectivele calitative și cantitative ale Administratorului Infrastructurii sau ale întreprinderilor feroviare privind menținerea și îmbunătățirea siguranței, precum și planurile și procedurile pentru atingerea acestor obiective;

3) Procedurile care asigură respectarea standardelor și a altor cerințe prescrise pe întreaga durată de viață a echipamentului și în timpul funcționării și a procedurilor în scopul respectării standardelor tehnice și operaționale noi sau modificate sau a altor cerințe stabilite în oricare dintre următoarele:

a) STI-urile,

b) normele naționale de siguranță,

c) regulile, cerințele tehnice și deciziile aprobate de Autoritatea Feroviară.

4) Procedurile pentru identificarea riscurilor, pentru efectuarea evaluării riscurilor și punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor ori de câte ori o schimbare a condițiilor de funcționare sau introducerea unui nou produs conduce la noi riscuri pentru infrastructură sau operațiuni;

5) Asigurarea programelor de instruire pentru angajați care să mențină sau să perfecționeze calificarea și competența angajaților la îndeplinirea funcțiilor;

6) Soluții practice pentru circulația informațiilor în cadrul organizației și între organizațiile care activează în același sistem feroviar;

7) Proceduri și formate pentru documentarea informațiilor privind siguranța, precum și stabilirea unei proceduri pentru controlul configurării informațiilor de siguranță critice;

8) Proceduri de asigurare a raportării, investigării și analizei accidentelor, incidentelor, accidentelor grave și a altor evenimente periculoase, precum și luarea măsurilor preventive necesare;

9) Elaborarea planurilor de acțiune, a planurilor în situații de alertă și a planurilor de furnizare a informațiilor în caz de urgență, consultate cu autoritățile corespunzătoare;

10) Prevederi pentru controlul periodic intern al SMS.

(7) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare adoptă acte interne în propriul SMS pentru a reglementa procedurile menționate la alineatul (6).

(8) Actele Administratorului Infrastructurii menționate la alineatul (7),

care se referă la procedurile care trebuie să fie puse în aplicare de întreprinderile feroviare, sunt puse la dispoziția tuturor întreprinderilor feroviare interesate care operează pe infrastructura specificată.

(9) Autoritatea Feroviară definește în detaliu elementele SMS și publică un ghid pentru elaborarea și stabilirea SMS-ului.

#### **Articolul 94. Monitorizarea SMS-urilor**

(1) După acordarea certificatelor de siguranță și a autorizațiilor de siguranță, Autoritatea Feroviară monitorizează sistemul SMS al Administratorului Infrastructurii și al întreprinderilor feroviare.

(2) Procesul de monitorizare este utilizat de Autoritatea Feroviară pentru a verifica dacă Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare aplică SMS-urile relevante și la necesitate să dispună punerea în aplicare a măsurilor corespunzătoare.

(3) Monitorizarea la fața locului, în sensul alineatului (1), se efectuează de către Autoritatea Feroviară.

(4) Regulile privind procedurile de monitorizare și supraveghere a sistemelor de management al siguranței se stabilesc de către Guvern.

### **Secțiunea a 3-a Certificat de siguranță**

#### **Articolul 95. Certificatul de siguranță**

(1) Pentru a obține acces la infrastructura feroviară, o întreprindere feroviară trebuie să dețină un certificat de siguranță. În funcție de cererea întreprinderii feroviare, certificatul de siguranță se aplică pentru întreaga rețea feroviară sau unei părți definite a acesteia.

(2) Certificatul de siguranță reprezintă dovada că întreprinderea feroviară a stabilit un sistem de management al siguranței și poate îndeplini cerințele stabilite în STI-uri, normele de siguranță și alte reglementări relevante în scopul controlului riscurilor și realizării operațiunilor de transport feroviar în siguranță.

(3) Certificatul de siguranță prevede:

a) acceptarea de către Autoritatea Feroviară a sistemului de management al siguranței al întreprinderilor feroviare;

b) acceptarea de către Autoritatea Feroviară a dispozițiilor adoptate de întreprinderea feroviară pentru a îndeplini cerințele specifice prevăzute pentru transportul sigur pe partea relevantă a rețelei, și anume:

- respectarea STI-urilor;

- deținerea de către mecanicii de locomotive angajați a legitimațiilor corespunzătoare întregii rețele feroviare sau secțiunii definite;

(4) Pentru a elibera un certificat de siguranță, Autoritatea Feroviară evaluează elementele prevăzute la alineatul (3). În baza documentației prezentată de întreprinderea feroviară;

(5) Pentru evaluarea elementelor prevăzute la alineatul (3), Autoritatea

Feroviară este în drept să efectueze vizite și inspecții la sediile întreprinderii feroviare.

(6) Informația privind elementele care respectă cerințele stabilite în STI, MS și OS și regulamentele privind siguranța transportului feroviar se prezintă sub formă de rezumat.

(7) Certificatul de siguranță precizează zona de funcționare tipul și amploarea activităților de transport feroviar al întreprinderii feroviare căreia i se emite certificatul.

#### **Articolul 96. Acordarea certificatului de siguranță**

(1) Autoritatea Feroviară eliberează certificatul de siguranță conform unui formular prestabilit.

(2) Perioada de valabilitate a certificatului de siguranță este de cinci ani. Certificatul de siguranță se schimbă total sau parțial la fiecare modificare substanțială a tipului activității sau extinderii activității de transport feroviar, la cererea titularului acestuia.

(3) Autoritatea Feroviară stabilește formularele pentru certificatele de siguranță, numerotarea formularelor de certificate de siguranță în conformitate cu numărul de identificare, formularul de depunere a cererii pentru certificatul de siguranță, instrucțiunile pentru completare.

(4) Titularul certificatului de siguranță informează Autoritatea Feroviară cu privire la orice modificare semnificativă a condițiilor părții relevante a certificatului de siguranță care se referă la elementele sistemului de management al siguranței. O modificare semnificativă este o situație care modifică în mod semnificativ condițiile pe baza cărora a fost emis certificatul de siguranță.

(5) Autoritatea Feroviară poate solicita revizuirea părții relevante din certificatul de siguranță după modificarea semnificativă a cadrului de reglementare în domeniu fără a solicita careva plăți suplimentare.

(6) Constatarea de către Autoritatea Feroviară a faptului că deținătorul certificatului de siguranță nu îndeplinește condițiile pentru certificare, constituie temei pentru retragerea certificatului de siguranță.

(7) Autoritatea Feroviară trebuie să retragă un certificat de siguranță dacă constată că deținătorul certificatului de siguranță nu l-a utilizat conform destinației.

(8) Certificatul de siguranță este schimbat complet sau parțial la fiecare modificare semnificativă a tipului sau sferei de activitate a întreprinderii.

(9) Emiterea, schimbarea sau reperfectarea certificatului de siguranță se efectuează gratuit, conform prevederilor din Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

(10) Autoritatea Feroviară ține evidența certificatelor de siguranță eliberate și actualizează permanent informațiile privind starea acestor certificate.

(11) Decizia de refuz a emiterii sau schimbării certificatului de siguranță poate fi contestată conform procedurilor stabilite de Codul administrativ nr.

116/2018.

**Articolul 97. Recunoașterea unui certificat de siguranță străin**

Certificatul de siguranță eliberat unei întreprinderi feroviare de autoritățile altor state poate fi valabil în Republica Moldova dacă întreprinderea feroviară respectivă întrunește cerințele tehnice de siguranță aprobate în Republica Moldova. Întrunirea cerințelor tehnice de siguranță se evaluează de către Autoritatea Feroviară.

**Articolul 98. Retragera certificatului de siguranță și notificarea Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate**

(1) Modul de retragere a certificatului de siguranță se efectuează în conformitate cu prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. În decizia de retragere a certificatului, se menționează motivele acestei decizii.

(2) Decizia privind retragerea certificatului de siguranță poate fi contestată conform procedurilor stabilite de Codul administrativ nr. 116/2018.

(3) Autoritatea Feroviară notifică Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate despre certificatele de siguranță emise, schimbate sau retrase.

(4) În notificarea menționată la alineatul (3), Autoritatea Feroviară indică denumirea și adresa întreprinderii feroviare, data eliberării certificatelor de siguranță, domeniul de aplicare, valabilitatea și motivele deciziei de retragere a acestora.

**Secțiunea a 4-a**

**Autorizație de siguranță pentru Administratorul Infrastructurii**

**Articolul 99. Principii de bază**

(1) Administratorul Infrastructurii trebuie să obțină o autorizație de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare.

(2) Autorizația de siguranță se emite de Autoritatea Feroviară.

(3) Autorizația de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare prezintă:

a) confirmarea Autorității Feroviare privind acceptarea sistemului de management al siguranței al Administratorului Infrastructurii;

b) confirmarea Autorității Feroviare privind acceptarea dispozițiilor adoptate de Administratorul Infrastructurii pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru întreținerea și exploatarea în siguranță a infrastructurii feroviare, inclusiv, întreținerea și funcționarea sistemului de control, semnalizare și gestionare a traficului.

(4) Autorizația de siguranță poate fi schimbată la cererea Administratorului Infrastructurii, la intervale maxime de cinci ani. Aceasta este schimbată în cazul reconstrucției (reabilitării, modernizării) infrastructurii,

semnalizării sau modificării principiilor de exploatare și întreținere a acestora. Deținătorul autorizației de siguranță informează Autoritatea Feroviară cu privire la modificările prevăzute la acest alineat și solicită schimbarea autorizației.

(5) Autoritatea Feroviară cere ca autorizația de siguranță să fie schimbată în urma unor modificări substanțiale ale normelor de reglementare în domeniul siguranței.

**Articolul 100.** Acordarea autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare.

(1) Autorizația de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare se acordă de către Autoritatea Feroviară prin utilizarea unui formular prestabilit.

(2) Emiterea, schimbarea sau prelungirea autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare se efectuează în mod gratuit.

(3) Autoritatea Feroviară stabilește:

a) forma autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare;

b) numerotarea formularelor de autorizații de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare în conformitate cu numărul național de identificare;

c) formularul cererii de solicitare a autorizației de siguranță pentru transportul feroviar și gestionarea infrastructurii;

d) instrucțiunile de completare a formularului.

