UE

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din 2026

Chișinău

Cu privire la aprobarea Programului național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030 și aprobarea încheierii Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pentru anii 2026-2030 și a Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de călători pentru anii 2026-2027

În temeiul art. 3 alin. (3) lit. e), art. 17 alin. (1) și (2), art. 30 alin. (2), art. 61 alin. (1) și art. 78^1 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, precum și al art. II din Legea nr. 147/2026 pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 (cofinanțarea sectorului transportului feroviar) (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2026, nr. 367-370, art. 379), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă:

1.1. Programul național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030, conform anexei nr. 1;

1.2. încheierea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pentru anii 2026-2030 între Ministerul Infrastucturii și Dezvoltării Regionale și Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova”, conform anexei nr. 2;

1.3. încheierea Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de călători pentru anii 2026-2027 între Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova”, conform anexei nr. 3.

2. Se împuternicește domnul Vladimir Bolea, viceprim-ministru, ministru al infrastructurii și dezvoltării regionale, să semneze contractele prevăzute la subpunctele 1.2 și 1.3.

3. Mijloacele financiare destinate exectării Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de călători pentru anii 2026-2027 se alocă cu condiția utilizării sistemelor informaționale pentru evidența călătorilor în vagoane, în conformitate cu art. 78 alin. (8) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

4. Programul prevăzut la subpunctul 1.1 se implementează, iar obligațiile prevăzute în Contractul multianual menționat la subpunctul 1.2 se finanțează în limitele alocațiilor aprobate anual în bugetul de stat în aceste scopuri.

5. Beneficiarul mijloacelor financiare alocate în temeiul contractelor prevăzute la subpunctele 1.2 și 1.3 ține evidența separată a veniturilor și costurilor aferente întreținerii și reînnoirii infrastructurii feroviare, precum și a transportului feroviar de călători, inclusiv prin conturi separate, astfel încât sprijinul acordat în aceste scopuri să fie utilizat exclusiv pentru activitățile respective, fără a se admite supracompensarea sau subvenționarea încrucișată.

6. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Prim-ministru **VASILE TOFAN**

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale Vladimir BOLEA

Ministrul finanțelor Victoria Belous

Anexa nr. 1
la Hotărârea Guvernului nr. /2026

PROGRAM
național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030

I. Caracteristicile actuale și starea infrastructurii feroviare

Infrastructura feroviară a Republicii Moldova reprezintă un complex tehnologic unitar care asigură circulația trenurilor de călători și de mărfuri, efectuarea transporturilor internaționale, funcționarea coridoarelor de transport de importanță națională și internațională, precum și conectivitatea teritorială a regiunilor țării.

Rețeaua feroviară are o lungime de 1 127 km, cu ecartament 1 520 mm, dintre care 1 053,1 km reprezintă linii curente cu cale simplă, iar 74 km – linii curente cu cale dublă. De asemenea, în stațiile feroviare Ungheni și Giurgiulești, există 7,8 km de linii cu ecartament european de 1 435 mm, destinate asigurării transportului și efectuării operațiunilor de schimbare a boghiurilor pentru trecerea de la ecartamentul de la 1 520 mm la cel de 1 435 mm și invers. Lungimea totală a liniilor din stații constituie 654,8 km, inclusiv 84,7 km de linii industriale. În rețeaua feroviară sunt utilizate șine de tip R-65 pe o lungime de 794,7 km, R-50 – de 239,9 km și R- 43 – de 41,9 km.

În punctele de intersectare a căii ferate cu cursuri de apă, precum și în zonele cu diferențe de nivel sau cu alte obstacole sunt amplasate lucrări de artă, inclusiv 562 de poduri, dintre care 9 pietonale, 650 de podețe, precum și șanțuri pentru evacuarea apei de-a lungul liniilor de cale ferată, ziduri de sprijin și un tunel.

Rețeaua feroviară include șapte noduri feroviare și 54 de stații, dintre care 44 sunt deschise pentru efectuarea operațiunilor de transport de mărfuri, iar 10 – pentru transportul de călători.

Sistemul de comunicații tehnologice include 1 905,2 km de linii de telecomunicații și semnalizare, inclusiv linii de fibră optică, linii în cablu subteran și linii aeriene, care asigură funcționarea sistemelor de semnalizare, centralizare și interblocare, precum și a comunicațiilor telefonice și radiotelefonice necesare pentru asigurarea circulației în siguranță a trenurilor.

Circa 941,2 km de linii de cale ferată din Republica Moldova sunt echipate cu sistem de circulație cu bloc de linie automat (BLA), iar 493,757 km – cu sistem de semnalizare cu bloc de linii semiautomat (BLS), precum și cu instalații de semnalizare automată a locomotivelor (SAL).

Instalațiile de alimentare cu energie electrică a infrastructurii feroviare asigură distribuirea energiei electrice necesare funcționării tuturor instalațiilor, echipamentelor, mecanismelor și sistemelor, de automatizare, telemecanică, semnalizare, centralizare și interblocare (SCB), precum și alimentarea cu energie electrică a edificiilor din stații și a consumatorilor terți din regiunile deservite. Serviciul de alimentare cu energie electrică este structurat în nouă sectoare de distribuire a energiei electrice. Lungimea totală a liniilor electrice subterane în cablu constituie 460,1 km, iar cea a liniilor electrice aeriene –

1 170,8 km. Rețeaua dispune de 952 de posturi și cutii de transformare a energiei electrice de înaltă tensiune, amplasate pe întreg teritoriul rețelei feroviare în funcție de necesitățile de exploatare.

Rețeaua feroviară a Republicii Moldova este în prezent neelectrificată, iar circulația trenurilor este asigurată exclusiv prin tracțiune diesel.

Ca urmare a finanțării insuficiente a infrastructurii feroviare publice, starea tehnică a acesteia s-a degradat. Aproximativ 80-90% din totalul sistemelor, instalațiilor și construcțiilor aferente semnalizării, precum și alimentării și distribuției energiei electrice au depășit durata normativă de exploatare.

Conform situației din anul 2026, 359,9 km de linii curente necesită reparații capitale, iar 256,1 km – reparații medii, ceea ce reprezintă aproximativ 54% din lungimea totală de exploatare a liniilor curente. O parte semnificativă a construcțiilor inginerești se află, de asemenea, într-o stare tehnică nesatisfăcătoare: 246 de construcții feroviare necesită reparații capitale, iar 274 – reparații curente.

Deși rețeaua feroviară publică este proiectată pentru viteze de circulație de 60-80 km/h, în prezent sunt instituite 216 restricții de viteză, până la 25 km/h, pe sectoare cu o lungime totală de 584,48 km.

Restricțiile de viteză sunt determinate de starea tehnică precară a infrastructurii feroviare, în special de starea necorespunzătoare a traverselor, a șinelor și a sistemelor de prindere șină-traversă, precum și de insuficiența pietrei sparte în prisma căii ferate. Ponderea traverselor defecte ajunge la 90%. Totodată, ca urmare a depășirii duratei de exploatare a șinelor, la nivelul acestora se constată frecvent ondulări și flambări laterale. Majoritatea traverselor din lemn au depășit durata de exploatare și sunt afectate de putrezire, iar traversele din beton armat prezintă fisuri.

O preocupare deosebită o constituie starea tehnică a singurului tunel feroviar din Republica Moldova, situat pe sectorul Șoldănești – Mateuți și dat în exploatare la sfârșitul secolului al XIX-lea. Ca urmare a degradării zidăriei și a acțiunii apelor subterane, tunelul se află într-o stare avansată de degradare și necesită efectuarea unor lucrări complexe de reconstrucție.

Un grad ridicat de uzură fizică și de învechire morală caracterizează și instalațiile de semnalizare, centralizare și blocare. Peste jumătate dintre aceste instalații sunt exploatate de mai bine de 50 de ani, o parte semnificativă a echipamentelor depășind durata normativă de funcționare, iar în unele stații aparatele de cale continuă să fie acționate manual. Lipsa unei baze moderne de reparații și a pieselor de schimb pentru echipamentele învechite îngreunează considerabil asigurarea fiabilității și siguranței în exploatare.

Un alt factor care limitează eficiența exploatării infrastructurii îl constituie nivelul insuficient de mecanizare a lucrărilor de întreținere și reparație a căii. Lipsa utilajelor moderne pentru curățarea profundă a prismei de piatră spartă, a sistemelor de diagnosticare și a utilajului feroviar specializat conduce la creșterea volumului de muncă manuală, majorarea costurilor de exploatare și reducerea productivității lucrărilor de reparație.

Reprezentanții ÎS „Calea Ferată din Moldova” efectuează inspecții periodice a stării tehnice a infrastructurii feroviare publice, identifică sectoarele care prezintă deficiențe din perspectiva exploatării în condiții de siguranță și execută, după caz, lucrări urgente de reparație.

În ansamblu, starea actuală a infrastructurii feroviare demonstrează necesitatea implementării unei politici publice complexe, orientate spre restabilirea parametrilor funcționali ai rețelei, modernizarea infrastructurii, implementarea tehnologiilor digitale moderne de gestionare a circulației trenurilor și alinierea sistemului feroviar național la cerințele europene actuale în materie de siguranță, fiabilitate și reziliență a infrastructurii de transport.

Activele infrastructurii feroviare trebuie menținute și reînnoite pentru a susține funcționalitatea și performanța rețelei. Noțiunile de întreținere și reînnoire diferă atât în ceea ce privește rezultatele urmărite, cât și din perspectiva tratamentului contabil.

Întreținerea include identificarea și remedierea oricăror defecțiuni. În funcție de momentul efectuării lucrărilor în raport cu apariția defecțiunii, întreținerea poate fi preventivă sau corectivă. Întreținerea preventivă se efectuează înainte de apariția unei defecțiuni, iar întreținerea corectivă – după producerea defecțiunii și include lucrările necesare pentru remedierea defecțiunilor, inclusiv a celor survenite în urma unor incidente. Din punct de vedere contabil, lucrările de întreținere a infrastructurii sunt încadrate în categoria cheltuielilor de exploatare.

Până anul 2025, ÎS „Calea Ferată din Moldova” nu a beneficiat de sprijin financiar din bugetul de stat pentru acoperirea cheltuielilor de exploatare. În consecință, bugetele destinate întreținerii infrastructurii au fost stabilite în funcție de posibilitățile financiare ale întreprinderii, și nu de necesitățile reale ale infrastructurii. Ca urmare, lucrările de întreținere s-au concentrat, în principal, asupra intervențiilor cu caracter urgent, a căror amânare ar fi putut afecta în continuare starea infrastructurii și siguranța exploatării acesteia.

Reînnoire presupune executarea unor lucrări capitale de amploare sau înlocuirea activelor rețelei în vederea menținerii capacității necesare a acesteia. Astfel de lucrări pot deveni necesare în anumite circumstanțe, însă, de regulă, sunt executate conform programelor stabilite de către Administratorul infrastructurii. În cazul ÎS „Calea Ferată din Moldova”, insuficiența resurselor financiare proprii a determinat recurgerea la finanțarea lucrărilor de reînnoire, în principal, din sursele instituțiilor financiare internaționale. Din punct de vedere contabil, reînnoirea infrastructurii reprezintă cheltuieli de capital.

Costurile aferente utilizării infrastructurii depind de aportul dintre lucrările de întreținere și cele de reînnoire, acesta fiind influențat, la rândul său, de conținutul concret al lucrărilor și de modul de corelare a celor două tipuri de intervenții. Asigurarea unui raport optim între întreținere și reînnoire este esențială pentru utilizarea eficientă a resurselor financiare, având în vedere următoarele:

- menținerea activelor la un standard mai înalt presupune un volum mai mare de lucrări de întreținere, dar poate reduce frecvența lucrărilor de reînnoire;

- reducerea volumului lucrărilor de întreținere conduce, de regulă, la degradarea mai rapidă a activelor, atât ca urmare a uzurii naturale, cât și a exploatării acestora, ceea ce determină necesitatea efectuării mai frecvente a lucrărilor de reînnoire.

Programul național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030 (denumit în continuare *Program*) urmărește creșterea vitezei minime admise de circulație pe rețeaua feroviară până la cel puțin 80 km/h.

II. Strategia privind construcția, reconstrucția și întreținerea infrastructurii feroviare

Scopul principal al Strategiei privind construcția, reconstrucția și întreținerea infrastructurii feroviare (denumită în continuare *Strategie*) constă în fundamentarea necesităților de finanțare a infrastructurii feroviare în următorii cinci ani, în baza unei viziuni strategice pe termen mediu și lung, ținând cont de necesitățile pieței interne a transporturilor și de nevoile generale transfrontaliere. În acest sens, Strategia acoperă toate domeniile relevante ale dezvoltării infrastructurii feroviare, și nume: întreținerea și reparația, exploatarea, reînnoirea și modernizarea acesteia. Abordarea integrată prevăzută de Strategie contribuie la utilizarea eficientă a fondurilor publice necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare, în vederea sporirii eficienței economice a sistemului național de transport prin reabilitarea transportului feroviar, implicit, a competitivității economiei naționale.

Strategia constituie un document de referință pentru contractul de activitate al Administratorului infrastructurii feroviare, în special prin faptul că:

- contractul stabilește obligațiile reciproce ale părților privind implementarea Strategiei;

- contractul prevede planul multianual de finanțare a infrastructurii feroviare, elaborat în baza necesităților de finanțare fundamentate în cadrul Strategiei.

Strategia este corelată cu Strategia de mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024, prin preluarea priorităților privind modernizarea infrastructurii aferente rețelei feroviare. Totodată, necesitățile de finanțare identificate pentru perioada 2026-2030 sunt corelate cu proiectele finanțate cu suportul instituțiilor financiare internaționale.

Strategia se bazează pe o analiză cuprinzătoare a situației actuale a transportului feroviar pe piața transportului de călători și de mărfuri, în contextul evoluției acestuia din ultimii 30 de ani. Analizele evidențiază nivelul redus de competitivitate a transportului feroviar în raport cu celelalte moduri de transport, în special cu transportul rutier. Această situație a determinat un dezechilibru în structura sistemului național de transport, reflectat în cotele modale aferente diferitor moduri de transport.

Dezechilibrul modal al sistemului național de transport se manifestă, în primul rând, prin suprasolicitarea rețelei rutiere, a cărei capacitate de transport a atins niveluri critice pe principalele relații de transport, având drept consecințe creșterea frecvenței ambuteiajelor, reducerea vitezei de deplasare și creșterea numărului de accidente rutiere.

Analiza evoluției transportului feroviar de călători și de mărfuri relevă un declin major în ultimii 30 de ani, atât în ceea ce privește volumul transporturilor, exprimat prin numărul de călători și, respectiv, prin cantitatea de mărfuri transportate, cât și în ceea ce privește volumul prestațiilor de transport, exprimat în călători-km și, respectiv, tone-km.