(4) Pentru emiterea, schimbarea sau prelungirea autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare este necesar de prezentat următoarele documente care vor fi anexate la cerere:

a) informații privind permisele și legitimațiile personalului angajat sau contractat pentru exploatarea materialului rulant, dacă entitatea intenționează să presteze servicii de tracțiune, manevrare a vehiculelor feroviare;

b) acte privind posesia sau dreptul de gestiune și documentația tehnică a materialului rulant, dacă entitatea intenționează să presteze servicii de tracțiune, manevrare a vehiculelor feroviare;

c) decizia organului de conducere al entității privind instituirea propriului sistem de management al siguranței și copia în format electronic sau de hârtie a Sistemului de Management al Siguranței;

d) decizia organului de conducere al entității privind instituirea procedurilor pentru îndeplinirea cerințelor stabilite în STI, MS și OS și regulamentele privind siguranța transportului feroviar pentru a controla riscurile și pentru a presta servicii de transport în condiții de siguranță;

e) copii la contracte de muncă privind personalul angajat și competența acestuia pentru gestionarea în siguranță a traficului feroviar.

(5) Pentru a elibera o autorizație de siguranță, Autoritatea Feroviară evaluează elementele prevăzute la alineatul (4);

(6) Pentru evaluarea elementelor prevăzute la alineatul (4), Autoritatea Feroviară este în drept să efectueze vizite și inspecții la sediile entității în cauză.

(7) Autoritatea Feroviară ține evidența autorizațiilor de siguranță pentru

gestionarea infrastructurii feroviare și actualizează permanent informațiile privind starea acestora.

(8) Decizia privind refuzul emiterii, schimbării sau prelungirii autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare poate fi contestată conform procedurilor stabilite de Codul administrativ nr. 116/2018.

**Articolul 101.** Retragera autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare

(1) Modul de retragere a autorizației de siguranță se efectuează în conformitate cu prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. În decizia de retragere a autorizației de siguranță, se menționează motivele acestei decizii.

(2) Decizia privind retragerea autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare poate fi contestată conform procedurilor stabilite de Codul administrativ nr. 116/2018.

(3) Autoritatea Feroviară notifică Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate despre emiterea, schimbarea sau retragerea autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare, indicând numele și adresa Administratorului Infrastructurii, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea autorizației de siguranță și, în cazul retragerii, motivele acestei decizii.

**Articolul 102.** Cererile pentru certificate de siguranță și autorizații de siguranță

(1) Autoritatea Feroviară decide cu privire la o cerere de autorizație de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare sau un certificat de siguranță în termen 30 de zile de la înregistrare.

(2) Pentru a facilita depunerea de cereri de către întreprinderile feroviare, Autoritatea Feroviară:

a) asigură posibilitatea depunerii cererilor prin intermediul unui ghișeu unic;

b) publică pe pagina web oficială, instrucțiuni detaliate și o listă a tuturor cerințelor privind certificatul de siguranță și autorizației de siguranță;

c) accesul gratuit al solicitanților la tot setul documentelor necesare.

(3) Întreprinderile feroviare care solicită certificatul de siguranță și care intenționează să presteze servicii de transport pe o parte definită și limitată a rețelei beneficiază de instrucțiuni și îndrumări speciale privind reglementările aplicabile părții rețelei în cauză.

**Articolul 103.** Accesul la serviciile de instruire pentru mecanici de locomotivă și altor membri ai personalului de la bordul trenurilor

(1) Accesul la serviciile de instruire oferite de organizații de instruire pentru mecanici de locomotivă și altor membri ai personalului aflat la bordul trenului se efectuează într-un mod echitabil și nediscriminatoriu. Programele de instruire includ informații privind norme și proceduri de exploatare, sistemul de semnalizare și de control și comandă, procedurile de urgență aplicate pe trasee.

(2) Organizațiile de instruire pentru mecanici de locomotivă și ceilalți membri ai personalului de bord trebuie să dețină dotarea tehnică și informativă necesară instruirii și personal competent atestat de Autoritatea Feroviară, pentru instruirea în domeniu. Criteriile pentru dotarea tehnică și informativă, și atestarea personalului pentru instruire se stabilesc de Guvern.

(3) În cazul recrutării personalului în funcții de mecanici de locomotivă, membri ai personalului de bord și personalului în funcții cu sarcini esențiale de siguranță, întreprinderile feroviare i-au în considerare documente confirmative privind instruire, calificări și experiență dobândite anterior de către candidat.

(4) În sensul alineatului (3), membrii personalului au dreptul să obțină de la fostul angajator copii și orice alte documente confirmative privind pregătirea, calificările și experiența acestora.

(5) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii sunt responsabili de nivelul de pregătire și de menținerea competențelor profesionale ale personalului angajat în funcții de mecanici de locomotivă, membri ai personalului de bord și în funcții cu sarcini esențiale de siguranță.

## **Secțiunea a 5-a** **Materialul rulant feroviar**

**Articolul 104.** Întreținerea și introducerea în circulație a vehiculelor feroviare

(1) Fiecare vehicul feroviar, înainte de a fi pus în funcțiune sau utilizat pe rețeaua feroviară națională, se înregistrează în RNVF și se atribuie unei entități responsabile de întreținere.

(2) Condițiile pentru înregistrarea vehiculelor feroviare și a entităților de întreținere a vehiculelor feroviare se aprobă de către Guvern.

(3) O întreprindere feroviară, Administratorul Infrastructurii sau deținătorul de vehicule feroviare pot fi entități responsabile de întreținere.

(4) Entitatea responsabilă de întreținere se asigură că vehiculele feroviare pentru care aceasta are sarcina de întreținere se află într-o stare de funcționare sigură, datorită unui sistem de întreținere. Sistemul de întreținere a vehiculelor feroviare trebuie să întrunească condițiile și cerințele stabilite de Guvern.

(5) În scopul menținerii vehiculelor feroviare în stare de funcționare sigură, Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii se asigură că vehiculele feroviare sunt menținute de sine stătător sau contractând serviciile entităților responsabile de întreținere, în conformitate cu:

(a) fișa de întreținere a fiecărui vehicul feroviar;

(b) cerințele tehnice, inclusiv normele de întreținere și dispozițiile STI.

(6) Fiecare vehicul feroviar și fiecare entitate responsabilă de întreținere trebuie să fie înregistrată în RNVF, fapt confirmat prin decizia Autorității Feroviare.

(7) În cazul în care entitatea responsabilă de întreținere este o întreprindere feroviară sau Administratorul Infrastructurii, conformitatea cu cerințele de întreținere este verificată de Autoritatea Feroviară în conformitate cu procedurile de emitere a certificatelor de siguranță sau a autorizațiilor de siguranță.

(8) Materialul rulant care a fost acceptat să fie introdus în circulație într-un stat membru UE și care nu este acoperit integral de STI relevante este admis în circulație în Republica Moldova în conformitate cu prezentul articol, dacă corespunde condițiilor tehnice pentru circulația în siguranță pe rețeaua feroviară națională.

(9) Întreprinderea feroviară care solicită admiterea în circulație a materialului rulant din state membre UE, precum și cel propus a fi introdus în circulație din alte state, prezintă Autorității feroviare un dosar tehnic referitor la vehiculele feroviare, cu indicarea scopului utilizării acestuia pe rețeaua feroviară națională. Dosarul trebuie să conțină următoarele informații:

a) dovada faptului că materialul rulant a fost admis în exploatare într-un alt stat, precum și documentele care indică istoricul exploatării, întreținerii și al modificărilor tehnice existente;

b) datele tehnice relevante, programul de întreținere și caracteristicile operaționale solicitate de Autoritatea Feroviară;

c) dovezi privind caracteristicile tehnice și operaționale care să ateste că materialul rulant respectă sistemul de alimentare cu energie, sistemul de semnalizare și control de comandă, gabaritul de cale ferată și gabaritele de infrastructură, sarcina maximă permisă pe osie și alte constrângeri tehnice ale rețelei;

d) informații privind derogările de la normele de siguranță care sunt necesare pentru admiterea în circulație și dovezi, bazate pe evaluarea riscului, care demonstrează că materialul rulant nu afectează siguranța feroviară în rețeaua națională.

(10) Autoritatea Feroviară este în drept să solicite efectuarea de încercări pe rețeaua feroviară pentru a verifica conformitatea cu parametri prevăzuți pentru rețeaua națională și prescrie amploarea sau conținutul acestor încercări.

(11) Autoritatea Feroviară adoptă fără întârziere decizia cu privire la o cerere în conformitate cu prezentul articol, în termen de 30 de zile de la data depunerii dosarului tehnic complet, și documentația probelor de testare dacă au fost efectuate. Decizia de admitere în exploatare poate conține condiții de utilizare și alte restricții tehnice.

**Articolul 105.** Aplicabilitatea obligației de identificare a entităților responsabile cu întreținerea

(1) Obligația de a identifica entitatea responsabilă cu întreținerea poate fi realizată prin intermediul unor măsuri alternative cu privire la sistemul de întreținere prevăzut la articolul 104, în următoarele cazuri:

a) vehicule înregistrate în alte țări decât Republica Moldova și țările membre UE și întreținute în conformitate cu legislația țării respective;

b) vehicule care sunt folosite în rețele sau pe linii cu ecartament diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii Europene și pentru care îndeplinirea cerințelor prevăzute la articolul 104 alineatul (9) este asigurată prin tratate internaționale;

c) vehicule utilizate pe rețelele feroviare private, echipamentul militar și de transport special care necesită un permis ad-hoc de la Autoritatea Feroviară ce trebuie emis înainte de începerea exploatarei. În acest caz, se acordă derogări pentru perioade de cel mult cinci ani.

(2) Măsurile alternative menționate la alineatul (1) se aplică de Autoritatea Feroviară:

a) la înregistrarea vehiculelor;

b) la eliberarea certificatelor de siguranță și a autorizațiilor de siguranță către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea.

(3) Vehiculele feroviare și subiecții asupra cărora se aplică aceste măsuri alternative sunt identificate și prezentate în raportul anual al Autorității Feroviare privind siguranța. Autoritatea Feroviară interzice circulația pe rețeaua feroviară națională a vehiculelor feroviare menționate la alineatul (2) care prezintă riscuri nejustificate pentru siguranța transportului feroviar.