Distorsionarea semnificativă a mediului competițional, mai ales între modurile de transport terestru, creează un dezavantaj competitiv transportului feroviar în raport cu cel rutier. În principal este vorba despre externalizarea asimetrică și extinsă a costurilor aferente transporturilor (ex: costurile de utilizare a infrastructurilor de transport, costurile privind tracțiunea, costurile privind folosirea materialului rulant etc.) și a costurilor generate de transporturi (ex: costurile privind combustibilul, costurile privind efectele neîntreținerii corespunzătoare a infrastructurii). Aceasta permite operatorilor rutieri să ofere prețuri mult mai atractive decât prețurile ÎS „Calea Ferată din Moldova”. Nivelul redus de performanță și calitate al serviciilor de transport feroviar, cauzat în măsură semnificativă de nivelul redus de performanță al infrastructurii feroviare și, implicit, al serviciilor și facilităților oferite de către Administratorul infrastructurii feroviare.

Finanțarea publică a infrastructurii feroviare s-a situat constant cu mult sub nivelul necesităților. Cu excepția anilor 2025 și 2023, alocări nu au fost. Consecința directă a nefinanțării a întreținerii, reparării și reînnoirii infrastructurii feroviare este degradarea progresivă a acesteia și apariția din ce în ce mai frecventă a unor defectări care necesită limitarea vitezei de circulație a trenurilor pentru asigurarea condițiilor minimale de siguranță. Aceasta a generat limitarea suplimentară a competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, materializată prin migrarea masivă a clienților către transportul rutier.

Un efect mai puțin vizibil, dar semnificativ, al subfinanțării infrastructurii feroviare constă în accentuarea vulnerabilității economiei naționale prin favorizarea unui mod de transport care generează costuri totale, inclusiv costuri bugetare, substanțial mai ridicate.

Totodată, favorizarea excesivă a transportului rutier contribuie la menținerea unui nivel ridicat de dependență de produsele petroliere, ceea ce sporește vulnerabilitatea din perspectiva securității energetice.

În același timp, reducerea competitivității transportului feroviar, determinată de finanțarea insuficientă a infrastructurii feroviare, conduce la suprasolicitarea rețelei rutiere, a cărei capacitate de transport este deja la niveluri critice pe numeroase relații de transport.

În concordanță cu logica de dezvoltare prezentată anterior, pentru fiecare obiectiv strategic specific sunt identificate acțiunile necesare pentru realizarea acestuia.

Tabelul de mai jos prezintă, în mod sintetic, obiectivele strategice generale, obiectivele specifice și acțiunile necesare pentru realizarea acestora, identificate în cadrul Strategiei.

Tabelul 1

Obiectivele strategice generale, obiectivele specifice și acțiunile necesare

A	**Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă**		
	A.1	Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară	
		A.1.1	Reînnoirea infrastructurii feroviare
		A.1.2	Reparațiile curente ale elementelor de infrastructură
		A.1.3	Întreținerea curentă a infrastructurii feroviare
		A.1.4	Creșterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare
	A.2	Creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creșterea punctualității trenurilor	
		A.2.1	Creșterea eficienței managementului operativ al circulației trenurilor
		A.2.2	Creșterea eficienței managementului tactic al circulației trenurilor
		A.2.3	Creșterea eficienței planificării circulației trenurilor pe orizont de timp strategic
		A.2.4	Planificarea strategică a infrastructurii și a serviciilor feroviare
		A.2.5	Creșterea eficienței procedurilor de siguranță pentru comunicarea cu trenurile în mișcare
	A.3	Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare	
		A.3.1	Creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii
		A.3.2	Creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară
		A.3.3	Concentrarea centrelor de decizie privind managementul traficului feroviar
		A.3.4	Creșterea eficienței utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare
		A.3.5	Optimizarea gradului de divizare a rețelei feroviare și a distribuției punctelor de secționare
		A.3.6	Optimizarea modelului de business în domeniul mentenanței infrastructurii feroviare
	A.4	Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor	
		A.4.1	Menținerea nivelului ridicat de siguranță al sistemelor de semnalizare feroviară
		A.4.2	Creșterea nivelului de protecție a traficului rutier la trecerile la nivel cu calea ferată
	A.5	Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare	
		A.5.1	Creșterea gradului de electrificare a rețelei feroviare
		A.5.2	Creșterea eficienței managementului distribuției energiei electrice
		A.5.3	Lungimea rețelei electrificate
		A.5.4	Consumul specific de energie electrică
		A.5.5	Reducerea emisiilor de CO_2 aferente transportului feroviar
	A.6	Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare	
		A.6.1	Construirea unor linii noi
		A.6.2	Interconectarea cu alte moduri de transport
	A.7	Creșterea competitivității transportului feroviar de călători	
		A.7.1	Promovarea unor servicii cu grad ridicat de atractivitate pentru transportul călătorilor
		A.7.2	Susținerea logistică a serviciilor cadențate de transport feroviar al călătorilor

		A.7.3	Integrarea transportului feroviar de călători în fluxuri intermodale destinate creșterii mobilității
		A.7.4	Creșterea accesibilității transportului feroviar de călători
		A.7.5	Creșterea nivelului de calitate și eficiență a serviciilor de transport feroviar de călători
	A.8	Creșterea competitivității transportului feroviar mărfuri	
		A.8.1	Promovarea transportului intermodal feroviar-auto containerizat
		A.8.2	Promovarea transportului feroviar de mărfuri
		A.8.3	Creșterea nivelului de calitate și eficiență a serviciilor de transport feroviar de mărfuri
B	**Integrarea în spațiul feroviar unic european**		
	B.1	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale	
		B.1.1	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Cantemir-Basarabeasca
		B.1.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Ungheni-Chișinău-Căinari
		B.1.3	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Vălcineț-Ocnița-Bălți-Ungheni
		B.1.4	Electrificarea sectorului Ungheni (România) – Ungheni (Moldova)
		B.1.5.	Interconectarea stației Revaca cu Aeroportul Internațional „Eugen Doga” Chișinău

Principala prioritate strategică constă în implementarea unui program de recuperare a restanţelor în procesul de reînnoire a infrastructurii feroviare, având ca obiectiv restabilirea parametrilor de performanţă proiectaţi iniţial ai acesteia. Implementarea prezentului Program este eșalonată pe o perioadă de 15 ani şi este prezentată sintetic în tabelul următor.

Tabelul 2

Implementarea eșalonată a Programului

Anul	Lungimea refacției	Costurile estimative, mii lei
I	56	248 000,0
II	114	344 000,0*
III	185	305 000,0*
IV	201	225 000,0
V	181	206 000,0
VI	203	231 000,0
VII	211	243 000,0
VIII	226	261 000,0
IX	234	287 000,0
X	243	294 000,0
XI	251	299 000,0
XII	268	308 000,0
XIII	275	315 000,0
XIV	282	322 000,0
XV	294	336 000,0

* Costurile estimative prevăd și reînnoirea trenurilor și echipamentelor pentru mentenanța infrastructurii.

Ca urmare a implementării prezentului Program, se estimează o creștere medie de cel puţin 40 % a vitezelor maxime admise pe magistralele feroviare. Totodată, se estimează că vitezele comerciale efective ale trenurilor pe magistralele feroviare vor creşte cu cel puţin aceeaşi rată procentuală.

Strategia evidenţiază, de asemenea, necesitatea implementării prioritare a unui program de recuperare accelerată a restanţelor privind reparaţiile, în scopul eliminării restricţiilor de viteză existente, precum şi necesitatea întreţinerii curente în regim permanent şi continuu, pentru a preveni mărirea ecartului dintre viteza proiectată şi viteza maximă admisă de infrastructura feroviară.

Complementar acestei abordări, Strategia prevede modernizarea sistemului de gestionare a traficului feroviar, ceea ce ar permite o creştere suplimentară cu peste 20 % a vitezelor comerciale faţă de nivelul actual.

Sinteză fondurilor publice necesare pentru perioada 2026-2030, structurate pe obiective strategice generale şi specifice, este prezentată în tabelul de mai jos.

Tabelul 3

Sinteza fondurilor publice necesare pentru perioada 2026-2030

Obiective strategice și generale	Unitate	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară	mii lei	245 315	279 201	292 355	320 945	353 087	
Creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară	mii lei	0,0	0,0	6 443	8 101	10 503	
Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare	mii lei	35 437	42 631	52 754	61 428	67 211	
Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor	mii lei	37 891	35 642	38 472	43 677	50 433	

Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare	mii lei	22 433	25 199	28 166	31 492	34 801	
Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare	mii lei	15 742	33 468	45 641	57 833	60 747	
Creșterea competitivității transportului feroviar de călători	mii lei	24 363	31 673	35 902	42 096	48 104	
Creșterea competitivității transportului feroviar de mărfuri	mii lei	14 598	17 385	19 930	21 405	24 334	
Total	mii lei	395 779	465 199	519 663	586 977	649 220	

Strategia a fost concepută astfel încât, în condițiile asigurării finanţării din fonduri publice la nivelul necesităţilor identificate anterior, să permită stoparea degradării infrastructurii şi recuperarea progresivă, într-un interval de aproximativ 25 de ani, a deficitului actual de performanţă al infrastructurii feroviare.

Necesităţile de finanţare pentru infrastructura feroviară sunt detaliate în capitolul IV al prezentului Program.

Pe lângă asigurarea sustenabilității financiare şi a conformității cu politicile naţională şi europene în domeniul transporturilor, implementarea Strategiei este condiţionată de îndeplinirea cumulativă a unor condiţii care depășesc domeniul de competență al Administratorului infrastructurii feroviare şi, în anumite cazuri, chiar al sistemului feroviar în ansamblu.

Este necesară reconsiderarea rolului transportului feroviar în cadrul sistemului naţional de transport, în sensul valorificării avantajelor sale economice intrinseci în scopul creşterii eficienţei economice a sistemului naţional de transport şi a reducerii costurilor economiei naţionale generate de sectorul transporturilor

Asigurarea unor condiții concurențiale echitabile pentru diferitele moduri de transport pe piaţa internă a transporturilor terestre constituie o condiție necesară pentru reabilitarea transportului feroviar şi, implicit, pentru implementarea Strategiei. Aceasta presupune eliminarea distorsiunilor existente pe piață în ceea ce priveşte condițiile de concurenţă dintre modurile de transport, în vederea asigurării cadrului necesar pentru echilibrarea structurii modale a sistemului național de transport.

Este necesară instituirea unor reguli uniforme privind finanţarea infrastructurilor de transport, în vederea asigurării stabilității şi predictibilității finanţării acestora. În special, regulile uniforme privind finanțarea infrastructurilor de transport trebuie să asigure aplicarea prevederilor legislaţiei naţionale şi europene referitoare la acoperirea necesităţilor de finanţare a infrastructurii feroviare.

Este necesară consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar de călători, în vederea asigurării alternative viabile şi atractive la transportul rutier individual, ceea ce ar contribui la reducerea gradului de suprasolicitare a infrastructurii rutiere şi, implicit, la fluidizarea traficului pe reţeaua rutieră naţională. În caz contrar, eforturile de reabilitare a infrastructurii feroviare ar putea fi afectate de menţinerea unei oferte insuficiente de servicii de transport feroviar de călători, atât din punct de vedere cantitativ, cât şi din perspectiva performanţei şi calităţii acestora.

În perioada de tranziție către internalizarea costurilor externe ale transporturilor, în vederea asigurării unui unor condiții concurențiale echilibrate şi echitabile pentru diferitele moduri de transport, necesitatea transferului către transportul feroviar a unei părți din fluxurile de mărfuri transportate în prezent pe cale rutieră impune implementarea unor măsuri de promovare a transportului intermodal și combinat de mărfuri, precum şi a transportului feroviar de mărfuri. Aceste măsuri urmăresc asigurarea unor condiții concurențiale mai echilibrate între modurile de transport, inclusiv pe segmentul transportului de mărfuri în loturi mici..

Implementarea Strategiei, ca obligaţie asumată prin contractul de performanţă şi activitate al Administratorului infrastructurii feroviare, impune necesitatea asigurării unui plan multianual de finanţare a infrastructurii feroviare, stabilit astfel încât să asigure acoperirea de o manieră predictibilă a necesităţilor de finanțare fundamentate în cadrul Strategiei. Totodată, este necesară instituirea unor mecanisme legale de finanţare multianuală a acţiunilor a căror realizare se desfășoară pe perioade care depășesc un an calendaristic.

În vederea implementării Strategiei urmează să fie încheiat contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, în conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și cu Hotărârea Guvernului nr. 264/2025. Contractul constituie instrumentul juridic prin care se stabilesc, pe de o parte, angajamentele reciproce ale Guvernului, prin intermediul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, şi ale Administratorului infrastructurii feroviare privind implementarea Strategiei și, pe de altă parte, responsabilitatea asumată de către părţi în acest scop.

Contractul prevede necesităţile de finanțare din fonduri publice ale Administratorului infrastructurii feroviare, stabilite în baza Strategiei astfel în vederea asigurării realizării obiectivelor prevăzute de aceasta.

De asemenea, contractul stabilește volumul fondurilor publice alocate Administratorului infrastructurii feroviare pentru realizarea obiectului contractului. Fondurile publice alocate includ atât mijloacele financiare din surse naţionale, cât şi mijloacele financiare atrase sub formă de împrumuturi.

Contractul stabileşte un set de indicatori de performanță aferent infrastructurii feroviare, prin intermediul cărora se evaluează activitatea Administratorului infrastructurii în vederea realizării obiectivelor prevăzute în Strategie. În funcție de nivelul finanţării asigurate, contractul stabilește valorile-țintă aferente acestor indicatori de performanță. Sinteză valorilor-țintă aferente principalilor indicatori de performanță ai infrastructurii feroviare este prezentată mai jos.

Tabelul 4

Sinteza obiectivelor asociate principalilor indicatori de performanță

Indicator	Unitate de măsură	Obiective				
		2026	2027	2028	2029	2030
Viteza tehnică asigurată - tren marfă; - tren călători	km/h	 26,70 34,0	 28,8 37,0	 33,2 41,5	 38,4 50,2	 45,0 62,0
Numărul punctelor periculoase eliminate prin reparații curente	nr	3	3	5	3	5
Lungimea liniei reînnoite	km	53,48	55,28	189,23	134,3	301,5
Numărul punctelor periculoase eliminate prin reînnoire	nr	2	2	12	14	14
Punctualitatea trenurilor de călători	min/100 tren*km	0,55	0,46	0,30	0,25	0,17
Predictibilitatea trenurilor de călători	%	75	85	90	95	99
Numărul trecerilor la nivel modernizate	nr	-	6	6	6	8
Parcursul trenurilor de călători pe rețea	tren*km	298 280	316 180	335 152	355 261	376 574
Parcursul trenurilor de marfă pe rețea	tren*km	512 014	522 254	532 699	543 353	554 220

Acţiunile strategice identificate ca fiind necesare pentru atingerea acestor obiective vizează asigurarea suportului logistic necesar pentru îmbunătățirea parametrilor de performanţă şi de calitate ai serviciilor de transport feroviar, prin creşterea performanțelor circulaţiei trenurilor şi asigurarea serviciilor şi facilităţilor necesare pentru creşterea atractivităţii transportului feroviar. În acest context, implementarea Strategiei are un rol esenţial în realizarea obiectivelor asumate privind creșterea semnificativă a ponderii transportului feroviar în perioada următoare, prin transferarea către transportul feroviar a fluxurilor de transport realizate în prezent prin alte moduri de transport.

Totodată, implementarea Strategiei se realizează pe mai multe direcții, care vizează conservarea și dezvoltarea rețelei feroviare existente, eliminarea deficitului acumulat de lucrări de reparație, modernizarea infrastructurii feroviare, dezvoltarea unor noi capacități de infrastructură, precum și transformarea digitală a proceselor de administrare a infrastructurii feroviare.

Prima direcție prioritară vizează eliminarea volumului acumulat al lucrărilor de reparație capitală și de reparație medie a liniilor feroviare principale și restabilirea parametrilor tehnici ai infrastructurii prevăzute de proiect.

În cadrul acestei direcții sunt prevăzute următoarele măsuri:

- efectuarea reparației capitale a sectoarelor de cale ferată care au atins durata maximă de exploatare;

- efectuarea reparațiilor medii cu respectarea termenelor normative dintre reparații;

- înlocuirea șinelor, traverselor, aparatelor de cale și a altor elemente ale suprastructurii căii;

- refacerea prismei de balast și a terasamentului căii ferate;

- efectuarea curățării profunde a prismei de balast cu utilizarea utilajelor feroviare specializate moderne;

- implementarea tehnologiilor moderne de diagnosticare a stării tehnice a căii ferate.

Implementarea acestor măsuri va contribui la reducerea numărului sectoarelor cu restricții de viteză, la sporirea fiabilității infrastructurii și la diminuarea cheltuielilor de exploatare.

A doua direcție prioritară vizează restabilirea fiabilității în exploatare a construcțiilor inginerești aferente infrastructurii feroviare.

În acest scop, se prevede executarea lucrărilor de reparație capitală și de reconstrucție a podurilor feroviare, podețelor, sistemelor de drenaj, zidurilor de sprijin și a altor construcții inginerești.

O atenție deosebită va fi acordată reconstrucției tunelului feroviar de pe sectorul Mateuți, singurul tunel feroviar din Republica Moldova și obiectiv de importanță strategică pentru asigurarea continuității procesului de transport.

Totodată, se prevede realizarea unui ansamblu de măsuri privind consolidarea terasamentului căii ferate, prevenirea alunecărilor de teren, stabilizarea rambleurilor și modernizarea sistemelor de evacuare a apelor.

A treia direcție prioritară vizează modernizarea complexă a sistemelor existente de dirijare a circulației trenurilor.

În acest sens, Strategia prevede înlocuirea etapizată a instalațiilor de semnalizare, centralizare uzate fizic și și depășite din punct de vedere tehnic, cu sisteme moderne de comandă bazate pe microprocesoare, conforme cerințelor standardelor europene de siguranță.

În paralel, se prevede modernizarea rețelelor de comunicații tehnologice, dezvoltarea telecomunicațiilor digitale, implementarea sistemelor moderne de dirijare dispecerizată a circulației trenurilor și crearea unei platforme digitale unice pentru administrarea infrastructurii feroviare.

A patra direcție prioritară vizează modernizarea sistemelor de alimentare cu energie electrică a posturilor de transformare, a instalațiilor de distribuție și a surselor de alimentare de rezervă.

O atenție deosebită va fi acordată sporirii fiabilității alimentării cu energie electrică a instalațiilor de semnalizare, comunicații și dirijare a circulației trenurilor, ceea ce va permite reducerea riscului producerii situațiilor de urgență.

A cincea direcție prioritară cuprinde un ansamblu de măsuri destinate consolidării securității infrastructurii feroviare critice.

Principalele măsuri includ:

- modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată;
- implementarea sistemelor automate de semnalizare și a barierelor;
- dotarea obiectivelor infrastructurii critice cu sisteme moderne de supraveghere video;
- implementarea sistemelor inteligente de monitorizare a stării infrastructurii;
- dezvoltarea mijloacelor de protecție a obiectivelor strategice ale transportului feroviar împotriva amenințărilor teroriste.

A șasea direcție prioritară vizează modernizarea tehnică a subdiviziunilor Administratorului infrastructurii prin procurarea utilajului feroviar specializat modern, a mijloacelor mecanizate și a echipamentelor de diagnosticare.

Utilizarea utilajului de înaltă performanță va permite reducerea semnificativă a volumului muncii manuale, îmbunătățirea calității lucrărilor de reparație, diminuarea costurilor de exploatare și executarea la timp a lucrărilor de întreținere preventivă.

A șaptea direcție prioritară vizează crearea unei platforme digitale unice pentru administrarea infrastructurii feroviare, care va asigura automatizarea proceselor de planificare, monitorizarea stării tehnice a obiectivelor, dirijarea circulației trenurilor, gestionarea exploatării materialului rulant, gestionarea documentelor în format electronic și schimbul de date între toți participanții la procesul de transport.

Implementarea soluțiilor digitale va contribui la sporirea eficienței utilizării infrastructurii, asigurarea transparenței proceselor de administrare, îmbunătățirea calității serviciilor prestate și crearea condițiilor necesare pentru integrarea ulterioară a sistemului feroviar al Republicii Moldova în sistemul feroviar european.

III. Componentele de dezvoltare privind construirea unor noi capacități de infrastructură de importanță deosebită pentru Republica Moldova

Dezvoltarea infrastructurii feroviare a Republicii Moldova urmează să fie realizată prin implementarea unui ansamblu de proiecte investiționale interdependente, orientate spre consolidarea conectivității teritoriale a țării, asigurarea funcționării durabile a coridoarelor internaționale de transport, integrarea rețelei feroviare naționale în spațiul european al transporturilor și consolidarea securității economice a statului.

Componentele prioritare de dezvoltare au fost stabilite ținând cont de starea tehnică actuală a infrastructurii feroviare, prognoza creșterii volumului transporturilor de mărfuri, evoluția comerțului exterior, modificările fluxurilor logistice internaționale și necesitatea adaptării sistemului de transport al Republicii Moldova la cerințele pieței europene.

Componenta 1. Dezvoltarea coridorului feroviar Sud

Coridorul feroviar Bender – Basarabeasca – Etulia – Giurgiulești reprezintă unul dintre elementele-cheie ale sistemului național de transport, asigurând accesul Republicii Moldova la Portul de stat Giurgiulești, precum și conexiunile feroviare cu România și statele Uniunii Europene.

În cadrul acestei componente sunt prevăzute următoarele măsuri:

- finalizarea lucrărilor de reparație capitală și reparație medie a căii ferate;
- reconstrucția podurilor, podețelor și sistemelor de drenaj;
- modernizarea instalațiilor de semnalizare, centralizare și comunicații;
- modernizarea sistemelor de alimentare cu energie electrică;
- majorarea vitezei de circulație a trenurilor;
- sporirea capacității de transport a liniei feroviare.

Implementarea proiectului va asigura funcționarea durabilă a coridorului feroviar sudic, va spori competitivitatea transportului feroviar și va crea condiții favorabile pentru dezvoltarea operațiunilor de export și import.

Componenta 2. Reabilitarea coridoarelor feroviare Nord și Centru

Coridoarele feroviare Vălcineț – Ocnița – Bălți – Ungheni – Chișinău – Căinari asigură transporturile interne, conexiunile internaționale cu Ucraina și România, precum și deservirea principalelor regiuni industriale și agricole ale țării.

n cadrul acestei componente sunt prevăzute următoarele măsuri:

- efectuarea lucrărilor de reparație capitală și de reparație medie a căii;
- reconstrucția construcțiilor inginerești;
- înlocuirea aparatelor de cale;
- modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată;
- refacerea terasamentului;
- reabilitarea sistemelor de evacuare a apelor;
- implementarea sistemelor moderne de diagnosticare a stării tehnice a infrastructurii.

Implementarea acestei componente va permite restabilirea parametrilor de exploatare ai celor mai solicitate sectoare ale rețelei și va asigura funcționarea durabilă a transporturilor interne și internaționale.

Componenta 3. Dezvoltarea infrastructurii feroviare în direcția Portului de stat Giurgiulești

Având în vedere importanța strategică a Portului de stat Giurgiulești pentru comerțul exterior al Republicii Moldova, una dintre direcțiile prioritare de dezvoltare este construirea și modernizarea acceselor feroviare către complexul portuar.

În cadrul acestei componente se prevede:

- construirea unei noi linii de acces feroviar;
- dezvoltarea infrastructurii staționare;
- crearea condițiilor pentru manipularea unor volume sporite de mărfuri;
- asigurarea accesului materialului rulant cu ecartament de 1520 mm și 1435 mm;
- eliminarea constrângerilor existente privind transportul mărfurilor de export și import.

Implementarea acestei componente va contribui la a dezvoltarea unui nod modern de transport și logistică multimodală de importanță națională și la integrarea eficientă a transportului feroviar cu transportul pe căi navigabile.

Componenta 4. Dezvoltarea infrastructurii feroviare de frontieră

În contextul intensificării transporturilor internaționale, dezvoltarea infrastructurii feroviare din zonele de frontieră capătă o importanță strategică.

Prioritățile acestei componente sunt:

- modernizarea sectorului Cantemir – Fălciu, inclusiv construirea liniei feroviare cu ecartament european 1435 mm;
- dezvoltarea infrastructurii punctelor de trecere a frontierei;
- crearea condițiilor pentru creșterea volumului transporturilor internaționale;
- sporirea capacității stațiilor de frontieră;
- modernizarea dotării tehnice a punctelor de trecere a frontierei de stat.

Implementarea acestor măsuri va contribui la integrarea rețelei feroviare a Republicii Moldova în coridoarele internaționale de transport și la consolidarea cooperării economice cu statele Uniunii Europene și cu Ucraina.

Componenta 5. Implementarea platformei digitale unificate de administrare a infrastructurii feroviare și a procesului de transport „ASOUP CorePlatform”

Una dintre direcțiile prioritare de dezvoltare a infrastructurii feroviare este implementarea platformei digitale moderne „ASOUP CorePlatform”, destinată administrării procesului de transport și infrastructurii feroviare, care va constitui baza transformării digitale a sectorului feroviar.

Platforma va permite trecerea de la utilizarea sistemelor informatice disparate la un spațiu digital unic pentru administrarea infrastructurii, organizarea transporturilor, gestionarea materialului rulant și coordonarea activităților Administratorului infrastructurii și ale operatorilor de transport feroviar.

Principalele funcționalități ale platformei includ:

- dirijarea centralizată, în timp real, a circulației trenurilor;
- automatizarea proceselor de planificare și organizare a transporturilor;
- administrarea capacității infrastructurii feroviare;
- gestionarea digitală a exploatării infrastructurii feroviare;
- gestionarea ciclului de viață al activelor infrastructurii și al întreținerii acestora;
- administrarea parcului de locomotive și vagoane;
- gestionarea documentelor în format electronic;
- integrarea cu sistemele financiare, logistice și informaționale;
- schimbul automatizat de informații cu autoritățile publice, organele vamale, administratorii infrastructurii și întreprinderile feroviare;
- colectarea, stocarea și prelucrarea datelor provenite direct de la instalațiile de semnalizare, telecomunicații, diagnosticare și monitorizare a stării tehnice a infrastructurii.

Arhitectura platformei se bazează pe un principiu modular, asigurând scalabilitatea, compatibilitatea cu sistemele informatice existente și posibilitatea integrării ulterioare cu platformele digitale ale administrațiilor feroviare europene.

Implementarea platformei „ASOUP CorePlatform” va asigura controlul deplin al Administratorului infrastructurii asupra resurselor informaționale, independența față de furnizorii de software, consolidarea securității cibernetice, transparența proceselor de administrare și va crea baza tehnologică pentru digitalizarea completă a sectorului feroviar din Republica Moldova.

Implementarea acestei componente va contribui la creșterea eficienței administrării procesului de transport, reducerea costurilor de exploatare, optimizarea utilizării infrastructurii, îmbunătățirea calității serviciilor și integrarea sistemului feroviar național în spațiul digital european al transporturilor.

Componenta 6. Dezvoltarea bazei tehnico-materiale a Administratorului infrastructurii

În vederea asigurării întreținerii durabile și eficiente a infrastructurii feroviare, se prevede crearea și dezvoltarea unei baze tehnico-materiale moderne a Administratorului infrastructurii.

În cadrul acestei componente se prevăd:

- procurarea utilajelor feroviare performante destinate lucrărilor de întreținere și reparație a căii;

- achiziționarea mașinilor și echipamentelor pentru construcția, reabilitarea și întreținerea infrastructurii feroviare;

- procurarea sistemelor moderne de diagnosticare și monitorizare a stării tehnice a infrastructurii;

- dezvoltarea și modernizarea mijloacelor de mecanizare de mică capacitate;

- modernizarea bazelor de producție și a atelierelor de reparații ale Administratorului infrastructurii.

Implementarea acestei componente va permite executarea, cu mijloace proprii, a unui volum mai mare de lucrări, reducerea termenelor de intervenție, sporirea calității lucrărilor de întreținere și reducerea dependenței de serviciile contractate de la terți.

Componenta 7. Crearea unui sistem modern de management al siguranței infrastructurii feroviare

Această componentă prevede dezvoltarea și implementarea unui sistem integrat de management al siguranței infrastructurii feroviare, inclusiv prin modernizarea echipamentelor și tehnologiilor utilizate pentru protecția infrastructurii critice.

În acest scop se prevăd:

- modernizarea sistemelor de supraveghere video;

- implementarea sistemelor inteligente de monitorizare a infrastructurii critice;

- protecția podurilor, tunelurilor și a altor obiective strategice ale infrastructurii feroviare;

- implementarea sistemelor moderne de avertizare și control la distanță;

- consolidarea măsurilor de securitate și reziliență a infrastructurii în conformitate cu standardele europene.

Realizarea acestei componente va contribui la reducerea riscurilor operaționale, sporirea nivelului de siguranță a circulației trenurilor și protejarea infrastructurii feroviare împotriva amenințărilor și factorilor externi.

Componenta 8. Dezvoltarea potențialului tehnic și tehnologic al Administratorului infrastructurii

Dezvoltarea durabilă a infrastructurii feroviare presupune consolidarea capacităților tehnice și tehnologice ale Administratorului infrastructurii.

În acest scop se prevăd:

- reînnoirea parcului de utilaje feroviare specializate;
- achiziționarea echipamentelor moderne necesare pentru construcția, întreținerea și diagnosticarea căii;
- dezvoltarea mijloacelor moderne de mecanizare;
- dotarea cu echipamente pentru întreținerea construcțiilor inginerești;
- implementarea tehnologiilor moderne de control și diagnosticare tehnică.

Implementarea acestei componente va contribui la sporirea eficienței activităților de administrare și întreținere a infrastructurii, la reducerea costurilor operaționale și la creșterea duratei de viață a activelor infrastructurii feroviare.