## **Secțiunea a 6-a**

### **Investigarea accidentelor și incidentelor în transportul feroviar**

#### **Articolul 106. Obligațiile de investigare**

(1) În scopul prevenirii producerii accidentelor și îmbunătățirii siguranței în domeniul transportului feroviar, autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi instituită de Guvern asigură efectuarea investigațiilor accidentelor și incidentelor în transportul feroviar.

(2) Rezultatul investigațiilor accidentelor și incidentelor în transportul feroviar poate constitui obiectul unor recomandări pentru îmbunătățirea siguranței, adresate Autorității Feroviare, Administratorului Infrastructurii și întreprinderilor feroviare.

**Articolul 107. Interacțiunea autorității de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi cu alte autorități și entități din domeniul transportului feroviar**

(1) Autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi este independent din punct de vedere:

a) al organizării, structurii juridice și decizional față de Administratorul Infrastructurii, întreprinderile feroviare, Autoritatea Feroviară și față de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate organului de investigare.

b) funcțional față de Autoritatea Feroviară și Organul de reglementare a

pieței.

(2) Autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi își îndeplinește sarcinile în mod independent de alte organizații și trebuie să dețină resurse suficiente pentru realizarea sarcinilor sale.

(3) Întreprinderile feroviare, Administratorul Infrastructurii și Autoritatea Feroviară, sunt obligați să informeze imediat autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi despre accidentele și incidentele feroviare, iar autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi răspunde acestora și întreprinde măsurile necesare pentru lansarea investigației.

(4) La necesitate, autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi poate solicita asistența organelor de investigare din alte state sau din cadrul Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, în scopul obținerii de expertize sau suportului la realizarea inspecțiilor, analizelor și evaluărilor tehnice.

(5) Autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi desfășoară un schimb activ de opinii și de experiență cu organele de investigare din alte state în scopul elaborării metodelor comune de investigare, elaborării principiilor comune de urmărire a recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific. În acest scop poate solicita suportul Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

#### **Articolul 108. Informarea Autorității Feroviare și a Ministerului**

(1) Autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi informează Autoritatea Feroviară despre investigațiile lansate în domeniul feroviar, în termen de o săptămână de la luarea deciziei de investigare.

(2) Informațiile comunicate Autorității Feroviare lui cuprind:

a) data, ora și locul producerii accidentului și după caz;

b) tipul și consecințele privind decesele, vătămările corporale și pagubele materiale.

(3) Autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi prezintă Autorității Feroviare o copie a rapoartelor finale privind investigațiile efectuate în domeniul feroviar.

#### **Articolul 109. Recomandări privind siguranța**

(1) Recomandările privind siguranța se adresează Autorității Feroviare și la necesitate, altor organizații din domeniul transportului feroviar.

(2) Autoritatea Feroviară întreprinde măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță sunt luate în considerare în mod corespunzător și se întreprind măsuri necesare pentru îmbunătățirea nivelului de siguranță.

(3) Autoritatea Feroviară, Administratorul Infrastructurii și Întreprinderile feroviare cărora li s-au adresat recomandări, raportează anual autorității de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi măsurile

adoptate sau planificate ca urmare a recomandării.

**Articolul 110.** Supravegherea internă a siguranței

Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare desemnează persoane responsabile de siguranță și organizează supravegherea internă a siguranței transportului feroviar în conformitate cu prevederile Codului și actelor normative pentru aplicarea prevederilor Codului.

**Capitolul IX**  
**CERTIFICAREA MECANICILOR DE LOCOMOTIVE**

**Secțiunea 1**

**Obiectul și domeniul de aplicare**

**Articolul 111.** Obiectul de certificare

(1) Condițiile și procedurile de certificare a mecanicilor de locomotivă, care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar, se aprobă de Guvern în conformitate cu prevederile Codului.

(2) Condițiile și procedurile aprobate de Guvern specifică sarcinile Autorității Feroviare, a mecanicilor de locomotivă și altor părți interesate din sector, în special întreprinderile feroviare, Administratorul Infrastructurii și centrele de formare în procesul de certificare a mecanicilor de locomotivă.

(3) Condițiile și procedurile aprobate de Guvern prevăd cerințe specifice ce trebuie să le întrunească permisele și legitimațiile mecanicilor de locomotivă.

**Articolul 112.** Domeniul de aplicare

Procedura de certificare se aplică mecanicilor de locomotivă, care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din Republica Moldova pentru o întreprindere feroviară, care solicită un certificat de siguranță sau un administrator al infrastructurii, care necesită o autorizație de siguranță.

**Secțiunea a 2-a**

**Certificarea mecanicilor de locomotivă**

**Articolul 113.** Modul de certificare

(1) Toți mecanicii de locomotive trebuie să aibă capacitatea și calificările necesare pentru a conduce trenurile și să dețină următoarele documente:

a) un permis care să demonstreze că mecanicul de locomotivă îndeplinește condițiile minime privind cerințele medicale, studii de bază și competențele profesionale generale. Permisul identifică mecanicul, autoritatea emitentă și indică termenul de valabilitate.

b) o legitimație care indică infrastructura pe care titularul este în drept să conducă vehicule feroviare și tipul de vehicule pe care titularul are dreptul de conducere.

(2) Cerința de a deține o legitimație pentru o anumită parte a infrastructurii nu se aplică în cazurile excepționale enumerate în continuare, cu condiția ca un alt mecanic de locomotivă, care posedă o legitimație valabilă pentru infrastructura în cauză, să asiste mecanicul respectiv în timpul conducerii:

a) în cazul în care o perturbare a traficului feroviar necesită devierea trenurilor sau în cazuri justificate de către Administratorul Infrastructurii;

b) pentru servicii excepționale, unice, care utilizează trenuri vechi;

c) pentru conducerea vehiculelor pentru întreținerea infrastructurii în cazuri justificate de către Administratorul Infrastructurii;

d) pentru livrarea sau testarea unui tren nou sau a unei locomotive noi;

e) în scopul instruirii și examinării mecanicilor de locomotivă.

(3) Excepția prevăzută la aliniatul (2) este o decizie a întreprinderii feroviare și nu poate fi impusă de Administratorul Infrastructurii sau de Autoritatea Feroviară.

(4) Administratorul Infrastructurii trebuie informat în prealabil ori de câte ori se aplică excepția prevăzută la aliniatul (2).

(5) Legitimația acordă dreptul de a conduce în una sau mai multe dintre următoarele categorii:

a) categoria A: locomotive de manevră, trenuri pentru lucrări, vehicule feroviare de întreținere și toate celelalte locomotive atunci când sunt utilizate pentru operațiuni de manevrare;

b) categoria B: transportul de pasageri și/sau de mărfuri.

(6) Modelul de permis și modelul de legitimație al mecanicilor de locomotivă se stabilesc de Guvern.

**Articolul 114.** Monitorizarea permiselor și legitimațiilor mecanicilor de locomotivă

Autoritatea Feroviară, întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii întreprind măsurile necesare și cooperează între ei prin schimb de informații pentru monitorizarea permiselor, și legitimațiilor emise, suspendate sau retrase.

**Articolul 115.** Organul emitent și limba de emiterie a permiselor și legitimațiilor

(1) Permisul este emis de Autoritatea Feroviară și deținut de titularul acestuia.

(2) Permisele și legitimațiile se emit în limba de stat.

(3) Întreprinderea feroviară sau Administratorul Infrastructurii care angajează sau contractează serviciile mecanicului de locomotivă emite o legitimație, care indică infrastructura și materialul rulant pe care mecanicul de

locomotivă este în drept să conducă. Legitimația se află în proprietatea întreprinderii sau a Administratorului Infrastructurii. Mecanicii de locomotivă au dreptul să primească o confirmare privind deținerea legitimației corespunzătoare.

#### **Articolul 116. Valabilitatea geografică**

(1) Permisul este valabil pe teritoriul Republicii Moldova și pe teritoriul altor state, care recunosc valabilitatea permiselor emise de autoritățile Republicii Moldova.

(2) Legitimația este valabilă pentru infrastructura și materialul rulant pentru care a fost instruit și care sunt specificate de respectiva legitimație.

(3) Documentele de certificare a mecanicilor de locomotivă din alte țări care conduc exclusiv pe secțiuni de frontieră ale sistemului feroviar al Republicii Moldova pot fi recunoscute în conformitate cu acordurile bilaterale cu țara respectivă.

#### **Secțiunea a 3-a**

#### **Condiții de obținere a permisului și a legitimației**

#### **Articolul 117. Condițiile pentru obținerea permiselor**

(1) Pentru a obține un permis, persoanele trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

a) vârsta minimă a nu poate fi mai mică de 18 de ani;

b) trebuie să dețină certificate sau diplome privind absolvirea cel puțin a nivelului 3 de învățământ (învățământ profesional tehnic secundar) pentru domeniul transportului feroviar;

c) trebuie să-și confirme aptitudinea fizică prin trecerea unui examen medical;

d) trebuie să-și demonstreze aptitudinea psihologică confirmată de un psiholog sau de către un medic;

e) trebuie să demonstreze deținerea cunoștințelor teoretice și competențelor profesionale.

(2) Cerințele privind aptitudinea fizică și psihologică, deținerea cunoștințelor teoretice și competențelor profesionale sunt stabilite în regulile privind certificarea mecanicilor de locomotivă aprobate de către Guvern.

(3) Cererile pentru emiterea unui permis nou sau schimbarea permisului deținut se depun la Autoritatea Feroviară de către mecanicul candidat, reprezentantul sau entitatea care acționează în numele candidatului.

(4) Autoritatea Feroviară eliberează permisul conform termenilor stabiliți în regulile privind certificarea mecanicilor de locomotivă.

(5) Permisul este valabil pentru o perioadă de 10 ani.

(6) Permisele emise de autoritățile altor state pot fi recunoscute în baza tratatelor internaționale.

**Articolul 118. Condițiile pentru obținerea legitimațiilor**

(1) Pentru a obține o legitimație și pentru ca aceasta să rămână valabilă, persoanele trebuie să dețină un permis și să îndeplinească următoarele cerințe:

a) posedă cunoștințe lingvistice necesare pentru infrastructura și materialul rulant corespunzător categoriei legitimației solicitate;

b) au susținut un examen care să le testeze cunoștințele și competențele profesionale referitoare la materialul rulant pentru care se solicită legitimația;

c) au susținut un examen care să le testeze cunoștințele și competențele profesionale referitoare la infrastructura pentru care se solicită legitimația.