Dezvoltarea capacităților infrastructurii feroviare constituie unul dintre factorii determinanți pentru asigurarea dezvoltării economice și sociale durabile a Republicii Moldova, sporirea competitivității economiei naționale și consolidarea securității transporturilor.

Implementarea componentelor prevăzute va permite crearea unei infrastructuri feroviare moderne, fiabile și reziliente, aliniate cerințelor europene în materie de siguranță, fiabilitate operațională, digitalizare și dezvoltare durabilă.

Dezvoltarea complexă a infrastructurii feroviare va asigura:

- restabilirea parametrilor funcționali ai coridoarelor feroviare naționale și internaționale;
- sporirea capacității de transport și de tranzit a rețelei feroviare;
- reducerea duratei transportului de mărfuri și de călători;
- majorarea vitezei medii de exploatare a trenurilor;
- reducerea costurilor de exploatare și întreținere a infrastructurii;
- sporirea nivelului de siguranță a circulației și a fiabilității infrastructurii feroviare;
- dezvoltarea transportului multimodal și a centrelor logistice;
- sporirea rezilienței sistemului de transport al Republicii Moldova la schimbările intervenite în lanțurile logistice internaționale;
- crearea condițiilor necesare pentru creșterea volumului transporturilor de tranzit, export și import;
- integrarea rețelei feroviare a Republicii Moldova în rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) și în spațiul feroviar european.

O importanță deosebită pentru atingerea acestor obiective o are implementarea tehnologiilor digitale moderne de administrare a infrastructurii feroviare, care va asigura trecerea la un model digital de gestionare a procesului de transport și va integra administrarea infrastructurii, dirijarea circulației trenurilor, gestionarea materialului rulant, întreținerea activelor infrastructurii, gestionarea documentelor în format electronic și schimbul informațional dintre toți participanții la procesul de transport.

Implementarea măsurilor prevăzute va permite realizarea etapizată a tranziției infrastructurii feroviare a Republicii Moldova către standardele europene moderne de administrare, va spori eficiența utilizării investițiilor publice, va contribui la asigurarea sustenabilității financiare pe termen lung a Administratorului infrastructurii și va crea

condițiile necesare pentru dezvoltarea transportului feroviar ca element strategic al sistemului național de transport.

Analizele efectuate au evidențiat necesitatea transferului modal către transportul feroviar al fluxurilor de transport realizate în prezent prin alte moduri de transport, ca direcție suplimentară de dezvoltare. În acest scop, sunt necesare două categorii principale de acțiuni:

- asigurarea unui mediu concurențial echitabil și nediscriminatoriu între modurile de transport, astfel încât tarifele și prețurile serviciilor de transport să reflecte, în măsura posibilului, costurile reale de operare a acestor servicii. În acest context, este necesară reducerea dezavantajului competitiv al transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, inclusiv prin luarea în considerare a costurilor externe generate de transport, în special de transportul rutier;

- sporirea competitivității serviciilor de transport feroviar în raport cu alte moduri de transport, prin îmbunătățirea performanței și calității acestora, precum și prin dezvoltarea unor servicii adaptate într-o măsură mai mare necesităților și așteptărilor beneficiarilor serviciilor de transport.

Implementarea acestor acțiuni poate determina reorientarea progresivă a opțiunilor beneficiarilor serviciilor de transport către transportul feroviar.

Pentru inițierea și susținerea transferului modal al fluxurilor de transport de la transportul rutier către transportul feroviar este necesară asigurarea competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar în raport cu cele ale serviciilor similare de transport rutier.

În acest sens, pot fi identificate două direcții principale de acțiune:

a) internalizarea costurilor externe ale transportului rutier, prin taxarea transporturilor rutiere comerciale (autocare, autobuze, microbuze, camioane) în raport de distanță și dimensionarea acestor taxe astfel încât să acopere costurile de infrastructură, de mediu, de siguranță, de accidente într-o proporție comparabilă cu costurile similare suportate de transportul feroviar. Implementarea noului sistem de taxare trebuie realizată progresiv pentru a preveni destabilizarea sistemului național de transport și afectarea economiei naționale. De asemenea, această abordare trebuie corelată cu cadrul normativ european.

b) implementarea unor instrumente de reducere a dezavantajului competitiv al transportului feroviar în raport cu transportul rutier, inclusiv prin compensarea din fonduri publice a efectelor asupra veniturilor operatorilor de transport feroviar generate de externalizarea costurilor transportului rutier.

O serie de astfel de instrumente sunt deja prevăzute de legislația europeană. Astfel:

- Directiva 2012/34/UE, transpusă în legislația națională prin Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și Hotărârea Guvernului nr. 264/2025, prevăd obligația statului privind finanțarea din fonduri publice a infrastructurii feroviare astfel încât să asigure atât acoperirea tuturor costurilor necesare de administrare a infrastructurii feroviare, cât și echilibrul financiar al Administratorului infrastructurii. În acest fel se vizează limitarea contribuției infrastructurii la prețul serviciilor de transport feroviar.

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului transpus în legislația națională prin Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și Hotărârea Guvernului nr. 47/2023, prevede instituirea obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor și compensarea din fonduri publice a diferenței din costurile și veniturile aferente serviciilor de transport care fac obiectul obligațiilor de serviciu public. Acest instrument permite stabilirea unor prețuri ale serviciilor de transport feroviar la nivel competitiv în raport cu transportul rutier. În condițiile implementării unui sistem atractiv de servicii publice de transport feroviar de călători, acest instrument poate contribui în mod semnificativ la transferul modal către transportul feroviar al fluxurilor de călători care utilizează în prezent transportul rutier.

În concluzie, în perioada următoare, competitivitatea prețurilor serviciilor de transport feroviar în raport cu cele ale serviciilor similare de transport rutier poate fi asigurată, în principal, prin utilizarea instrumentelor de compensare din fonduri publice a costurilor aferente prestării serviciilor de transport feroviar și administrării infrastructurii feroviare.

Realizarea obiectivelor de reformă asumate privind creșterea traficului feroviar ca urmare a transferului modal al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport și, implicit, inițierea unei tendințe durabile de reechilibrare modală a sistemului național de transport, va genera o serie de beneficii relevante pe diverse paliere economice și sociale.

Din perspectiva i sistemului feroviar național, reorientarea progresivă a opțiunilor clienților către transportul feroviar va determina creșterea veniturilor operatorilor feroviari și, în consecință, reducerea treptată a diferenței dintre costuri și venituri. Această evoluție va contribui, în primul rând, la consolidarea progresivă a situației economico-financiare a operatorilor feroviari. Totodată, creșterea veniturilor va crea premise pentru îmbunătățirea calității serviciilor, atragerea unui număr mai mare de clienți și generarea unor venituri suplimentare, contribuind astfel la dezvoltarea durabilă a sectorului feroviar și la inversarea tendinței de declin a transportului feroviar.

Din perspectiva economiei naționale, transferul modal către transportul feroviar al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport și reechilibrarea modală a sistemului național de transport vor contribui, în principal, la sporirea eficienței economice a sistemului național de transport și la reducerea semnificativă a costurilor suportate de economia națională în legătură cu activitatea de transport. Transferul către transportul feroviar al unei ponderi de 10% din volumul actual al transporturilor rutiere de călători și de mărfuri ar putea determina o reducere a costurilor suportate de economia națională pentru compensarea unor efecte generate de activitatea de transport, estimată la aproximativ 30-40 % din valoarea contractelor multianuale pentru administrarea infrastructurii și a contractelor de servicii publice de transport feroviar de călători.

O altă consecință majoră a transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport o reprezintă reducerea volumului total al emisiilor de gaze cu efect de seră și al altor emisii poluante generate de sistemul național

de transport, cu consecințe privind reducerea costurilor suportate de economia națională pentru compensarea efectelor negative ale acestor emisii.

Totodată, transferul modal către transportul feroviar al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport este de natură să contribuie la creșterea mobilității persoanelor și bunurilor, inclusiv prin diversificarea opțiunilor de transport.

Din perspectiva intereselor de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, implementarea unor politici și măsuri orientate spre transferul modal către transportul feroviar al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport va contribui la sporirea contribuției Republicii Moldova la eforturile Uniunii Europene de eficientizare a sistemului european de transport și, implicit, la consolidarea competitivității economiei Uniunii Europene pe piețele internaționale.

În contextul costurilor externe semnificative aferente transportului rutier, asigurarea serviciilor de transport feroviar de călători în condiții exclusiv comerciale este dificilă. În consecință, realizarea obiectivului asumat privind creșterea traficului feroviar de călători presupune consolidarea și eficientizarea sistemului de servicii publice de transport feroviar de călători, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, transpuse în legislația națională prin Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și Hotărârea Guvernului nr. 47/2023.

Pentru perioada următoare, principala țintă a acțiunilor destinate creșterii traficului feroviar de călători trebuie să vizeze transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin intermediul transportului rutier public (cu autocare, autobuze, microbuze). Cu toate acestea, sunt avute în vedere inclusiv măsuri destinate să încurajeze transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin intermediul transportului rutier individual.

Asigurarea competitivității serviciilor de transport feroviar de mărfuri este orientată spre implementarea unor servicii de transport feroviar de mărfuri atractive pentru clienți, caracterizate prin nivelul ridicat de performanță și calitate al acestor servicii, precum și prin nivelul ridicat de adecvare al acestor servicii în raport cu cerințele și așteptările clienților.

Acțiunile din această categorie sunt complementare celor privind asigurarea competitivității prețurilor în raport cu prețurile serviciilor similare de transport rutier și sunt diferențiate în raport tipul lanțului logistic de transport. Această opțiune trebuie de luat în calcul din perspectiva asigurării competitivității serviciilor de transport combinat de mărfuri pe rute terestre prin creșterea vitezei comerciale a trenurilor de mărfuri, prin implementarea măsurilor de dezvoltare a infrastructurii feroviare.

Creșterea calității serviciilor de transport combinat de mărfuri pe rute terestre și adaptarea acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților, presupun următoarele măsuri:

a) implementarea unor servicii adaptate necesităților de transport: inclusiv a serviciilor de transport feroviar între terminale, operate conform unui orar prestabilit, precum și a serviciilor de transport rutier al containerelor în zonele de influență ale terminalelor (transportul rutier de proximitate);

b) asigurarea unui nivel ridicat al vitezei comerciale de transport al mărfurilor, inclusiv prin digitalizarea proceselor și și implementarea unor soluții de management inteligent al expedițiilor.

Asigurarea competitivității serviciilor de transport de mărfuri presupune, de asemenea, dezvoltarea unui sistem performant de servicii de transport combinat de mărfuri și integrarea terminalelor private în sistemul național de servicii publice de transport combinat de mărfuri pe rute terestre.

Totodată, pentru sporirea competitivității serviciilor de transport feroviar de mărfuri este necesară majorarea vitezei comerciale a trenurilor de marfă, îmbunătățirea calității serviciilor de transport feroviar de mărfuri și dezvoltarea unui sistem performant de servicii de transport feroviar de mărfuri.

IV. Stabilirea structurii, a etapelor de implementare și a priorităților, precum și a volumului și a surselor de finanțare necesare pentru realizarea activităților prevăzute în Program

În vederea creșterii ponderii transportului feroviar pe piața serviciilor de transport și, implicit, a realizării obiectivelor privind majorarea volumului transporturilor de mărfuri și de călători, au fost identificate o serie de măsuri care urmează să fie implementat cu prioritate de către Administratorul infrastructurii, operatorii de transport feroviar, Agenția Feroviară, Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Guvern. Implementarea coordonată a acestor măsuri va contribui la sporirea atractivității transportului feroviar și la apropierea evoluției acestuia de tendințele înregistrate la nivelul Uniunii Europene.

Potențialul de creștere a transportului feroviar este unul semnificativ, având în vedere măsurile care urmează să fie implementate în perioada următoare, în conformitate cu obiectivele strategice asumate și în corelare cu programele de finanțare și de investiții.

Deși, în prezent, obiectivul privind creșterea traficului feroviar pare unul ambițios, realizarea acestuia este posibilă în condițiile valorificării potențialului existent de creștere și ale implementării consecvente a măsurilor prevăzute, ținând cont inclusiv de contextul economic și geopolitic actual:

Transportul feroviar poate prezenta avantaje de eficiență economică în raport cu transportul rutier, în special în contextul evoluției costurilor aferente combustibililor și al actualelor condiții geopolitice. Totodată, transportul feroviar de călători, în special pentru fluxurile importante de călători, precum și transportul feroviar de mărfuri în volume mari pot oferi avantaje de eficiență pe distanțe scurte, inclusiv în zonele metropolitane, precum și pe distanțe medii și lungi. În aceste condiții, se estimează creșterea atractivității transportului feroviar inclusiv din perspectiva costurilor de transport.

Transportul feroviar generează, în general, un nivel mai redus de emisii poluante comparativ cu transportul rutier și, implicit, costuri publice mai mici asociate efectelor negative ale poluării. În contextul politicilor actuale ale Uniunii Europene privind

protecția mediului și reducerea amprentei de carbon, inclusiv al obiectivelor promovate prin Pactul verde european, dezvoltarea transportului feroviar contribuie la realizarea obiectivelor de dezvoltare durabilă și la reducerea impactului transporturilor asupra mediului. Mai mult decât atât, prin respectarea Strategiei de mobilitate 2030, prin trecerea volumelor de călători și de mărfuri din sectorul rutier în cel feroviar se ating două ținte importante: reducere emisiilor și a gazelor cu efect de seră, respectiv, reducerea dependenței de petrolul importat.

Transportul feroviar prezintă, de asemenea, un nivel ridicat de siguranță în raport cu transportul rutier. Potrivit datelor disponibile la nivel național, transportul rutier înregistrează un număr mai mare de accidente raportat la volumul de transport exprimat în pasageri-km. În contextul obiectivului european „Vision Zero", orientat spre reducerea semnificativă a numărului de decese și de vătămări grave produse în accidente rutiere, nivelul accidentelor înregistrate pe drumurile publice din Republica Moldova rămâne o problemă relevantă pentru siguranța transporturilor.

Dezvoltarea transportului feroviar și transferul modal al unei părți din fluxurile de călători către calea ferată pot contribui la reducerea riscurilor asociate transportului rutier. Accidentele produse la trecerile la nivel cu calea ferată sunt determinate, în principal, de interacțiunea dintre traficul rutier și cel feroviar și, în unele cazuri, de nerespectarea regulilor de circulație rutieră.

Deși o parte semnificativă a infrastructurii feroviare necesită reabilitare și modernizare, iar în exploatarea feroviară se înregistrează incidente și deraieri, transportul feroviar continuă să prezinte avantaje importante din perspectiva siguranței călătorilor. Acest aspect constituie un criteriu relevant în alegerea modului de transport, în special în cazul transportului de călători.

Transportul feroviar poate oferi avantaje din perspectiva duratei și confortului pe călătoriei pe distanțe mici, medii și lungi, inclusiv în raport cu deplasarea cu autoturismul personal, în special în condițiile configurației actuale a rețelei rutiere. n cazul existenței unei infrastructuri feroviare modernizate, transportul feroviar poate asigura un nivel sporit de conectivitate între localități și timpi de călătorie competitivi în raport cu transportul rutier.

Transportul feroviar poate contribui, de asemenea, la decongestionarea zonelor urbane și la asigurarea unor conexiuni rapide între localitățile din zonele periurbane și centrele urbane. Deși, în Republica Moldova, conceptul serviciilor feroviare metropolitane se află la etapa de planificare, analizele preliminare indică existența unui potențial de dezvoltare a unor asemenea servicii. Astfel, o călătorie cu noul serviciu feroviar între Aeroportul Internațional „Eugen Doga" Chișinău și Gara feroviară centrală din Chișinău durează 15 minute, iar una cu autoturismul variază între 40 de minute și o oră și jumătate, în funcție de perioada zilei. Acest serviciu va fi multiplicat în alte arii raionale din Republica Moldova, ceea ce va conduce la atragerea a cât mai mulți călători, în special a navetiștilor.

În vederea valorificării eficiente și accelerate a potențialului transport feroviar și a realizării obiectivelor privind creșterea volumului transportului de călători și de mărfuri, au fost identificate și detaliate o serie de măsuri care urmează să fie

implementate. Realizarea acestor măsuri presupune o abordare coordonată din partea tuturor autorităților, instituțiilor și operatorilor implicați, în conformitate cu un plan de acțiuni clar stabilit. Totodată, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale urmează să monitorizeze implementarea măsurilor prevăzute și să identifice în timp util eventualele întârzieri sau blocaje în realizarea acestora.

Creșterea numărului de călători care utilizează transportul feroviar constituie unul dintre obiectivele urmărite de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, de Administratorul infrastructurii și de operatoriii de transport feroviar.

Acest obiectiv poate fi realizat prin sporirea atractivității transportului feroviar, inclusiv prin:

a) majorarea vitezei comerciale și reducerea duratei de parcurs;

b) sporirea confortului călătoriei și a calității serviciilor de transport;

c) dezvoltarea și introducerea unor noi servicii feroviare de transport de călători;

d) promovarea transportului feroviar, atragerea și fidelizarea călătorilor, inclusiv prin stimularea transferului modal și generarea unor noi fluxuri de călători;

e) analiza oportunității construcției unei linii de mare viteză Iași – Ungheni – Chișinău.

Durata de parcurs, nivelul de confort și condițiile tarifare reprezintă factori principali care influențează atractivitatea transportului feroviar și capacitatea acestuia de a atrage noi fluxuri de călători, suplimentar celor existente.

În ceea ce privește obiectivul de creștere a traficului feroviar de mărfuri, acesta poate fi realizat prin sporirea atractivității transportului feroviar de mărfuri, inclusiv prin:

a) majorarea vitezei comerciale și reducerea duratei de parcurs;

b) aplicarea unor tarife competitive pentru utilizarea infrastructurii feroviare;

c) dezvoltarea unor noi conexiuni feroviare cu liniile feroviare industriale;

d) promovarea unei politici atractive în domeniul transportului de tranzit;

e) aplicarea măsurilor de decarbonizare a transportului rutier, în concordanță cu principiul „poluatorul plătește”, în vederea stimulării transferului transportului de mărfuri către transportul feroviar.

În prezent, durata de parcurs a trenurilor de marfă nu este competitivă în raport cu transportul rutier. Printre cauzele principale se numără starea infrastructurii feroviare, precum și insuficiența materialului rulant și a mijloacelor tehnice necesare pentru efectuarea operațiunilor de cuplare, decuplare și manevră a vagoanelor.

În vederea realizării obiectivelor enunțate, a fost elaborat planul de acțiuni prezentat în capitolul V.

V. Acțiunile de implementare a Programului

Tabelul 5

Planul de acțiuni de implementare a Programului

Nr. crt.	Acțiunea	Valoarea, mii lei	Termenul de executare	Indicatorul de rezultat, descrierea acțiunii
1	2	3	4	5
Anul 2026				
1.	Proiectarea lucrărilor de reabilitare a stației Revaca, executarea lucrărilor de reabilitare și supravegherea execuției lucrărilor	10 000,0	Aprilie – decembrie 2026	Contractul de achiziționare a serviciilor de proiectare la obiectul „Reconstrucția stației Revaca – Aeroportul și amenajarea platformei de transport” Nr.0086/IV/2026 din 26.04.2026 a fost semnat între ÎS „Calea Ferată din Moldova” și IP „Oficiul Amenajarea Teritoriului, Urbanism, Construcții și Locuințe”. Suma contractului constituie 816000 lei
2.	Proiectarea și executarea lucrărilor de reparație a șase sectoare pe tronsonul Cahul – Giurgiulești (km 88+70), (km 88+800), (km 88+900), (km 89+200) , (km 89+900) și (km 92+150 – 92+350), precum și supravegherea execuției lucrărilor	20 000,0	Aprilie 2026 – iunie 2027	Contractul de prestarea servicii de proiectare la obiectul „Asigurarea stabilității terasamentului și liniei de cale ferată Cahul-Giurgiulești (km 88+70, km 88+800, km 88+900, km 92+150 – 92+350) nr. 55/IV/2026 a fost semnat între ÎS „Calea Ferată din Moldova” și SRL „Intexnauca” la data de 23.03.2026. Termen de prestare – 12 luni, proiectele fiind împărțite în loturi
3.	Proiectarea lucrărilor de reparație a tronsonului Iargara –	12 000,0 (11 190,0 proiectare și	August – decembrie 2026	Servicii de elaborare a documentației de proiect la obiectivul „Linia de cale ferată

1	2	3	4	5
	Cahul și executarea lucrărilor respective	lucrări, 810,0 supraveghere)		tronsonul Iargara –Prut2 – Cahul": pentru reparația capitală a segmentelor de cale ferată km 66 PK9 - km 68 PK2 st. Iargara; km 77 PK9 – km 96 PK4 Iargara – Prut-2; km 1 PK1 – km 41 PK10 Prut-2 – Cahul; km 42 PK 1 – km 44 PK 10 Cahul– Giurgiulești (selectiv), cu restabilirea parametrilor tehnici inițiali de exploatare Obiectul proiectării îl constituie linia principală de cale ferată pe segmentele menționate, împreună cu elementele aferente acesteia: suprastructura căii, terasamentul, platforma căii, sistemul de drenaj și evacuare a apelor, lucrările de artă, zidurile de sprijin, intersecțiile la nivel existente și alte elemente strict necesare readucerii segmentelor de cale ferată la parametrii funcționali inițiali. A fost elaborat caietul de sarcini pentru denunțare a licitației
4.	Procurarea materialelor pentru executarea lucrărilor stipulate la acțiunile 1-3	113 895,776	Iunie – decembrie 2026	În cadrul achizițiilor sunt planificate a fi procurate următoarele: 1) traverse din lemn – aproximativ 8 000 buc.; 2) traverse din beton armat cu tipul de fixare Vossloh – aproximativ 30 000 buc.; 3) tip de fixare Vossloh pentru traverse din beton armat – aproximativ 30 000 set;

1	2	3	4	5
				4) fracțiune de piatră concasată 25x60 – aproximativ 35 714 m^3 (50 000 tone)
5.	Finalizarea lucrărilor pe tronsonul Prut-2 (Republica Moldova) – Fălciu (România)	7 796,389	August – noiembrie 2026	Conform contractului cu compania „Prombudkolya” nr.1170/IV/2025 din 01.08.2025 privind furnizarea traverselor – urmează a fi achitate 5 590 915 lei. Conform contractului cu compania „Barza Companie” SRL nr. 1189/IV/2025 din 29.08.2025 privind furnizarea pietrei sparte – urmează a fi achitate 2 205 474 lei. Au fost recepționate traverse în volum de 10 500 buc, pietriș în volum de 9300 tone
6.	Proiectarea, procurarea, executarea lucrărilor precum și supravegherea execuției lucrărilor pentru construcția unui peron de călători și a unei/unui copertine/bloc de așteptare pentru peronul de călători din or. Sîngera (mun. Chișinău)	2 000,0	August – decembrie 2026	Proiectul include proiectarea și construcția unei platforme cu lungimea de 50 m și lățime de 4m, a unui adăpost sau a unei zone de așteptare acoperite pentru călători, iluminatului nocturn, unui sistem de sistem de notificare, panourilor informative, pavare tactilă, drenajelor, împrejmuirilor și accesului pentru călătorii cu mobilitate redusă. Proiectul va include supravegherea lucrărilor
7.	Proiectarea și executarea lucrărilor de reabilitare a unei secțiuni de infrastructură feroviară în zona Autogării de	2 000,0	August – decembrie 2026	Proiectul include proiectarea și implementarea lucrărilor de reabilitare a unei secțiuni de infrastructură feroviară

1	2	3	4	5
	Nord (mun. Chișinău), precum și supravegherea execuției lucrărilor			cu o lungime de 900 m, de la Gara Feroviară Chișinău până la Autogara de Nord, precum și construcția unui peron cu o lungime de 50 m și o lățime de 4m, a unui adăpost sau zonă de așteptare acoperită pentru călători, iluminatului nocturn, sistemelor de notificare, panourilor informative, pavajului tactil, drenajelor, împrejmuirilor și accesului pentru călătorii cu mobilitate redusă. Proiectul va include supravegherea lucrărilor
8.	Finalizarea lucrărilor de reabilitare a km 74 pe tronsonul Cahul – Giurgiulești (Văleni)	45 117,835	August – octombrie 2026	Conform contractului cu compania „Prestigiu-AZ” SRL nr. 1239/IV/2025 din 25.09.2025 pentru efectuarea lucrărilor reabilitarea terasamentului liniei de cale ferată localizat la km 74 Cahul – Giurgiulești (s. Văleni) suma contractului constituie 59 756 190 lei. În 2025, în cadrul contractului, s-a achitat suma de 14 949 152 lei. Valoarea restantă a ÎS „Calea Ferată din Moldova” constituie 44 807 038 lei. Suma contractului cu dirigintele de șantier Panfil Ion, nr. 1247/IV/2025 constituie 398 000 lei. În anul 2025, s-au achitat servicii în valoare de 87 203 lei.

1	2	3	4	5
				Valoarea restanță a ÎS „Calea Ferată din Moldova” pentru anul 2026 constituie 310 797 lei
9.	Modernizarea sistemului de pază a infrastructurii feroviare	2 000,0	August – decembrie 2026	În scopul asigurării securității transporturilor și protecției antiteroriste a trei obiecte de infrastructură critică ale ÎS „Calea Ferată din Moldova” (Podul feroviar Calfa, Podul feroviar Mateuți – Rîbnița, Tunelul feroviar Mateuți), a fost elaborat Caietul de sarcini pentru sistemul de supraveghere video cu utilizarea camerelor IP, alimentare de rezervă și transmiterea datelor către centrul de monitorizare. Proiectul CS stabilește: - lista obiectelor și coordonatele acestora; - cerințele tehnice pentru camere (tip A și B), inclusiv rezoluția de cel puțin 4Mp și, respectiv, 8Mp, prezența iluminării IR, funcții analitice și clasa de protecție IP66/IP67, IK10; - cerințele pentru echipamentele de transmisie a datelor (fibră optică, PoE+) și sistemul de monitorizare (protocoale SNMP v3, ONVIF Profiluri M, S, T); - cerințele față de executanții lucrărilor, obligațiile de garanție și

1	2	3	4	5
				termenele de remediere a defecțiunilor (SLA). Acțiunea prevede achiziționarea sistemelor pentru obiectele standard (Stația Ocnița) – 56 buc. de camere video și achiziționarea sistemelor specializate cu funcții de descurajare activă pentru paza podurilor Calfa, Mateuți și a tunelului feroviar (stațiile Bălți și Răuțel) – 28 buc de camere video
10.	Proiectarea lucrărilor de reparație a tronsonului de cale ferată Vălcineț – Ocnița – Bălți – Ungheni-Chișinău – Căinari	15 000,0	August – decembrie 2026	Proiectarea este necesară în cadrul proiectului de reparație cofinanțat conform acordurilor evocate: - Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova”, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 351/2023; - Acordul de modificare nr. 1, semnat la Chișinău la 14 iunie 2024, la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova”, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 172/2024 pentru ratificarea

1	2	3	4	5
				Acordului de modificare nr. 1 la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova”; - Acordul de grant „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova” dintre Republica Moldova, ÎS „Calea Ferată din Moldova” și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 385/2023; - Contractul de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții „EFSD + Fereastra dedicată investiției 1”, semnat la Chișinău la 15 decembrie 2023, ratificat prin Legea nr. 54/2024
Total		**229 810,00 mii lei**		
Anul 2027				
1.	Executarea lucrărilor de reparație a șase sectoare pe tronsonul Cahul-Giurgiulești (km88+70), (km 88+800), (km 88+900), (km 89+200), (km 89+900) și (km 92+150 – 92+350), precum și supravegherea execuției lucrărilor	60 000,0	Martie – decembrie 2027	Executarea lucrărilor prin atragerea unui antreprenor pentru implementarea unui complex de măsuri inginerești privind consolidarea mecanică a terasamentului căii ferate pe sectoarele km 88+70, km 88+800, km 88+900, km 89+200, km 89+900 și km 92+150–92+350, cu o lungime totală de

1	2	3	4	5
				800 m, în scopul protejării împotriva deformațiilor și proceselor de alunecare de teren, precum și al prevenirii degradării continue a caracteristicilor de rezistență ale solurilor versantului și ale luncii râului Prut. Lucrările includ: - organizarea colectării și evacuării apelor de suprafață prin construirea unor canale de evacuare din beton, cu descărcarea apelor în afara zonei de risc; - consolidarea malurilor râului Prut prin utilizarea betonului monolit, executarea unor coloane verticale cu diametrul de până la 1,7 m, cu adâncirea sub cota fundului albiei râului Prut pe sectorul examinat, montarea plăcilor prefabricate din beton armat, realizarea protecției cu anrocamente și aplicarea altor soluții inginerești; - executarea unui geomasiv, destinat eliminării riscului apariției deformațiilor, alunecărilor de teren și prăbușirilor, prin realizarea unor coloane din pământ cimentat cu diametrul de până la 1,7 m, amplasate la o distanță de 2,4 m între ele, utilizând tehnologia JET GROUTING
2.	Executarea lucrărilor de reparație a	392 710,0	Ianuarie – decembrie 2027	Executarea lucrărilor de reparație capitală a