(2) Cerințele și procedura de examinare se stabilesc de către Autoritatea Feroviară. Procesele de examinare sunt monitorizate de Autoritatea Feroviară.

(3) Persoanele sunt instruiți de întreprinderea feroviară sau de Administratorul Infrastructurii în legătură cu sistemul lor de gestionare a siguranței.

(4) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii își stabilesc propriile proceduri de emiteră și actualizare a legitimațiilor, în conformitate cu dispozițiile Codului, ca parte a sistemului lor de gestionare a siguranței, precum și modalități de examinare a contestațiilor solicitanților privind eliberarea, actualizarea, suspendarea sau retragerea unei legitimații.

(5) În caz de dezacord cu decizia în privința unei legitimații, solicitanții pot contesta această decizie printr-o petiție/cerere. Cererile de contestare nu pot fi examinate de către persoanele care au participat la decizia contestată.

(6) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii actualizează legitimațiile de fiecare dată când mecanicul obține permisiuni suplimentare de conducere privind materialul rulant sau infrastructura.

**Secțiunea a 4-a**

**Verificările, valabilitatea permisului și a legitimației și monitorizarea mecanicilor de locomotivă**

**Articolul 119. Verificările periodice**

(1) Mecanicii de locomotivă sunt supuși unor examinări sau teste privind starea fizică și psihologică periodicitatea cărora se stabilește în regulile privind certificarea mecanicilor de locomotivă aprobate de către Guvern.

(2) În cazul schimbării unui permis, Autoritatea Feroviară verifică îndeplinirea de către mecanicul de locomotivă a cerințelor prevăzute la alineatul (1).

(3) Valabilitatea legitimației se prelungește în baza examinărilor sau testelor periodice privind cerințele menționate la articolul 118.

(4) Frecvența examinărilor și/sau testărilor se stabilește de întreprinderile feroviare sau de Administratorul Infrastructurii care angajează sau contractează mecanicul de locomotivă în conformitate cu propriul sistem de gestionare al

siguranței și respectă cerințele privind frecvența minimă a verificărilor periodice după cum urmează:

a) cunoștințe lingvistice (pentru vorbitorii care nu sunt nativi): la fiecare trei ani sau după orice absență mai mare de un an;

b) cunoștințe privind infrastructura (inclusiv cunoștințele privind traseul și regulile de funcționare): la fiecare trei ani sau după orice absență de mai mult de un an pe traseul relevant;

c) cunoașterea materialului rulant: la fiecare trei ani.

(5) Pentru fiecare dintre aceste verificări, organizația emitentă asigură o evidență a confirmărilor, că mecanicul de locomotivă a îndeplinit cerințele prevăzute în acest articol.

(6) În cazul în care o verificare periodică este omisă sau are un rezultat negativ, se aplică procedura de monitorizare a mecanicilor de locomotivă prevăzută la articolul 121.

#### **Articolul 120.** Valabilitatea legitimațiilor la încetarea relațiilor de muncă

(1) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii informează permanent Autoritatea Feroviară în privința încetării raporturilor de muncă cu mecanicii de locomotivă.

(2) Legitimația își pierde valabilitatea la încetarea raporturilor de muncă, la suspendarea din funcție, la transferarea în altă funcție sau în alte circumstanțe care produc întreruperea activității de mecanic de locomotivă.

(3) La încetarea raporturilor de muncă titularul primește o copie a legitimației și documentelor care dovedesc pregătirea, calificările, experiența și competențele profesionale ale acestuia.

(4) La reangajarea mecanicului, întreprinderea feroviară sau Administratorul Infrastructurii eliberează acestuia o legitimație în baza documentelor care dovedesc pregătirea, calificările, experiența și competențele profesionale.

#### **Articolul 121.** Monitorizarea mecanicilor de locomotivă de către întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii

(1) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii sunt obligați să asigure și să verifice valabilitatea permiselor și legitimațiilor mecanicilor de locomotivă angajați sau contractați.

(2) Angajatorii instituie un sistem de monitorizare a mecanicilor de locomotivă. La constatarea neîndeplinirii cerințelor privind competența mecanicului de locomotivă pentru realizarea funcțiilor sale și menținerea valabilității permisului sau a legitimației, întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii întreprind măsurile necesare pentru suspendarea activității acestuia.

(3) Mecanicul de locomotivă care consideră că starea lui de sănătate afectează aptitudinea sa pentru realizarea sarcinilor de muncă, informează conducătorul său responsabil de siguranță.

(4) Întreprinderea feroviară sau Administratorul Infrastructurii examinează concluziile medicale privind starea de sănătate a mecanicilor de locomotivă și la necesitate întreprind măsurile necesare prin sistarea activității mecanicului de locomotivă sau retragerea legitimației acestuia.

(5) Angajatorul instituie un sistem de control operațional care asigură că mecanicii de locomotivă nu se află în timpul serviciului lor sub influența oricărei substanțe care le-ar putea afecta concentrarea, atenția sau comportamentul acestora.

(6) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii informează permanent Autoritatea Feroviară cu privire la orice caz de incapacitate de muncă a mecanicilor de locomotivă pentru perioade mai mari de trei luni.

#### **Secțiunea a 5-a**

#### **Atribuțiile și deciziile Autorității Feroviare în procesul de eliberare a permiselor și legitimațiilor mecanicilor de locomotivă**

**Articolul 122.** Responsabilitățile Autorității Feroviare în procesul de eliberare a permiselor și legitimațiilor mecanicilor de locomotivă

(1) Autoritatea Feroviară este responsabilă de realizarea corectă, transparentă și nediscriminatorie a procedurii de eliberare a permiselor, recunoașterea examinatorilor, gestionarea registrelor și alte acțiuni prevăzute în Cod.

(2) La emiterea permiselor, Autoritatea Feroviară trebuie să răspundă la cererile de informații și solicită informațiile necesare de la alte autorități în termenul stabilit pentru examinarea cererii.

#### **Articolul 123.** Acreditarea și recunoașterea

(1) Organizațiile pentru instruirea și testarea mecanicilor de locomotivă sunt acreditate de către Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare conform prevederilor Codului educației al Republicii Moldova nr. 152/2014.

(2) Procesul de acreditare se bazează pe criteriile de independență, competență și imparțialitate, în baza standardelor moldovene sau internaționale și pe evaluarea unui dosar depus de candidați, care furnizează dovezi de competență pentru domeniul în cauză.

(3) Complementar condiției de acreditare prevăzută la alin. (1), organizațiile pentru instruirea și testarea mecanicilor de locomotivă trebuie să fie recunoscute de către Autoritatea Feroviară. Recunoașterea se bazează pe criteriile de independență, competență și imparțialitate. Regulile de recunoaștere se aprobă de către Guvern.

(4) Criteriul de independență prevăzute în acest articol nu se aplică în cazul instruirii prevăzute la articolul 126 alineatele (4) și (5).

(5) Autoritatea Feroviară asigură crearea, gestionarea, publicarea și actualizarea listei persoanelor și organismelor recunoscute în conformitate cu procedura prevăzută în Cod.

#### **Articolul 124. Deciziile Autorității Feroviare**

(1) Orice decizie luată de Autoritatea Feroviară trebuie să fie temeinică și însoțită de motivele acesteia.

(2) Autoritatea Feroviară stabilește proceduri contestare conform Codului administrativ care să permită angajatorilor și mecanicilor de locomotivă solicitate revizuirea unei decizii referitoare la o cerere.

#### **Articolul 125. Evidența permiselor și schimbul de informații**

(1) Autoritatea Feroviară are obligația:

a) să asigure evidența tuturor permiselor eliberate, schimbate, expirate, suspendate, retrase sau declarate pierdute, furate sau distruse, care conține datele prescrise pentru fiecare permis, și care să fie accesibilă fiecărui mecanic de locomotivă;

b) de a furniza la cererea motivată a autorităților competente ale altor state, Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate sau oricărui angajator al mecanicilor de locomotivă a informațiilor privind starea unui astfel de permis.

(2) Fiecare întreprindere feroviară și administrator de infrastructură trebuie:

a) să țină o evidență al tuturor legitimațiilor eliberate, actualizate, reînnoite, modificate, expirate, suspendate, retrase sau raportate pierdute, furate sau distruse. Prin această evidență se înregistrează datele prescrise pentru fiecare legitimație, precum și datele referitoare la verificările periodice;

b) să coopereze cu Autoritatea Feroviară pentru a face schimb de informații și pentru ai oferi acces la datele solicitate;

c) să furnizeze, la cerere, autorităților competente ale altor state informații cu privire la conținutul acestor legitimații, atunci când acest lucru este necesar ca urmare a activităților lor transnaționale.

(3) Mecanicii de locomotivă au acces la informațiile personale privind activitatea de muncă, testările, examinările și perfecționările efectuate pe parcursul activității sale înregistrate în evidența efectuată de Autoritatea Feroviară, Administratorul Infrastructurii sau întreprinderile feroviare și li se furnizează, la cerere, o copie gratuită a acestor informații.

(4) Autoritatea Feroviară cooperează cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate pentru a asigura interoperabilitatea informațiilor, prevăzute în acest articol.

(5) Autoritatea Feroviară, Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare se asigură că evidența informațiilor și modul de gestionare a acestor

informații respectă prevederile legale privind protecția datelor cu caracter personal.

## **Secțiunea a 5-a** **Instruirea și testarea mecanicilor de locomotivă**

### **Articolul 126. Instruirea mecanicilor de locomotivă**

(1) Instruirea mecanicilor de locomotivă include o parte referitoare la permis, care reflectă cunoștințele profesionale generale și o parte a legitimației care reflectă cunoștințele profesionale specifice.

(2) Cerințele și obiectivele de instruire detaliate se stabilesc de către Guvern.

(3) Guvernul stabilește normele necesare pentru a asigura accesul corect și nediscriminatoriu al candidaților la instruirea necesară pentru îndeplinirea condițiilor de obținere a permisului și a legitimației.