1	2	3	4	5
	tronsonului Iargara – Cahul: (km 77+900 – km 96+400), (km 1+100 – km 14+100), (km 15+100 – km 30+900), (km 31+100 – km 41+700), (km 42+200 – km 44+100) și supravegherea executării lucrărilor			sectorului de cale ferată, cu o lungime totală de 59,9 km, include următoarele tipuri de lucrări: - înlocuirea stratului de balast din piatră spartă la o adâncime de 0,3 m pe întreaga lungime a sectoarelor; - înlocuirea traverselor existente cu traverse noi din beton armat; - montarea căii fără joante cu utilizarea șinelor de tip R-65. Pentru executarea lucrărilor menționate mai sus vor fi necesare următoarele materiale: - piatră spartă – 107 820 tone; - traverse din beton armat – 112 600 bucăți; - șine de tip R-65 – 7 119 tone
3.	Proiectare și efectuare lucrărilor de reparație capitale tronsonul Bălți – Mătiuți cu lungimea totală de 121 km. (km 25+150 – km 7+900), km 113+200 – km 116+850), (km 48+800 – km 49+800), km 7+800 – km 58+900), km 117+300 – km 118+600) și supravegherea executării lucrărilor	13 000,0	Ianuarie – decembrie 2027	Executarea proiectului de efectuarea lucrărilor de reparație capitală a sectorului de cale ferată, cu o lungime totală de 13,8 km, include următoarele tipuri de lucrări: -înlocuirea stratului de balast din piatră spartă la o adâncime de 0,3 m pe întreaga lungime a sectoarelor; -înlocuirea traverselor existente cu traverse noi din beton armat; -montarea căii fără joante cu utilizarea șinelor de tip R-65
4.	Elaborarea studiului de fezabilitate privind modernizarea sistemului de semnalizare și de	10 000,0	Ianuarie – decembrie 2027	Studiul de fezabilitate trebuie să prevadă înlocuirea etapizată a instalațiilor de semnalizare,

1	2	3	4	5
	telecomunicare pe sectoarele Vălcineț – Ocnița – Bălți – Ungheni– Chișinău – Bender-Basarabeasca-Giurgiulești și Chișinău – Căinari – Cahul– Giurgiulești			centralizare și bloc de linie, învechite din punct de vedere moral și fizic, cu sisteme moderne de comandă bazate pe microprocesoare, care corespund cerințelor standardelor europene de siguranță
5.	Proiectarea și testarea platformei digitale de administrare a proceselor de transport „ASOUP CorePlatform”	4 040,0	Februarie – decembrie 2027	Achiziția software-ului complexului „ASOUP CorePlatform” include: - demararea planificată a procesării de testare a fluxului de date din versiunea actuală a sistemului ASOUP; - exploatarea experimental-industrială a complexului software ASOUP COR; - lansarea versiunii de bază a sistemului ASOUP COR în regim de exploatare industrială; - asigurarea suportului tehnic pe parcursul unui an de exploatare. Elaborarea și implementarea proiectului va asigura: - controlul centralizat al traficului feroviar în timp real; - automatizarea proceselor de planificare și organizare a transporturilor; - managementul capacității infrastructurii feroviare; - managementul digital al funcționării instalațiilor de infrastructură; - managementul ciclului de viață al instalațiilor

1	2	3	4	5
				de infrastructură și al întreținerii acestora; - managementul parcului de locomotive și vagoane; - managementul electronic al documentelor; - integrarea cu sistemele financiare, logistice și informatice; - schimbul automat de informații cu agențiile guvernamentale, autoritățile de management al frontierei și vamale, operatorii de infrastructură și întreprinderile feroviare; - colectarea, stocarea și prelucrarea datelor provenite direct de la instalațiile de infrastructură feroviară, inclusiv sisteme de semnalizare, telecomunicații, diagnosticare și monitorizare a stării tehnice
6.	Proiectarea căii ferate de acces către noile facilități a Portului de Stat de Pasageri și Mărfuri din Giurgiulești (ÎS „Portul Fluvial Ungheni”)	4 000,0	Ianuarie – iunie 2027	Proiectul tehnic prevede: - construirea liniei de cale ferată de acces; -dezvoltarea infrastructurii stațiilor; - crearea condițiilor pentru manipularea unor volume tot mai mari de mărfuri; - asigurarea accesului la infrastructura portuară pentru materialul rulant cu ecartamentul de 1520 mm și 1435 mm; - eliminarea restricțiilor de infrastructură existente în transportul

1	2	3	4	5
				de mărfuri de export și import
7.	Proiectare și executare lucrărilor de reabilitare și electrificare a tronsonului Iași – frontiera de stat RO/MD – Ungheni	35 800,0	Ianuarie – decembrie 2027	Linia de cale ferată Iași-Frontieră este parte a rețelei TEN-T și a fost identificată și definită ca linie de cale ferată convențională care trebuie modernizată. Aceasta este situată pe ruta Coridorului IX Pan-European, parte componentă a rețelelor AGC, AGTC și TER. In cadrul proiectului de electrificare a liniei Ungheni Prut granița-Ungheni se vor face următoarele lucrări: 1. Lucrări de întreținere a podului Eiffel peste Prut ce constau in: - sablarea si vopsirea podului; - înlocuirea elementelor de structura necorespunzătoare acolo unde este cazul; - înlocuirea elementelor strângere slăbite sau a celor lipsa; - alte lucrări de întreținere necesare aduceri la parametri normali ai podului. 2. Lucrări de instalare a suporturilor catenarei pe structura existenta a podului Eiffel: - instalarea prinderilor de structura existenta; - instalarea consolelor sau a pintenilor in așa fel încât să se asigure zig-zagul și gabaritul catenarei; - instalarea izolatorilor din material compozit pentru asigurarea

1	2	3	4	5
				distanței de izolare față de structura metalică. 3. Instalarea catenarei de-a lungul liniei. - săparea gropilor pentru fundații, pentru stâlpii de pe liniile curente și în stații (cu excepția peroanelor și zonelor de macazuri) vor fi, de regulă, cilindrice, cu diametrul de 0,8 m sau de 1 m, cu stâlpii introduși în fundație; - instalarea stâlpilor in fundații si turnarea betonului; - echiparea stâlpilor cu armaturi sau cu traverse; - montarea dispozitivelor de ancorare si instalarea contragreutăților; - instalarea firului de contact si a cablului purtător. 4. Lucrări de refacere și întreținere a terasamentului: - înlocuirea traverselor de lemn, acolo unde este cazul, cu traverse de beton; - completarea prismei de balast; - riparea liniilor și refacerea macazurilor
8.	Proiectarea lucrărilor de reparație a tronsonului de cale ferată Vălcineț – Ocnița – Bălți – Ungheni– Chișinău – Căinari	10 000,0	Ianuarie – noiembrie 2027	Lucrările de proiectare sunt necesare pentru realizarea proiectului de reparație cofinanțat în temeiul acordurilor menționate: - Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență –

1	2	3	4	5
				Căile Ferate din Moldova”, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 351/2023; - Acordul de modificare nr. 1, semnat la Chișinău la 14 iunie 2024, la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova”, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 172/2024 pentru ratificarea Acordului de modificare nr. 1 la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova”; - Acordul de grant „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova” dintre Republica Moldova, ÎS „Calea Ferată din Moldova” și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 385/2023; - Contractul de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții „EFSD + Fereastra

1	2	3	4	5
				dedicată investiției 1”, semnat la Chișinău la 15 decembrie 2023, ratificat prin Legea nr. 54/2024
9.	Proiectarea, achiziționarea bunurilor și serviciilor necesare, executarea și supravegherea lucrărilor de construcție a unui peron pentru călători și a unei copertine/pavilion de așteptare aferent peronului pentru călători din or. Sîngera, mun. Chișinău	3 000,0	August – decembrie 2026	Proiectul prevede proiectarea și construcția unui peron cu lungimea de 50 m și lățimea de 4 m, amenajarea unui adăpost sau a unei zone de așteptare acoperite pentru călători, instalarea sistemului de iluminat nocturn, a sistemului de informare a călătorilor și a panourilor informative, amenajarea pavajului tactil, a sistemelor de drenaj, a împrejmuirilor și a căilor de acces pentru persoanele cu mobilitate redusă. De asemenea, proiectul va include supravegherea executării lucrărilor
10.	Proiectarea și executarea lucrărilor de reabilitare a unei secțiuni de infrastructură feroviară în zona Autogării de Nord (mun. Chișinău), precum și supravegherea execuției lucrărilor	10 000,0	August – decembrie 2026	Proiectul prevede proiectarea și executarea lucrărilor de reabilitare a unui sector de infrastructură feroviară cu lungimea de 900 m, cuprins între Gara Feroviară Chișinău și Autogara de Nord, precum și construcția unui peron cu lungimea de 50 m și lățimea de 4 m, amenajarea unui adăpost sau a unei zone de așteptare acoperite pentru călători, instalarea sistemelor de iluminat nocturn, a sistemelor de informare a călătorilor și a panourilor informative,

1	2	3	4	5
				amenajarea pavajului tactil, a sistemelor de drenaj, a împrejmuirilor și a căilor de acces pentru persoanele cu mobilitate redusă. De asemenea, proiectul va include supravegherea executării lucrărilor
Total		**542 550,0 mii lei**		
		Anul 2028		
1.	Echiparea a 25 de treceri la nivel cu sisteme automatizate de semnalizare și bariere	50 000,0	Ianuarie-decembrie 2028	Achiziționare a 25 de seturi de echipamente pentru sistemele automatizate de semnalizare și avertizare, care include: - echipamente hardware pentru dulapul de comandă; - echipamente de semnalizare; amplasate la sol; - echipamente de cale; - produse software; - sisteme de alimentare cu energie electrică și de protecție; - echipamente pentru personalul de serviciu (în cazul existenței unui post de serviciu); - sisteme de control de la distanță și de telediagnosticare
2.	Lansarea versiunii experimental-industriale și a versiunii de bază a platformei digitale de administrare a proceselor de transport „ASOUP CorePlatform” în regim de exploatare industrială	15 000,0	Ianuarie – iunie 2028	Achiziția software-ului complexului „ASOUP CorePlatform” include: - demararea planificată a procesării de testare a fluxului de date din versiunea actuală a sistemului ASOUP; - exploatarea experimental-industrială a complexului software ASOUP COR; - lansarea versiunii de bază a sistemului

1	2	3	4	5
				ASOUP COR în regim de exploatare industrială; - asigurarea suportului tehnic pe parcursul unui an de exploatare. Implementarea proiectului va asigura: -controlul centralizat al traficului feroviar în timp real; - automatizarea proceselor de planificare și organizare a transporturilor; - managementul capacității infrastructurii feroviare; - managementul digital al funcționării instalațiilor de infrastructură; - managementul ciclului de viață al instalațiilor de infrastructură și al întreținerii acestora; - managementul parcului de locomotive și vagoane; - managementul electronic al documentelor; - integrarea cu sistemele financiare, logistice și informatice; - schimbul automat de informații cu agențiile guvernamentale, autoritățile de management al frontierei și vamale, operatorii de infrastructură și întreprinderile feroviare; - colectarea, stocarea și prelucrarea datelor provenite direct de la instalațiile de infrastructură feroviară,

1	2	3	4	5
				inclusiv sisteme de semnalizare, telecomunicații, diagnosticare și monitorizare a stării tehnice
3.	Construcția căii ferate de acces către noile facilități a Portului de Stat de Pasageri și Mărfuri din Giurgiulești (ÎS „Portul Fluvial Ungheni”) și supravegherea executării lucrărilor	15 500,0	Martie – decembrie 2028	Pentru construirea 400 m cale ferată proiectul prevede achiziționare a materialelor necesare: - piatră spartă – 1 100 tone; - traverse – 550 bucăți; - șine de tip R-65 – 65 tone. Implementarea proiectului prevede: - construirea liniei de cale ferată de acces; - dezvoltarea infrastructurii stațiilor; - crearea condițiilor pentru manipularea unor volume mari de mărfuri; - asigurarea accesului la infrastructura portuară pentru materialul rulant cu ecartamentul de 1 520 mm și 1 435 mm; - eliminarea restricțiilor de infrastructură existente în transportul de mărfuri de export și import
4.	Procurarea mașinilor de cale pentru mentenanța infrastructurii feroviare: - excavator cu atașamente – 3 unități; - elevator de șine cu comandă autonomă CR – FPE – 6 unități	50 000,0	Ianuarie – decembrie 2028	Achiziționarea echipamentelor specializate pentru întreținerea și repararea infrastructurii, precum și de echipamente cu mecanizare redusă, este necesară pentru mecanizarea muncii manuale, automatizarea proceselor și asigurarea unei întrețineri de înaltă calitate a căilor ferate, eliminarea defectelor șinelor și traverselor și corectarea alinierii

1	2	3	4	5
				căilor ferate pentru a preveni accidentele și deraierile, toate acestea având un impact direct asupra siguranței operării trenurilor și a fiabilității generale a transportului de mărfuri și de călători. Excavatorul-încărcător este o mașină multifuncțională. Diversitatea echipamentelor care pot fi montate pe excavator îl face extrem de multifuncțional, capabil să execute orice lucrări pe calea ferată, înlocuirea șinelor, a traverselor, a grilajelor de șine, precum și lucrări cu balast. O gamă largă de echipamente standard și speciale sunt destinate pentru: lucrări cu șine, lucrări în zona de expropriere, lucrări cu traverse, lucrări cu balast. Elevator de șine cu comandă autonomă CR – FPE-tip de mecanisme de cale ferată este utilizat pentru îndreptarea căilor ferate în timpul reparațiilor sau în cadrul întreținerii curente a căii ferate
5.	Efectuare lucrărilor de reparație capitale tronsonul Bălți – Mateuți: (km 25+150 – km 27+900), (km 113+200 – km 116+850), (km 48+800 – km 49+800),	90 323,0	Ianuarie – decembrie 2028	Executarea lucrărilor de reparație capitală a sectorului de cale ferată, cu o lungime totală de 13,8 km, include următoarele tipuri de lucrări: - înlocuirea stratului de balast din piatră spartă la o adâncime de 0,3 m

1	2	3	4	5
	(km 7+800 – km 58+900), (km 117+300 – km 118+600) și supravegherea executării lucrărilor			pe întreaga lungime a sectoarelor; - înlocuirea traverselor existente cu traverse noi din beton armat; - montarea căii fără joante cu utilizarea șinelor de tip R-65. Pentru executarea lucrărilor menționate mai sus vor fi necesare următoarele materiale: - piatră spartă – 24 840 tone; - traverse din beton armat – 25 944 bucăți; - șine de tip R-65 – 1 786 tone
6.	Proiectare lucrărilor de reparație capitală a infrastructurii feroviare pe tronsonul Brătușeni – Rediul-Mare: (km 2+100 – km 27+900)	15 000,0	Ianuarie – decembrie 2028	Executarea proiectului de efectuare a lucrărilor de reparație capitală a sectorului de cale ferată, cu o lungime totală de 25,7 km, include următoarele tipuri de lucrări: - înlocuirea stratului de balast din piatră spartă la o adâncime de 0,3 m pe întreaga lungime a sectoarelor; - înlocuirea traverselor existente cu traverse noi din beton armat; - montarea căii fără joante cu utilizarea șinelor de tip R-65
7.	Modernizarea sistemelor de semnalizare si telecomunicații pe următoarele tronsoane: Vălcineț – Ocnița – Ungheni – Chișinău-Bender – Basarabeasca-Etulia – Giurgiulești, Chișinău – Căinari – Cahul – Giurgiulești	65 000,0	Ianuarie – decembrie 2028	Modernizarea prevede achiziționare a 10 seturi de următoarele sisteme: - blocarea semiautomată cu microprocesor (BSAM) este un sistem digital modern de reglementare la intervale a circulației trenurilor pe sectoare de linie simplă sau dublă,