(4) Sarcinile de instruire referitoare la cunoștințele profesionale generale, cunoștințele lingvistice și cunoștințele profesionale referitoare la materialul rulant sunt îndeplinite de persoane și organizații recunoscute de către Autoritatea Feroviară.

(5) Instruirea privind cunoștințele despre infrastructură, inclusiv cunoașterea traseelor, regulilor și procedurilor de operare, sunt îndeplinite de persoane recunoscute de către Autoritatea Feroviară.

(6) Pentru emiterea permiselor, sistemul de recunoaștere a calificărilor profesionale trebuie să se aplice recunoașterii calificărilor profesionale ale mecanicilor de locomotivă, care sunt cetățeni ai Republicii Moldova și care au obținut certificatul de formare în altă țară.

(7) Menținerea competențelor personalului se asigură prin instituirea de către angajatori a unui proces de instruire continuă.

### **Articolul 127. Costul formării**

Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare trebuie să se asigure ca cheltuielile realizate pentru instruirea mecanicilor de locomotivă să fie garantate prin încheierea unor contracte cu persoanele care beneficiază de aceste programe de formare. Contractele trebuie să prevadă obligativitatea beneficiarului de a activa obligatoriu o anumită perioadă după realizarea programului de formare achitat din contul angajatorului. Perioada se stabilește de angajator de comun acord cu mecanicul de locomotivă în funcție de costurile programului de formare.

### **Articolul 128. Examinările**

(1) Examinările și examinatorii numiți pentru verificarea calificărilor necesare se determină:

a) pentru partea referitoare la permis: de către Autoritatea Feroviară atunci când se stabilește procedura care trebuie urmată pentru obținerea unui permis;

b) pentru partea referitoare la legitimație: de către întreprinderea feroviară sau de Administratorul Infrastructurii la stabilirea procedurii pentru obținerea legitimațiilor.

(2) Examinările sunt supravegheate de examinatori competenți, recunoscuți de Autoritatea Feroviară. Examinările sunt organizate astfel încât să se evite orice conflict de interese.

(3) Evaluarea cunoștințelor despre infrastructură, inclusiv cunoașterea rutelor și regulile de funcționare, se efectuează de persoane sau organisme recunoscute de Autoritatea Feroviară.

(4) Examinările sunt organizate astfel încât să se evite orice conflict de interese, fără a aduce atingere posibilității ca examinatorul să aparțină întreprinderii feroviare sau Administratorului Infrastructurii care emite legitimația.

(5) Alegerea examinatorilor și a examinărilor se efectuează conform criteriilor stabilite de Autoritatea Feroviară.

(6) La finalul cursului de formare se organizează examinări teoretice și practice.

(7) Capacitatea de conducere a mecanicului de locomotivă este evaluată prin teste de conducere a trenului.

(8) Pentru examinarea aplicării regulilor de circulație, regulilor operaționale și a performanțelor mecanicului de locomotivă în situații deosebit de dificile pot fi utilizate simulatoare.

## **Secțiunea a 7-a** **Evaluare, controale și sancțiuni**

### **Articolul 129. Standarde de calitate**

(1) Autoritatea Feroviară se asigură că toate activitățile legate de formare, evaluarea competențelor schimbarea permiselor și legitimațiilor fac obiectul unei monitorizări continue în cadrul unui sistem de standarde de calitate.

(2) Prevederile alineatului (1) nu se aplică activităților deja acoperite de sistemele de management al siguranței instituite de întreprinderile feroviare și de Administratorul Infrastructurii.

### **Articolul 130. Evaluarea independentă**

(1) Ministerul efectuează o evaluare independentă a procedurilor de dobândire și evaluare a cunoștințelor și competențelor profesionale, a sistemului de eliberare a permiselor și legitimațiilor la intervale de cinci ani.

(2) Acest lucru nu se aplică activităților deja acoperite de sistemele de management al siguranței aplicate de întreprinderile feroviare și de Administratorul Infrastructurii.

(3) Evaluarea este efectuată de persoane calificate neimplicate în activitățile evaluate.

(4) Rezultatele acestor evaluări independente sunt documentate în mod corespunzător și comunicate Autorității Feroviare. La necesitate, Ministerul va lua măsurile adecvate pentru remedierea oricăror deficiențe depistate în rezultatul evaluării.

**Articolul 131.** Controlul mecanicilor de locomotivă efectuat de Autoritatea Feroviară

(1) Autoritatea Feroviară efectuează controale pentru a verifica prezența legitimațiilor mecanicilor de locomotivă.

(2) În cadrul controalelor Autoritatea Feroviară verifică dacă mecanicii de locomotivă respectă cerințele pentru obținerea permisului.

(3) Autoritatea Feroviară desfășoară controale privind respectarea cerințelor Codului de către mecanicii de locomotivă, întreprinderile feroviare, Administratorul Infrastructurii și centrele de formare.

(4) În cazul în care Autoritatea Feroviară constată că un mecanic de locomotivă nu îndeplinește condițiile prevăzute la art. 124-126 , aceasta întreprinde următoarele măsuri:

a) în cazul unui permis eliberat de Autoritatea Feroviară suspendă valabilitatea sau reține permisul respectivului mecanic.

b) informează imediat mecanicul de locomotivă și angajatorul său cu privire la decizia sa motivată, indicând procedura care trebuie urmată pentru redobândirea permisului;

c) în cazul în care se referă la un permis eliberat de o autoritate competentă dintr-un alt stat, Autoritatea Feroviară se adresează acestei autorități și formulează o cerere motivată, fie că se efectuează o inspecție suplimentară, fie că permisul este suspendat.

d) interzice mecanicilor de locomotivă să opereze pe rețeaua feroviară națională până la primirea deciziei autorității emitente;

e) în cazul în care se referă la o legitimație, Autoritatea Feroviară se adresează organizației emitente și solicită fie efectuarea unei noi inspecții, fie suspendarea legitimației.

f) interzice mecanicilor de locomotivă să opereze pe rețeaua feroviară națională până la primirea raportului organizației emitente.

(5) Dacă Autoritatea Feroviară constată că un anumit mecanic de locomotivă nu a susținut testările periodice privind cunoștințele profesionale, aceasta reține permisul mecanicului de locomotivă până la înlăturarea cauzelor.

(6) Activitatea de control a Autorității Feroviare se efectuează în conformitate cu prevederile Legii 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.

## Capitolul X

## DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

### Articolul 132.

(1) Prezentul Cod intră în vigoare la expirarea a 24 de luni de la data publicării, cu excepția prevederilor:

- 1) articolului 3;
- 2) articolului 4 alineatului (3), alineatului (4) lit. a), b), d), alineatului (5) lit. e), f), h), i), j), alineatului (7) și alineatului (8);
- 3) articolului 5 lit. d);
- 4) articolului 7;
- 5) articolului 49 alineatului (7);
- 6) articolului 89 alineatul (1),

care intră în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării Codului în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

(2) La data intrării în vigoare a Codului se abrogă Codul transportului feroviar al Republicii Moldova nr. 309-XV din 17 iulie 2003 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr. 226-228, ar. 892).

(3) Prevederile secțiunii a 6-a din capitolul VIII al Codului se pun în aplicare din momentul instituirii autorității de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transport.

### Articolul 133.

Guvernul, în termen de doi ani de la data publicării Codului, va asigura:

- a) instituirea Autorității Feroviare conform prevederilor Codului;
- b) aprobarea regulamentului de activitate al Autorității Feroviare conform prevederilor Codului;
- c) prezentarea propunerilor către Parlamentul privind aducerea cadrului normativ în vigoare în concordanță cu prezentul Cod;
- d) aprobarea actelor normative necesare pentru executarea Codului.

### Articolul 134.

Actele normative din domeniul transportului feroviar în vigoare se aplică în măsura în care nu contravin Codului.

**Președintele Parlamentului**

**Nota informativă la proiectul Codului transportului feroviar  
(număr unic 634/MEI/2019)**

**1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului**

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Direcția transport, Serviciu transport feroviar.

**2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite**

Potrivit art. 47 alin. (12) din Regulamentul Parlamentului, adoptat prin Legea nr. 797/1996, proiectul actului legislativ devine nul, dacă nu a fost examinat în decursul legislaturii în care a fost înregistrat. Proiectul Codului transportului feroviar a fost înregistrat în Parlament cu nr. 240 din 11.06.2020, dar nu a fost examinat în nici o lectură a plenului Parlamentului. Astfel, proiectul este nul și este necesar de reexaminat de cabinetul de miniștri investit în urma constituirii Parlamentului.

Proiectul prezentului Cod este elaborat întru implementarea Acordului 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, ratificat prin Legea nr. 112/2014, Acordului de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare în vederea realizării Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, ratificat prin Legea nr. 22/2015, Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții în cadrul Proiectului de construcție și reabilitare a infrastructurii feroviare și achiziție a materialului rulant aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1079/2016, precum și în scopul implementării Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. "Calea Ferată din Moldova" pentru anii 2018-2021, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017.

În același timp, prevederile acestora vin să ușureze povara Î.S. "Calea Ferată din Moldova" privind menținerea infrastructurii feroviare, care pînă în prezent este finanțată de întreprinderea în cauză, pe cînd mijloacele financiare pentru aceasta sau o parte din acestea urma să fie alocate din bugetul de stat.

**3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene**

Prin acest proiect se realizează transpunerea parțială a Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, Directivei 2016/798/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară, Directivei 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar. Transpunerea este parțială deoarece, directivele menționate conțin multe reglementări de ordin tehnic, care vor fi transpuse actele Guvernului.

De asemenea, prevederile acestui proiect creează baza legislativă necesară pentru implementarea Regulamentului (CE) nr. 1371 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile pasagerilor din transportul feroviar și Regulamentului (CE) nr. 1370 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de pasageri și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, care la fel, ulterior vor fi transpuse.

Compatibilitatea proiectului cu directivele UE este reprezentată prin tabele de concordanță a proiectului cu Directiva (UE) 2012/34, Directiva (CE) 2007/59 și Directiva (UE) 2016/798 anexate la proiectul în cauză.

Suplimentar directivelor sus-menționate, Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană în perioada 2017-2019 mai prevede transpunerea:

1. Directivei 2008/57 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate,

2. Directivei 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre și

3. Regulamentului (UE) nr. 913 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv.

Directiva 2008/57/CE privind interoperabilitatea stabilește condițiile ce urmează a fi îndeplinite pentru a obține interoperabilitatea în cadrul sistemului feroviar al UE 14/35, la etapa de proiectare, construcție, punere în serviciu, actualizare, renovare, operare și menținere.

Implementarea Directivei 2008/57/CE în Republica Moldova presupune armonizarea mai multor cerințelor comunitare tehnice:

- compatibilitate tehnică și funcționarea sistemului;
- specificațiile tehnice pentru interoperabilitate (STI) adoptate pentru fiecare subsistem sau parte a subsistemului în conformitate cu această directivă;

- cerințe esențiale cu privire la siguranță, fiabilitate, sănătate, umană, protecția mediului.

Având în vedere că cerințele tehnice a rețelei feroviare din Moldova diferă semnificativ de cele UE (ecartament, semnalizare și centralizare, gabarite, etc.), la momentul actual nu este oportun implementarea prevederilor Directivei 2008/57/UE.

Directiva 92/106/CEE se aplică operațiunilor de transport combinat, care înseamnă transporturi de mărfuri între state membre în cadrul cărora camionul, remorca, semiremorca, cu sau fără tractor, caroseria mobilă sau containerul de cel puțin 20 picioare utilizează calea rutieră pe porțiunea inițială sau finală a parcursului și, pentru restul traseului, calea ferată sau o cale navigabilă interioară sau maritimă, în cazul în care această secțiune depășește 100 km în linie dreaptă și efectuează traseul rutier inițial sau final al transportului:

- între punctul în care mărfurile sunt încărcate și gara feroviară de încărcare corespunzătoare cea mai apropiată pentru traseul inițial și între cea mai apropiată gară feroviară de descărcare corespunzătoare și punctul de descărcare a mărfurilor pentru traseul final sau
- pe o rază care nu depășește 150 km în linie dreaptă de la portul fluvial sau maritim de încărcare sau descărcare.

În Republica Moldova astfel de transporturi nu se practică din considerente geografice, or distanța este prea mică pentru a justifica economic realizarea acestui mod de transport. La necesitate, transpunerea acestei Directive poate fi realizată prin adoptarea unei legi cu privire la transportul combinat care ar putea cuprinde și prevederi ce țin de interoperabilitatea sistemului feroviar din Moldova cu cel din UE.

Regulamentul (UE) nr. 913 din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv stabilește prevederi pentru statele membre UE teritoriul cărora sunt traversate de coridoarele menționate în anexa la regulament și statele membre UE care pot institui coridoare suplimentare de marfă cu condiția: coridorul de transport de marfă traversează teritoriul a cel puțin trei state membre sau a două state membre, dacă distanța dintre terminalele feroviare deservite de către coridorul de transport de marfă este mai mare de 500 km. Din cauza sistemului feroviar (1520 mm) diferit de cel European (1435mm), actualmente rețeaua feroviară din Moldova nu poate fi inclusă în rețeaua feroviară europeană a coridoarelor de transport de marfă.

În acest context, cele 3 acte preconizate pentru implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană în perioada 2017-2019, nu pot fi transpuse și implementate în legislația Republicii Moldova.

În ceea ce se referă la Declarația de compatibilitate, concluziile acesteia stabilesc că în urma evaluării proiectului din perspectiva compatibilității cu legislația UE relevantă, s-a constatat că, deși proiectul național are ca scop transpunerea parțială a Directivei 2012/34/UE, Directivei (UE) 2016/798 și a Directivei 2007/59/CE, acesta și-a atins parțial finalitatea propusă, având în vedere obiecțiile de compatibilitate formulate în pct. II a Declarației, care urmează a fi luate în considerare în procesul de definitivare a proiectului național. Suplimentar, vor fi revizuite și ajustate în modul corespunzător instrumentele de armonizare (clauza de armonizare și Tabelele de concordanță) conform obiecțiilor expuse în pct. III. Proiectul a fost ajustat la obiecțiile și propunerile Centrului de Armonizare a Legislației.

#### **4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi**

Implementarea noului Cod al transportului feroviar va elimina monopolul Î.S. "Calea Ferată din Moldova" pe piața serviciilor feroviare. Astfel, infrastructura feroviară va aparține în continuare statului, iar serviciile de tracțiune, transport pasageri și marfă vor putea fi prestate de operatori privați.

În același timp, se vor stabili reguli concrete privind aportul statului în privința dezvoltării infrastructurii feroviare și ulterior, va permite crearea unui climat investițional echitabil în ramură și dezvoltarea competitivității pe piața serviciilor de transport feroviar de mărfuri.

Operatorii de transport feroviar vor avea dreptul de acces la infrastructura feroviar în baza unei plăți pentru utilizarea infrastructurii. Plata se va stabili în baza unei metodologii de calcul aprobată de Guvern. Scopul acestei plăți este acoperirea cheltuielilor de gestionare a infrastructurii. Astfel, operatorii de transport feroviar vor putea presta serviciile de transport feroviar la un preț stabilit de sine stătător.

Pentru ameliorarea competitivității transportului feroviar cu alte moduri de transport, taxa de acces la infrastructura feroviară necesită a fi stabilită la un nivel minim posibil. În acest context, Guvernul are obligația de a interveni cu subvenții pentru a finanța o parte din costurile de gestionare a infrastructurii, contribuind astfel la dezvoltarea transportului feroviar și reorientarea fluxurilor de marfă și pasageri către transportul feroviar, care asigură un nivel înalt de siguranță al pasagerilor și are un impact mai redus asupra mediului. Totodată, va contribui la protecția infrastructurii rutiere prin reducerea fluxurilor de mărfuri transportate pe cale rutieră, care produc deteriorarea accentuată a drumurilor.

O atenție sporită este acordată serviciilor de transport pasageri. În acest sens, proiectul creează teme legal necesar pentru aprobarea regulilor de transport feroviar de pasageri, prin care se va stabili reguli stricte privind acordarea serviciilor de transport pasageri, modul de deservire, mecanismul de compensare și alte aspecte legate de protecția drepturilor consumatorilor în acest domeniu.

Pentru asigurarea populației cu transport feroviar de pasageri, Guvernul va aproba suma resurselor financiare pentru subvenționare în dependență de necesitatea societății în serviciul respectiv, determinată în baza unor studii și analize efectuate de Autoritatea Feroviară și alte entități interesate. Operatorii care vor participa la realizarea acestor servicii vor fi obligați să asigure evidența corespunzătoare a numărului de pasageri și distanța parcursă de aceștia în scopul utilizării cât mai eficiente a resurselor financiare alocate pentru aceste servicii.

În scopul menținerii și îmbunătățirii nivelului de siguranță al transportului feroviar, întreprinderile interesate în prestarea serviciilor de transport feroviar, vor fi obligate să dețină un act permisiv - Certificatul de siguranță, iar gestionarul infrastructurii trebuie să dețină autorizație de siguranță. Prin aceste acte se confirmă capacitatea de a îndeplini cerințele de siguranță pentru infrastructura națională, de a exploata materialul rulant conform cerințelor tehnice și de a asigura gestiunea activităților de transport feroviar în siguranță. Condițiile de eliberare suspendare și retragere al certificatului și autorizației de siguranță sunt stabilite de prezentul proiect. Aceste acte permissive vor fi eliberate de Autoritatea Feroviară în baza evaluării pozitive a sistemului de management al siguranței elaborat și instituit de solicitant și conformității cu cerințele specifice aplicate pentru infrastructura națională sau pentru un sector din această infrastructură.

Pentru a verifica îndeplinirea condițiilor pentru desfășurarea activității de transport feroviar stabilite în proiectul Codului, precum deținerea capacității financiare, a materialului rulant și personalului competent, și pentru a exclude intrarea pe piață a organizațiilor intermediare, scopul cărora este altul decât efectuarea serviciilor de transport feroviar, întreprinderile vor fi supuse controlului de stat efectuate de către Autoritatea Feroviară în cadrul controalelor de stat efectuate în baza Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.

Pentru aplicarea nomelor privind autorizarea și controlul de stat efectuate de Autoritatea Feroviară, concomitent cu proiectul codului transportului feroviar, se prezintă la pachet, și amendamentele la anexele Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.

## 5. Fundamentarea economico-financiară

Transportul feroviar în Republica Moldova reprezintă o ramură a economiei naționale care este organizată ca un sistem închis, în care o singură întreprindere asigură prestarea serviciilor de transport utilizând propriile vehicule feroviare și și infrastructura proprie. Fiind exclusă posibilitatea de acces altor operatori la infrastructura de cale ferată. Codul feroviar în vigoare nr. 309/2003 prevede că „Transportul pe cale ferată constituie monopol natural, ceea ce impune condiții speciale de dezvoltare și funcționare...”

În aceste condiții, în lipsa investițiilor în infrastructură și materialul rulant, concomitent cu scăderea fluxului de mărfuri transportate pe calea ferată și lipsa subvenționării transportului feroviar de pasageri, ÎS „Calea Ferată din Moldova” a acumulat datorii de aproximativ 500 mil. lei. Atât infrastructura cât și materialul rulant din dotare, din lipsa investițiilor cauzează supra cheltuieli pentru exploatare. Viteza de deplasare pe calea ferată este în continuă descreștere, fapt ce contribuie la pierderea clienților și reducerea fluxului de mărfuri. De asemenea, managementul defectuos nu permite dezvoltarea întreprinderii și serviciilor prestate de aceasta. Menținerea unor servicii și active non cheie, care nu participă la realizarea activității de transport feroviar contribuie la creșterea costurilor și produc pierderi anuale de aproximativ 100-200 mil. lei.

O ilustrare a situației privind evoluția fluxului de mărfuri cu transportul feroviar începând cu a. 2005 este reprezentat în tabelul ce urmează.