1	2	3	4	5
				cu intensitate scăzută sau medie a traficului. Lista echipamentelor și componentelor incluse în sistema de blocarea semiautomată cu microprocesor (BSAM): - echipamente de stație (pentru ambele stații care limitează intervalul de stație/ magistrală); - echipamente de cale (la sol) pentru controlul trecerii trenului; - produse de software și senzori; - echipamente de semnalizare și comandă; - sistemul de alimentare cu energie electrică și protecție; - centralizarea releu-procesor este un tip hibrid de sistem de management al traficului feroviar, care combină tehnologiile vechi cu soluțiile computerizate moderne, permițând gestionarea de la distanță a stațiilor de linie. Lista echipamentelor și a componentelor incluse în setul de livrare al centralizării releu-procesor: - echipamente hardware pentru postul central (CPU); - echipamente de interfațare și corelare (Nivelul de linie)' - produse de Software; - echipamente de rețea și de formare a canalelor de comunicație;

1	2	3	4	5
				- sistemul de alimentare cu energie electrică
8.	Elaborarea studiului de fezabilitate a obiectivelor de alimentare cu energie electrică și elaborarea documentației de proiect	15 000,0	Ianuarie – iunie 2028	Componența lucrărilor: - examinarea stațiilor de transformare, a punctelor de distribuție și a liniilor electrice în cablu; -evaluarea stării tehnice a echipamentelor; -elaborarea soluțiilor de proiect pentru modernizare; - identificarea echipamentelor ce ar permite creșterea fiabilității sistemelor, reducerea consumului și pierderilor de energie electrică, instalarea transformatoarelor de forță cu pierderi reduse, echipamentelor de compensare a energiei reactive, sistemelor moderne de protecție și automatizare, contorizare inteligentă, monitorizarea parametrilor de calitate a energiei electrice și a sistemelor de stocare a energiei; - pregătirea documentației de execuție
9.	Modernizarea stațiilor de transformare și a instalațiilor de distribuție	80 000,0	Iunie – decembrie 2028	Se prevede achiziționarea următoarelor echipamente: - transformatoare de putere 10/0,4 kV – 15 buc.; - instalații de distribuție complete (KRU), întrerupătoare, sisteme de protecție și automatizare a releelor (RPA) – 10 set.;

1	2	3	4	5
				- sisteme de automatizare și control – 10 set. Se prevede: - înlocuirea transformatoarelor de putere învechite; - instalarea echipamentelor moderne de distribuție complete; - înlocuirea aparatajului de comutație; -modernizarea sistemelor de protecție și automatizare
10.	Proiectarea și executarea lucrărilor de reabilitare și electrificare a tronsonului Iași – frontiera de stat RO/MD – Ungheni	35 800,0	Ianuarie – decembrie 2028	Se propun lucrări de reînnoire pentru liniile ferate încălecate cu ecartament normal si ecartament larg aferente linilor 1nn si 2nn, care cuprind următoarele: - consolidarea terasamentului existent; - demontarea liniilor; - demontarea aparatelor de cale; - montarea liniei, șinelor și a traverselor din beton, schimbul pietrei sparte și a aparatelor de cale noi aferente
11.	Proiectarea și executarea lucrărilor de extindere a secțiunii cale ferată electrificate a frontierei de stat - stația feroviară Ungheni până la autogara Ungheni, precum și supravegherea executării lucrărilor	80 000,0	Ianuarie – decembrie 2028	Reconstrucția clădirilor gării feroviare și autogării din mun. Ungheni, unificarea infrastructurii acestora, instalarea lifturilor, a pasarelelor rulante și a rampelor pentru confortul călătorilor și al pasagerilor cu dizabilități
Total		**511 623,0 mii lei**		
Anul 2029				
1.	Echiparea a 25 de treceri la nivel cu sisteme automatizate de	50 000,0	Ianuarie – decembrie 2029	Achiziția a 25 de seturi de echipamente pentru sistemele automatizate

1	2	3	4	5
	semnalizare și avertizare			de semnalizare și avertizare include: - echipamente hardware pentru dulapul de comandă; - echipamente de semnalizare la sol; - echipamente de cale; - produse software; - sisteme de alimentare cu energie electrică și de protecție; - echipamente pentru personalul de serviciu (în cazul existenței unui post); - complexe de control de la distanță și telediagnosticare
2.	Proiectarea și efectuarea lucrărilor de reparație a tunelului feroviar de pe tronsonul Bălți – Mateuți: (km 115+150 – km 115+350), precum și supravegherea executării lucrărilor	26 000,0	Iulie – decembrie 2029	Achiziționare serviciilor de proiectare, care includ efectuarea investigațiilor geologice și elaborarea proiectului pentru reabilitarea și reparația capitală a tunelului feroviar. Tunelul a fost construit în anul 1893 și, în prezent, se află într-o stare avariată ca urmare a proceselor de levigare și a distrugerii zidăriei din piatră spartă din spatele pereților verticali, precum și a zidăriei bolții, sub acțiunea apelor subterane provenite din straturile superioare ale masivului muntos, care pătrund prin golurile și fisurile formate în urma deformărilor geologice. Pentru executarea lucrărilor sunt necesare următoarele materiale: - beton clasa C30/37 – 280 m³;

1	2	3	4	5
				- beton torcretat – 180 m³; - ciment pentru injectare – 140 t; - materiale pentru injectare (microciment și rășini poliuretanice) – 18 t; - oțel-beton pentru armare A500C – 42 t; - plasă de armare – 1 350 m²; - ancore (L = 2,5–3,0 m) – 750 buc.; - material hidroizolant – 1 350 m²; - geotextil – 1 350 m²; - conductă de drenaj Ø 160–200 mm – 320 m; - piatră spartă pentru drenaj – 420 t; - rigole de drenaj – 320 m; -nisip – 260 t; -piatră brută – 120 m³; -piatră de placare – 95 m³; - șine de tip R-65 – 20,5 t; - traverse din beton armat – 290 buc.; - piatră spartă – 560 t
3.	Procurarea echipamentelor pentru întreținerea și repararea infrastructurii feroviare: - drezine-vagon-automotor VMT 865 GR – 3 unități; - utilaje de mică mecanizare: mașini de tăiat șine – 15 unități; - mașini de găurit șine PRUL – 15 unități; - dispozitive hidraulice de întindere – 10 unități	60 000,0	Ianuarie – decembrie 2029	Drezina VMT 865 GR este un vagon automotor destinat transportului și manipulării materialelor, precum și alimentării echipamentelor cu aer și energie electrică. Dotarea cu echipamente atașabile corespunzătoare permite utilizarea acesteia și pentru executarea altor lucrări, inclusiv curățarea liniilor ferate de zăpadă, transportul echipamentelor

1	2	3	4	5
				speciale, efectuarea lucrărilor de reparație etc.; mașina ultraușoară de tăiat șine Cut Hornet asigură o productivitate ridicată și o exploatare facilă, indiferent de tipul șinei. Aceasta permite tăierea precisă și sigură a șinelor, contribuind la sporirea productivității lucrărilor prin reducerea timpului necesar pentru tăiere. Motoarele acesteia garantează puterea și precizia geometrică; - mașina de găurit șine PRUL este destinată executării găurilor în toate tipurile de șine de cale ferată, inclusiv în șinele termorezistente. - dispozitivul hidraulic de întindere este destinat tensionării șinelor cu lungimea de până la 1 200 m, cu compensarea variațiilor de temperatură de 25°C, și permite efectuarea simultană a operațiunilor pe ambele șine
4.	Înlocuirea etapizată, în stațiile liniare, a sistemelor de instalații de rută și control (MKU) cu sisteme de centralizare electronică cu microprocesor	100 000,0	Ianuarie – decembrie 2029	În cadrul proiectului sunt prevăzute lucrări la cinci stații feroviare: Brătușeni, Dondușeni, Parc-Revaca, Comrat și Prut-2, inclusiv modernizarea a aproximativ 60 de macazuri. Trecerea la sistemele de centralizare electronică cu microprocesor (CEM) permite reducerea influenței factorului uman asupra

1	2	3	4	5
				procesului de dirijare a circulației trenurilor, prin verificarea automată a îndeplinirii condițiilor necesare pentru asigurarea siguranței circulației. Sistemele de centralizare electronică cu microprocesor pentru accelerarea procesului de comandă a macazurilor și a semnalelor feroviare, reducând intervalele dintre trenuri și eficientizând operațiunile de manevră. Noile echipamente necesită spații mai reduse pentru instalare, dispune de funcții de autodiagnosticare continuă și contribuie la diminuarea considerabilă a cheltuielilor aferente exploatării și întreținerii tehnice. Setul de echipamente și componente necesare pentru înlocuirea sistemelor MKU cu sisteme de centralizare electronică cu microprocesor (MCE) include: 1. echipamente de stație și software - procesoare industriale ale sistemului CME (unități redundante de calcul securizat); - posturi de lucru automatizate (ARM) pentru impiegatul de mișcare, dotate cu monitoare LCD;

1	2	3	4	5
				- dulapuri cu controllere de obiect (module de comandă directă a dispozitivelor de cale); - software de sistem și și software aplicativ pentru funcționarea sistemului de centralizare al stației; 2. echipamente de cale (la sol) : - electromecanisme de macaz, inclusiv elementele necesare pentru montarea acestora la schimbătoarele de cale; - semnale luminoase de stație cu LED-uri, inclusiv semnale de intrare, de ieșire și de manevră; - dispozitive pentru controlul ocupării liniilor, inclusiv contoare de osii sau circuite de cale electronice; - mufe de cablu pentru cutii de conexiuni și de ramificație pentru cablurile de cale; 3. echipamente de comunicații, control de la distanță și diagnosticare: - comutatoare (switch-uri) și rutere industriale de rețea; - module de interfațare cu centralizarea dispecerului (pentru gestionarea de la distanță din postul central - dispecerat); - sistem de diagnosticare tehnică (controllere și senzori de telemetrie);

1	2	3	4	5
				4. sistem de alimentare cu energie electrică și de protecție: - panou automatizat de alimentare cu module anclanșare automată a rezervei (AAR); - sursă industrială de alimentare neîntreruptibilă (UPS); - set de baterii de acumulatoare pentru funcționare autonomă; - dispozitive de protecție împotriva supratensiunilor de impuls (DPS) împotriva trăsnetelor; 5. produse de cablaj: - cabluri de semnalizare și blocare, inclusiv cabluri magistrale și cabluri utilizate în incinta stației
5.	Modernizarea sistemelor de semnalizare si telecomunicații pe tronsoanele Chișinău – Căinari și Bender – Basarabeasca – Etulia – Giurgiulești	65 000,0	Ianuarie – decembrie 2029	Modernizarea prevede achiziționarea a 10 seturi de echipamente aferente următoarelor sisteme: 1. sistemul de blocare semiautomată cu microprocesor (BSAM) reprezintă un sistem digital modern de reglare a circulației trenurilor la intervale, destinat sectoarelor de linie simplă sau dublă cu intensitate redusă sau medie a traficului. Setul de echipamente și componente aferente sistemului de blocarea semiautomată cu microprocesor (BSAM) include: - echipamente de stație pentru cele două stații care delimitează sectorul dintre stații;

1	2	3	4	5
				- echipamente de cale (la sol) pentru controlul trecerii trenurilor; - software și senzori; - echipamente de semnalizare și comandă; - sistem de alimentare cu energie electrică și de protecție; 2. sistemul de centralizarea releu-procesor reprezintă un sistem hibrid de dirijare a circulației feroviare, care combină echipamentele bazate pe relee cu soluții moderne cu procesor și permite dirijarea de la distanță a stațiilor feroviare. Setul de echipamente și componente aferente sistemului de centralizare releu-procesor include: - echipamente hardware pentru postul central, inclusiv unitatea centrală de procesare (CPU); - echipamente de interfațare și corelare la nivelul liniei;' - produse de software; - echipamente de rețea și echipamente pentru formarea canalelor de comunicații; - sistem de alimentare cu energie electrică
6.	Executarea lucrărilor de reparație capitală a infrastructurii feroviare pe tronsonul Brătușeni – Rediul-Mare: (km 2+100 – km 27+900)	208 838,0	Ianuarie – decembrie 2029	Executarea lucrărilor de reparație capitală a sectorului de cale ferată, cu o lungime totală de 25,7 km, presupune achiziționarea următoarele materiale: - piatră spartă – 46 260 tone;

1	2	3	4	5
				- traverse din beton armat – 48 316 bucăți; - șine de tip R-65 – 3 326 tone
Total		**509 838,0 mii lei**		
Anul 2030				
1.	Echiparea a 50 de treceri la nivel cu sisteme automatizate de semnalizare și avertizare	100 000,0	Ianuarie – decembrie 2030	Achiziționarea a 25 de seturi de echipamente pentru sistemele automatizate de semnalizare și avertizare include: - echipamente hardware pentru dulapul de comandă; - echipamente de semnalizare la sol; - echipamente de cale; - software; - stem de alimentare cu energie electrică și de protecție; - echipamente pentru personalul de serviciu (în cazul existenței unui post); - complex de control de la distanță și telediagnosticare
2.	Crearea unui sistem automatizat de monitorizare a alimentării cu energie electrică a infrastructurii feroviare	80 000,0	Ianuarie – decembrie 2030	Crearea sistemului automatizat de monitorizare a alimentării cu energie electrică prevede instalarea a 50 de seturi de unități terminale la distanță (RTU) la obiectivele de alimentare cu energie electrică, crearea unui complex central de dispecerizare bazat pe platforma SCADA, organizarea canalelor de transmitere a datelor și integrarea sistemului cu sistemele informaționale ale Administratorului infrastructurii. În acest

1	2	3	4	5
				scop, se prevede procurarea și instalarea următoarelor echipamente și sisteme: - echipamente de tip server – 1 set; - platformă SCADA – 1 set; - sistem RTU – 1 set
3.	Modernizarea sistemelor de semnalizare și telecomunicații pe tronsonul Căinari – Cahul – Giurgiulești	65 000,0	Ianuarie – decembrie 2030	Modernizarea prevede achiziționare a 10 seturi de echipamente aferente următoarelor sisteme: 1. sistemul de blocare semiautomată cu microprocesor (BSAM) reprezintă un sistem digital modern de reglare a circulației trenurilor la intervale, destinat sectoarelor de linie simplă sau dublă cu intensitate redusă sau medie a traficului. Setul de echipamente și componente aferente sistemului de blocare semiautomată cu microprocesor (BSAM) include - echipamente de stație pentru cele două stații care delimitează sectorul dintre stații; - echipamente de cale (la sol) pentru controlul trecerii trenului; - software și senzori; - echipamente de semnalizare și comandă; - sistem de alimentare cu energie electrică și de protecție; 2. sistemul de centralizare releu-procesor reprezintă un sistem hibrid de dirijare a circulației feroviare, care combină

1	2	3	4	5
				echipamentele bazate pe relee cu soluții moderne bazate pe procesoare și permite dirijarea de la distanță a stațiilor feroviare. Setul de echipamente și componente aferente sistemului de centralizare releu-procesor include: - echipamente hardware pentru postul central, inclusiv unitatea centrală de procesare (CPU; - echipamente de interfațare și corelare la nivelul liniei;' - software; - echipamente de rețea și echipamente pentru formarea canalelor de comunicații; - sistem de alimentare cu energie electrică
4.	Procurarea mașinilor de cale pentru întreținerea infrastructurii feroviare: - mașini de burat traverse – 60 de unități; - mașini de rectificare a căii și a schimbătoarelor de cale – 15 unități; - mașini de găurit șine – 15 unități	50 000,0	Ianuarie – decembrie 2030	Achiziționarea utilajelor de mică mecanizare va permite executarea în timp util a lucrărilor de întreținere și reparație a infrastructurii feroviare, inclusiv cu mijloace proprii, contribuind astfel la reducerea duratei lucrărilor de restabilire a infrastructurii. Mașina de burat traverse asigură compactarea eficientă a căii ferate datorită frecvenței optime de vibrație, funcționează fără șocuri, asigură conservarea elementelor căii ferate (traverse, balast).