### TRANSPORTUL DE MĂRFURI, PE MODURI DE TRANSPORT

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Mărfuri transportate – total, mii tone</b>	<b>36410.0</b>	<b>38250.1</b>	<b>40794.2</b>	<b>39793.6</b>	<b>25988.5</b>	<b>27781.2</b>	<b>30717.6</b>
feroviar	11704.1	11092.5	11846.8	11006.2	4414.9	3852.1	4534.0
rutier	24593.3	27015.1	28779.9	28584.6	21390.8	23800.6	26012.9
fluvial	111.8	141.5	166.5	202.0	182.0	127.2	149.1
aerian	0.77	0.97	1.00	0.83	0.83	1.30	1.60
<b>Parcursul mărfurilor – total, mil. tone-km</b>	<b>5459.6</b>	<b>6242.2</b>	<b>5864.6</b>	<b>5840.6</b>	<b>3773.6</b>	<b>4193.1</b>	<b>4795.5</b>
feroviar	3052.9	3673.2	3120.2	2872.7	1058.2	958.6	1196.0
rutier	2405.3	2567.1	2742.5	2965.9	2713.7	3232.4	3597.3
fluvial	0.4	0.6	0.6	0.8	0.6	0.4	0.5

aerian	1.0	1.3	1.3	1.2	1.1	1.7	1.7
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Mărfuri transportate – total, mii tone</b>	<b>35674.1</b>	<b>37143.1</b>	<b>36711.8</b>	<b>36992.2</b>	<b>42928.2</b>	<b>19473.9</b>	<b>18863.0</b>
feroviar	5430.6	5008.4	4157.9	3493.0	4793.9	4928.4	4256.0
rutier	30079.6	31906.7	32401.3	33363.1	37998.4	14417.2	14475.8
fluvial	162.6	227.2	152.0	135.6	134.8	127	129.6
aerian	1.28	0.81	0.58	0.49	1.1	1.3	1.6
<b>Parcursul mărfurilor – total, mil. tone-km</b>	<b>5651.6</b>	<b>5489.7</b>	<b>5182.0</b>	<b>5484.3</b>	<b>5996.6</b>	<b>4857.3</b>	<b>4948.5</b>
feroviar	1226.9	1181.4	963.5	789.9	987.1	1013.4	940.5
rutier	4423.1	4306.5	4217.3	4693.4	5008.4	3842.6	4006.4
fluvial	0.5	0.8	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3
aerian	1.1	1.0	0.8	0.7	0.8	1.0	1.3

Analizând situația descrisă de aceste grafice, se constată că parcursul mărfurilor pe calea ferată s-a redus aproximativ de trei ori. Astfel, de la 3673 mil. tone-km în perioada 2006-2008 a scăzut la aproximativ 1000 mil. tone-km în 2019. În perioada anilor 2006-2008 veniturile obținute, permiteau întreprinderii să acopere în întregime, toate cheltuielile produse de transportul feroviar de pasageri, întreținerea și reparația infrastructurii, ansamblul activităților și obiectelor non-cheie. Începând cu anul 2009 și până în prezent, din cauza costurilor produse de serviciile de transport feroviar de pasageri, care depășesc veniturile din această activitate cu aproximativ 180-200 mil. lei anual, costurile pentru acciza motorinei utilizate la transportul feroviar de aproximativ 18-22 mil. lei anual, care se transferă în fondul rutier, costurile neacoperite pentru întreținerea fondului locativ din gestiunea întreprinderii și alte costuri nejustificate, au condus la degradarea accentuată a infrastructurii și materialului rulant, acumularea datoriilor față de creditori.

În contextul celor sus-menționate, este necesară reformarea întreprinderii de stat și al întregului sector de transport feroviar. Conform bunelor practici ale statelor UE și în conformitate cu prevederile Codului transportului feroviar nr. 309/3003 urmează ca statul să asigure dezvoltarea infrastructurii feroviare naționale prin realizarea de proiecte investiționale prin reabilitare și modernizare, și să acopere o cotă din costurile anuale de întreținere a infrastructurii. Astfel, conform informațiilor prezentate de întreprindere, necesitatea anuală pentru întreținerea infrastructurii feroviare naționale constituie aproximativ 300 mil. lei. După practicile altor state pentru a asigura un nivel optim al competitivității transportului feroviar cu alte moduri de transport este necesar ca statul să acopere o cotă de aproximativ 40-60 % din resursele necesare pentru întreținere. Suma resurselor financiare va fi alocată în baza unei decizii aprobate de Guvern pentru o perioadă de 5 ani. În dependență de nivelul de competitivitate scontat și resursele alocate vor fi stabilite tarifele pentru accesul la infrastructura feroviară.

În privința transportului feroviar de pasageri, pierderile cauzate de aceste servicii necesită a fi acoperite din bugetul de stat. În dependență de necesitatea societății în acest tip de servicii și obiectivelor stabilite în baza unor studii sau analize, vor fi stabilite cursele de tren care vor fi subvenționate. Astfel, în contextul situației demografice a țării, se estimează menținerea a câteva curse în trafic suburban, nivelul de îmbarcare al cărora depășește 50 % (aproximativ 150 pasageri) și cursele internaționale care prezintă un interes comercial datorită rezultatelor pozitive înregistrate, ca exemplu: Chișinău-Moscova, Chișinău-Odessa, Chișinău-Iași. Conform datelor prezentate de întreprindere, pierderile din activitate de transport pasageri constituie aproximativ 180-200 mil. lei. În lipsa tarifului stabilit pentru accesul la infrastructură este greu de estimat costurile reale ale acestui serviciu. Pentru soluționarea acestei probleme, în procesul examinării propunerilor pentru finanțarea serviciilor de transport feroviar ca obligații de servicii publice se va efectua o analiză a costurilor pentru infrastructura utilizată și costurilor necesare pentru operarea acestor servicii. Respectiv, decizia finală privind finanțarea acestor servicii din buget va fi aprobată de Guvern. Necesarul resurselor pentru acest serviciu, luând în considerare parcul activ de material rulant disponibil și datele privind rezultatele curselor feroviare active la ziua de azi, se estimează la 100-150 mil lei. Însă, aceste sume sunt estimative, o analiză concretă va fi realizată la elaborarea deciziei pentru aprobarea contractelor de servicii publice și finanțarea acestor servicii.

Odată cu restructurarea Î.S. "Calea Ferată din Moldova" și intrarea în vigoare a noului Cod al transportului feroviar, Guvernul va fi obligat să finanțeze parțial menținerea și reconstrucția infrastructurii feroviare, precum și să acorde subsidii pentru operatorii de transport feroviar de pasageri.

Respectiv, dacă de reieșit din activitatea financiar-economică al Î.S. "Calea Ferată din Moldova" pentru anii trecuți, Guvernul, după aprobarea proiectului, va fi obligat să aloce sectorului feroviar circa 250 000,0 mii lei anual.

Aceste mijloace sunt preconizate pentru menținerea infrastructurii feroviare, care în ultimii 20 de ani nu a fost supusă reabilitării sau modernizării.

Iar, o parte din mijloacele financiare în cauză, vor fi alocate pentru subvenționarea activității de transport feroviar de pasageri, conform bunelor practici europene.

La fel vor fi create două instituții, Biroul de investigații responsabil de examinarea incidentelor și accidentelor în transportul feroviar. Iar, Agenția Feroviară va fi responsabilă de certificarea siguranței operatorilor de transport feroviar și administratorului de infrastructură, certificarea mecanicilor de locomotivă.

a) Opțiunea "a nu face nimic"

Abordarea statului asupra sectorului feroviar prin opțiunea a nu face nimic nu este cea mai relevantă pentru economia națională.

Pentru menținerea monopolistului Î.S. "Calea Ferată din Moldova" la un nivel funcțional, este necesar de acoperit pierderile întreprinderii înregistrate. Guvernul nu este cointeresat de a acoperi pierderile respective din bugetul de stat și solicită luarea unor măsuri alternative. Măsurile alternative sunt în mare parte antisociale și sunt refuzate a fi acceptate chiar și în Grupul de lucru pentru Reglementarea Activității de Întreprinzător. Ne referim la scutirea de accize pentru motorina consumată, conservarea stațiilor, optimizarea statelor de conducere, transmiterea spitalelor și sanatoriilor feroviare către Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale, transmiterea fondului locativ din gestiunea CFM în administrarea autorităților publice locale etc.

În anul 2018, CFM a declarat venituri totale de 1 087 250,0 mii lei, iar cheltuieli total 1 154 304,0 mii lei, pierderi 67054,0 mii lei, datorii peste 200 000,0 mii lei.

Urmare a examinării cifrelor în cauză, se poate de menționat că situația financiară nu este satisfăcătoare.

Se trage concluzia că este necesar de modificat politica în domeniu.

Referitor la mediu, impactul transportului feroviar din gestiunea CFM afectează mai puțin mediul înconjurător, comparativ cu transportul rutier.

Opțiunea (intervenția) recomandată:

Urmare a efectuării calculului privind implementarea proiectului Codului comunicăm următoarele.

Concepția pentru restructurarea sectorului feroviar din Republica Moldova prevede reorganizarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova” prin separarea acesteia în trei societăți pe acțiuni independente pentru infrastructură, pasageri și marfă.

Totodată, Concepția și 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 ratificat prin Legea nr. 112/2014 stabilește necesitatea transpunerii acquis-ului comunitar în domeniul transportului feroviar.

Odată cu restructurarea Î.S. "Calea Ferată din Moldova" și intrarea în vigoare a noului Cod al transportului feroviar, Guvernul va fi obligat să finanțeze parțial menținerea și reconstrucția infrastructurii feroviare, precum și să acorde subsidii pentru operarea serviciilor de transport feroviar de pasageri.

De exemplu, dacă Concepția pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2018-2021, ar fi implementată în perioada anilor 2013- 2017, Guvernul ar urma să compenseze operatorilor din sectorul feroviar, un anumit procent negociat conform contractelor pentru infrastructură și transport pasageri, conform următoarelor cheltuieli înregistrate:

Indicatori	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Costuri de întreținerea a infrastructurii feroviare, mii lei	346 219	399 010	391 122	337 370	341 080	355 012
Costuri - transport feroviar de pasageri, mii lei	323 152	305 299	257 474	203 493	184 260	337 094

În ceea ce se referă la mediu, impactul transportului feroviar din gestiunea CFM afectează mai puțin mediul înconjurător, comparativ cu transportul rutier. Dar, în urma recepționării locomotivelor noi, achiziționate din împrumutul oferit de BERD-BEI, o să fie ajustate cerințele de mediu pentru locomotive, încât acestea să emită un volum redus de poluanți. Această cerință a fost inclusă în sarcina tehnică pentru licitația organizată de BERD-BEI.

b) La momentul elaborării proiectului Codului, s-au identificat câteva riscuri privind eşecul intervenţiei preconizate.

Guvernul va refuza să ofere subsidii privind compensarea cheltuielilor operatorilor de transport feroviar pentru serviciul transport feroviar și întreținerea infrastructurii feroviare. Fapt ce va suspenda traficul feroviar de călători.

Nu va fi creat Biroul de Investigații a Accidentelor și Incidentelor, Autoritatea Feroviară, Organisme de certificare ori nu se va putea identifica mecanismul de finanțare a acestora. Respectiv, nu va fi posibil de pus în aplicare prevederile proiectului Codului.

Banca Europeană pentru Dezvoltare și Reconstrucții, Banca Europeană pentru Investiții și Uniunea Europeană vor rezilia contractele de asistență financiară pentru reconstrucția infrastructurii feroviare.

c) Costuri pentru conformare. Aici ne referim în special la ÎS „Calea Ferată din Moldova”, care în urma divizării conform Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar din Republica Moldova, va trebui să se conformeze la noile cerințe. Ceea ce presupune cheltuieli suplimentare pentru reorganizare și în special pentru evaluarea activelor gestionate. Aceste surse ar trebui să fie acoperite din bugetul de stat sau din venitul întreprinderii.

Reorganizarea va cauza anumite disponibilizări de personal de conducere în domeniu, ceea ce va impune anumite costuri pentru îndemnizații, însă numărul de angajați cu vârsta de pensionare depășește cu mult numărul de personal ce ar putea fi disponibilizați, respectiv cheltuielile de disponibilizare vor fi nesemnificative. Aspectul ce ține de măsurile de protecție al angajaților din domeniu va fi tratat și luat în considerare la elaborarea și implementarea planului de implementare a Concepției de restructurare a sectorului feroviar și a ÎS „Calea Ferată din Moldova”.

Pentru operatorii de transport feroviar, recunoscuți la nivel european, costuri nu vor fi, doar cele legate de activitățile operaționale.

d) În același timp, Consiliul Concurenței a comunicat susținerea privind demonopolizarea pieței serviciilor feroviare.

Cu toate acestea, urmează a fi create instituții noi de stat, care vor fi finanțate din bugetul de stat, ceea ce va avea impact negativ pentru trezoreria statului, însă, odată cu implementarea reformei piața serviciilor de transport feroviar va fi liberalizată. Astfel, odată cu concurență pe piață, urmează să fie generate venituri suplimentare în bugetul de stat.

Per general, se planifică că inițiativa va aduce un impact pozitiv asupra economiei naționale. Însă, acesta va fi resimțit pe parcursul deceniilor și valoarea acestuia nu poate fi cuantificată la moment.

e) Impactul pozitiv sau beneficiile intervenției pot fi calificate ca micșorarea costurilor serviciilor prestate de operatorii feroviari, majorarea numărului beneficiarilor serviciilor operatorilor feroviari, majorarea volumelor de marfă transportată cu transportul feroviar, reconstrucția infrastructurii feroviare și modernizarea parcului de material rulant din contul veniturilor suplimentare, obținute în urma efectuării schimbărilor propuse, creșterea nivelului calității serviciilor prestate de operatorii feroviari.

f) Principalele costuri și beneficii au fost prezentate la punctul a). Suplimentar la acestea este necesar de adăugat cheltuielile legate de crearea instituțiilor de stat, bugetul anual al cărora va fi aproximativ 5-10 mil. lei. Suma exactă a cheltuielilor necesare pentru aceste instituții va fi stabilită la elaborarea hotărârii Guvernului pentru crearea acestora.

## **6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare**

Proiectul Codului transportului feroviar va abroga Codul transportului feroviar nr. 309/2003. Totodată, va fi necesar de elaborat o serie de acte normative pentru punerea în aplicare a prezentului Cod, după cum urmează:

- HG Regulamentul privind drepturile și obligațiile pasagerilor în transportul feroviar;
- HG Regulamentul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri;
- Regulamentul privind alocarea capacităților de infrastructură;
- Regulamentul privind certificarea mecanicilor de locomotivă;
- Regulamentul privind înregistrarea vehiculelor feroviare și a entităților responsabile de întreținere;
- HG privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare, structurii și efectivului limită ale Autorității Feroviare;
- HG privind aprobarea metodologiei de calcul a tarifelor pentru accesul la infrastructura feroviară;
- HG privind aprobarea principiilor și parametrilor de bază ai contractului multianual cu administratorul infrastructurii pentru întreținerea infrastructurii feroviare.
- HG privind aprobarea Programului național de infrastructură feroviară;

- HG privind aprobarea cerințelor pentru stabilirea sistemului de management al siguranței, modelului tipic al certificatului de siguranță și al autorizației de siguranță, metodelor de supraveghere a întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură.  
Precum și alte acte în domeniu.

## **7. Avizarea și consultarea publică a proiectului**

Anterior proiectul a fost plasat pe pagina web: [particip.gov.md](http://particip.gov.md) la data de 02.05.2018 și poate fi accesat la următorul link: <http://particip.gov.md/proiectview.php?l=ro&idd=5262>. La data de 04.11.2019 proiectul a fost publicat pentru consultări suplimentare noi și poate fi accesat la următorul link: <https://particip.gov.md/proiectview.php?l=ro&idd=6782>

Lista autorităților și entităților avizate:

- Ministerul Apărării (nr.11/1331 din 28.11.2019);
- Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale (nr. 20/6246 din 11.12.2019);
- Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene (nr. DI/3/041.1-13253 din 11.12.2019 și DI/3/041.1-333 din 14.01.2020);
- Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului (nr.04/1-05/24 din 02.01.2020);
- Ministerul Finanțelor (nr. 11/3-03/1811/1228 din 12.12.2019 și nr. 11/3-09/10924 din 31.01.2020);
- Ministerul Educației, Culturii și Cercetării (nr.07-09/6867 din 27.11.2019 și nr. 07-09/7669 din 31.12.2019);
- Ministerul Afacerilor Interne (nr. 37/3709 din 11.12.2019 și nr. 37/244 din 21.01.2020);
- Ministerul Justiției (nr.04/12560 din 20.12.2019);
- Procuratura Generală (nr. 26-1d/19-511 din 08.11.2019 și nr. 28-2d/20-3 din 13.01.2020);
- Consiliul Concurenței (DJ-06/63-237 din 05.02.2020);
- Centrul Național de Acreditare (nr. 24/684-DE-2 din 06.11.2019 și nr. 24/33-DE-2 din 21.01.2020);
- Confederația Națională a Sindicatelor din Moldova (04-17/25 din 15.01.2020);
- Federația Sindicală a Feroviarilor din Republica Moldova (nr.95/01 din 19.11.2019);
- ÎS „Calea Ferată din Moldova”;
- Agenția Servicii Publice (nr.01/6993 din 28.11.2019 și nr. 01/307 din 22.01.2020);
- Agenția Proprietății Publice (nr.05-04-5044 din 28.11.2019 și nr. 05-04-191 din 16.01.2020);
- Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor (nr. 05/37/20 din 10.01.2020 și nr. 05/2698/19 din 03.12.2019);
- Centrul de armonizare a legislației (nr. 31/02-3-8967 din 17.12.2019);
- Centrul Național Anticorupție (nr.06/2-6909 din 07.11.2019 și nr. 06/2-157 din 13.01.2020).

## **8. Constatările expertizei anticorupție**

Prin demersul Centrului Național Anticorupție nr. 06/2-939 din 11.02.2020 a fost prezentat Raportul de expertiză anticorupție nr. ELO20/6315 din 11.02.2020 cu următoarele concluzii.

Proiectul a fost elaborat de către Ministerul Economiei și Infrastructurii și propune adoptarea unui nou concept de organizare și dezvoltare a sistemului de transport feroviar din Republica Moldova.

În cadrul procesului de elaborare au fost asigurate rigorile de transparență decizională.

Totodată, în normele elaborate au fost identificate riscuri de corupție, în special:

- lipsa transparenței privind organizarea, activitatea și funcționalitatea entităților cheie din noul sistem al transportului feroviar propus, în special a Autorității Feroviare și a Organului de reglementare a pieței transportului;
- utilizarea neuniformă a termenilor definiți în prezentul proiect, în special termenul de „solicitant”;
- lipsa unei proceduri clare și transparente de selectare a întreprinderilor feroviare ce vor presta servicii publice de transport feroviar, precum și criteriile de selectare și identificare a subiectului responsabil de selectare (a se vedea art.78 din proiect);
- posibilitatea modificării/limitării clauzelor contractuale fără careva restricții expres stabilite la încheierea contractului de alocare a capacității;
- prezența unor norme de trimitere defectuoase etc.

Prin urmare, este necesară o evaluare a prevederilor proiectului prin prisma obiecțiilor și recomandărilor înaintate în prezentul raport de expertiză anticorupție.

## **9. Constatările expertizei de compatibilitate**

În urma evaluării proiectului din perspectiva compatibilității cu legislația UE relevantă, constatăm că, deși proiectul național are ca scop transpunerea parțială a Directivei 2012/34/UE, Directivei (UE) 2016/798 și a

Directivei 2007/59/CE, acesta și-a atins parțial finalitatea propusă, având în vedere obiecțiile de compatibilitate formulate în pct. II al prezentei Declarații, care urmează a fi luate în considerare în procesul de definitivare a proiectului național. Suplimentar, vor fi revizuite și ajustate în modul corespunzător instrumentele de armonizare (clauza de armonizare și Tabelele de concordanță) conform obiecțiilor expuse.

**10. Constatările expertizei juridice.**

Proiectul a fost supus expertizei juridice. Raportul a fost expediat prin demersul nr.04/12560 din 20.12.2019. Obiecțiile și propunerile sunt expuse în tabelul de sinteză a obiecțiilor și propunerilor.

**11. Constatările altor expertize**

Proiectul și AIR-ul acestuia a fost supus anterior expertizei grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător în privința analizei impactului de reglementare și a fost avizat parțial pozitiv cu următoarea concluzie: „În linii generale proiectul a fost revizuit redacțional și conceptual. Proiectul poate fi acceptat cu unele modificări expuse în opinie”.

**Viceprim-ministru,  
Ministru**



**Andrei SPÎNU**