1	2	3	4	5
				Mașina de rectificare a căii și a schimbătoarelor de cale este un utilaj feroviar destinat prelucrării profilului șinelor, inclusiv șlefuirii capului șinei pe suprafața de rulare și pe suprafețele laterale, prelucrării îmbinărilor sudate ale șinelor, curățării zonelor sudate, precum și executării altor lucrări de șlefuire și prelucrare a elementelor metalice ale căii și ale schimbătoarelor de cale. Mașina de găurit șine PTSL este destinată executării găurilor în șine, cu asigurarea preciziei necesare și a unei exploatări facile
5.	Reconstrucția rețelelor electrice de alimentare cu energie electrică prin cablu	180 000,0	Ianuarie – decembrie 2030	Componența lucrărilor: - examinarea tehnică a liniilor electrice în cablu existente; - demontarea cablurilor de putere uzate; - elaborarea noilor trasee de cabluri; - furnizarea și pozarea noilor cabluri de putere; - amenajarea canalelor de cabluri și a construcțiilor de protecție; - instalarea căminelor de cabluri și a traversărilor; - montarea mufelor de legătură și a terminațiilor de cablu; - înlocuirea dulapurilor de distribuție; - efectuarea încercărilor și punerea în funcțiune. Pentru executarea lucrărilor sunt necesare:

1	2	3	4	5
				- cabluri de putere de tensiune medie 6-10 kV – 150 km; - cablu de 0,4 kV – 100 km; - mufe de legătură – 500 buc.; - mufe terminale – 500 buc.; - tablouri principale de distribuție – 30 buc.; - tablouri intermediare de distribuție – 60 buc.; - tablouri de control al rețelei – 30 buc.
Total		**475 000,0 mii lei**		

Anexa nr. 2
la Hotărârea Guvernului nr. /2026

CONTRACT
multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare
pentru anii 2026-2030

Republica Moldova,
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(denumirea organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar)
mun. Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale 1
(adresa)
reprezentat de către ministrul **Vladimir Bolea**
(numele, prenumele)
denumit în continuare *Minister*
și

Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova”,
(denumirea persoanei juridice în gestiunea căreia a fost transmisă infrastructura feroviară)
mun. Chișinău, str. Vlaicu Pârcălab 48,
(adresa)
reprezentată de către **Serghei Cotelnic**
(numele, prenumele organului executiv)
denumit în continuare *Administrator al infrastructurii*

au încheiat

CONTRACTUL
multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare

2026, mun. Chișinău
(anul, localitatea)

Preambul

În conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022, infrastructura feroviară constituie proprietate din domeniul public al statului.

Potrivit art. 8 lit. a) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Administratorul infrastructurii este responsabil de gestionarea, inclusiv conducerea, administrarea și controlul intern, a infrastructurii feroviare și promovează și implementează proiecte de investiții în infrastructura feroviară în cooperare cu Ministerul. Administratorul infrastructurii este organizat ca entitate distinctă din punct de vedere juridic față de orice întreprindere feroviară și gestionează infrastructura feroviară publică, inclusiv traficul feroviar prin intermediul sistemelor de control-comandă și de semnalizare, asigurând administrarea, întreținerea și dezvoltarea acesteia.

Administratorul infrastructurii are obligația să asigure o rețea feroviară sigură și calitativă, care să permită întreprinderilor feroviare să concureze pe piața serviciilor de transport feroviar. Condițiile obligatorii privind rețeaua feroviară sunt stabilite prin indicatorii de calitate prevăzuți în prezentul Contract multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare (denumit în continuare *Contract*).

În conformitate cu articolul 17 alineatul (1) și articolul 30 alineatul (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Guvernul aprobă încheierea Contractului, prin care se stabilesc drepturile și obligațiile Ministerului și ale Administratorului infrastructurii în ceea ce privește finanțarea infrastructurii feroviare, precum și contribuția financiară anuală.

Contribuția financiară a statului se stabilește în funcție de nivelul de calitate al serviciilor care urmează a fi prestate.

Obiectivul general al Contractului constă în asigurarea unui nivel ridicat de eficiență a utilizării bugetului de stat, în scopul îmbunătățirii calității și disponibilității infrastructurii feroviare. Gradul de îmbunătățire a calității infrastructurii feroviare se evaluează în baza indicatorilor de calitate.

Stabilirea cerințelor privind calitatea și capacitatea, corelată cu finanțarea din bugetul de stat, contribuie la asigurarea unui nivel sporit al calității infrastructurii feroviare.

Contractul se întemeiază pe condițiile stabilite în Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Administratorul infrastructurii, în calitate de operator al infrastructurii feroviare, beneficiază de stimulente pentru reducerea costurilor aferente infrastructurii, în conformitate cu prezentul Contract. Un factor de stimulare a reducerii costurilor aferente infrastructurii îl constituie faptul că fondurile destinate reînnoirii nu sunt ajustate în funcție de evoluția inflației pe durata Contractului.

Totodată, Contractul prevede îmbunătățirea stării infrastructurii feroviare, reflectată prin indicatorii anuali de calitate. Administratorul Infrastructurii este obligat să respecte cerințele privind calitatea și raportarea, iar nerespectarea acestora atrage aplicarea sancțiunilor prevăzute de Contract.

Articolul 1 – Dispoziții generale

(1) Scopul prezentului Contract este finanțarea întreținerii și reînnoirii rețelei feroviare, dezvoltarea infrastructurii și vehiculelor feroviare necesare pentru mentenanța acesteia, gestionate de Administratorul infrastructurii.

(2) Cadrul de investiții și întreținere și planul de afaceri al Administratorului infrastructurii urmează să fie armonizate cu prevederile prezentului Contract.

(3) Infrastructura feroviară se află în proprietatea Republicii Moldova, în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) litera f) din Legea nr. 29/2018 privind delimitarea proprietății publice și cu articolele 52-54 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

(4) Administratorul infrastructurii prezintă o descriere funcțională a activelor infrastructurii feroviare și a instalațiilor de servicii necesare pentru furnizarea serviciilor prevăzute de Codul transportului feroviar nr. 19/2022, care se află în administrarea Administratorului infrastructurii.

(5) Obiectivul general constă în asigurarea unei infrastructuri feroviare sigure și de calitate. Finanțarea se acordă în funcție de obiectivele de performanță stabilite.

(6) Administratorul infrastructurii este obligat să prezinte rapoarte anuale privind infrastructura și activitățile desfășurate.

Articolul 2 – Excluderi

(1) Obligațiile aferente serviciului public de transport feroviar de călători nu fac obiectul prezentului Contract.

(2) Elaborarea și aprobarea tarifelor de acces la rețea și a metodelor de calcul al acestora nu fac obiectul prezentului Contract.

(3) Principiile de operare a rețelei feroviare nu fac obiectul prezentului Contract.

Articolul 3 – Definiții

(1) Operarea infrastructurii feroviare înseamnă alocarea traselor, managementul traficului și tarifarea infrastructurii.

(2) Întreținerea infrastructurii feroviare se referă la lucrările destinate întreținerii condițiilor și a capacității infrastructurii existente.

(3) Reînnoirea infrastructurii înseamnă lucrări semnificative de înlocuire a infrastructurii existente, fără modificarea performanței generale a acesteia.

Articolul 4 – Finanțarea infrastructurii feroviare de către Guvern

(1) Având în vedere starea actuală a infrastructurii, determinat[de neexecutarea lucrărilor necesare de întreținere și reînnoire, precum și din lipsa unui Contract, deficitul de întreținere constituie 573 000,0 mii lei anual.

(2) Pentru operarea rețelei, Guvernul, prin intermediul Ministerului, asigură următoarele fonduri:

Anul	**Suma**
2026	109 103,122 mii lei;

2027 166 254,25 mii lei;
2028 166 080,75 mii lei;
2029[*] 165 907,25 mii lei;
2030[*] 165 733,75 mii lei;

[*] Cuantumul alocațiilor pentru anii 2029-2030 poate fi modificat în urma amendării prezentului Contract.

(3) Pentru investiții în infrastructura feroviară realizate în temeiul următoarelor acorduri și contracte:

- 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, semnat la Chișinău la 14 noiembrie 2014, ratificat prin Legea nr. 22/2015 pentru ratificarea 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;

- Amendamentului din 18 august 2017 la Acordul 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. 214/2021 pentru ratificarea Amendamentului din 18 august 2017 la Acordul 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;

- Amendamentului din 6 octombrie 2021 la Acordul 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. 215/2021 pentru ratificarea Amendamentului din 6 octombrie 2021 la Acordul 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;

- Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant ale Republicii Moldova, semnat la Chișinău la 26 septembrie 2016, ratificat prin Legea nr. 298/2016 pentru ratificarea Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant ale Republicii Moldova;

- Acordului de modificare și reformulare a Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant ale Republicii Moldova (din 26 septembrie 2016), semnat la Chișinău la 17 decembrie 2021 ratificat prin Legea nr. 10/2022 pentru ratificarea Acordului de modificare și reformulare a Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant ale Republicii Moldova;

- Acordului de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova”, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 351/2023 pentru ratificarea Acordului de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova”;

- Acordul de modificare nr. 1, semnat la Chișinău la 14 iunie 2024, la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova”, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 172/2024 pentru ratificarea Acordului de modificare nr. 1 la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova”;

- Acordului de grant „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova” dintre Republica Moldova, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 385/2023 pentru ratificarea Acordului de grant „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova” dintre Republica Moldova, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare;

- Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții „EFSD + Fereastra dedicată investiției 1”, semnat la Chișinău la 15 decembrie 2023, ratificat prin Legea nr. 54/2024 pentru ratificarea Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții „EFSD + Fereastra dedicată investiției 1”,

Guvernul, prin intermediul Ministerului, asigură finanțarea după cum urmează:

Anul	**Suma**
2026	3 470,0 mii euro (echivalentul a aproximativ 70 128,7 mii lei);
2027	3 470,0 mii euro (echivalentul a aproximativ 70 316,1 mii lei);
2028	3 470,0 mii euro (echivalent cu aproximativ 70 788,4 mii lei);
2029[*]	3 470,0 mii euro (echivalentul a aproximativ 70 911,9 mii lei);
2030[*]	3 470,0 mii euro (echivalentul a aproximativ 71 144,3 mii lei);

[*] Cuantumul alocațiilor pentru anii 2029-2030 poate fi modificat în urma amendării prezentului Contract.

(4) În vederea realizării scopului prezentului Contract, Guvernul, prin intermediul Ministerului, se obligă să finanțeze întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare prin alocarea unor mijloace financiare („contribuția pentru infrastructură”), în următoarele cuantumuri:

Anul	**Suma**
2026	109 103,122 mii lei;
2027	163 429,65 mii lei;
2028	163 130,85 mii lei;
2029[*]	163 180,85 mii lei;
2030[*]	163 121,95 mii lei;

* Cuantumul alocațiilor pentru anii 2029-2030 poate fi modificat în urma amendării prezentului Contract.

(5) În total, Guvernul, prin intermediul Ministerului, asigură următoarele mijloace financiare:

Anul	2026	2027	2028	2029*	2030*
Contribuții pentru infrastructură, mii lei	109 103,122	163 429,65	163 130,85	165 907,25	165 733,75
Operarea rețelei, mii lei	109 103,122	166 254,25	166 080,75	163 180,85	163 121,95
Investii noi, mii lei	70 128,7	70 316,1	70 788,4	70 911,9	71 144,3
Total, mii lei	**288 334,944**	**400 000,0**	**400 000,0**	**400 000,0**	**400 000,0**
Deficitul de întreținere, mii lei	**284 665,056**	**173 000,0**	**173 000,0**	**173 000,0**	**173 000,0**

* Cuantumul alocațiilor pentru anii 2029-2030 poate fi modificat în urma amendării prezentului Contract.

(6) Mijloacele financiare destinate contribuției pentru infrastructură, acoperirii deficitului de întreținere și operării rețelei se acordă sub formă de subvenție nerambursabilă, cu destinație exclusivă pentru Administratorul infrastructurii.

(7) Administratorul infrastructurii nu are dreptul să utilizeze mijloacele financiare alocate în alte scopuri decât cele stabilite în prezentul Contract.

(8) În cazul unor modificări semnificative ale condițiilor de executare a Contractului (întreruperi, catastrofe, calamități naturale, situații de urgență, altor clauze contractuale), reprezentanții Administratorului infrastructurii și ai organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar se întrunesc, în termen de trei zile lucrătoare de la notificare, pentru a conveni asupra modificării cuantumului mijloacelor financiare sau a altor detalii contractuale.

(9) Administratorul infrastructurii elaborează și aprobă regulamente interne privind gestionarea întreruperilor majore ale operațiunilor și a situațiilor de urgență, inclusiv planurile de urgență. În cazul unei situații de urgență sau al unei întreruperi majore a operațiunilor, Administratorul infrastructurii furnizează utilizatorilor informațiile necesare în timp util.

(10) Lungimea efectivă a rețelei aflate în exploatare se stabilește anual în raportul privind infrastructura. În cazul reducerii sau majorării lungimii rețelei aflate în exploatare, cuantumul mijloacelor financiare planificate de Guvern pentru anul următor se reduce sau se majorează cu același procent.

(11) Administratorul infrastructurii este obligat să utilizeze mijloacele financiare alocate în temeiul prezentului Contract pentru contribuția la infrastructură, acoperirea deficitului de întreținere și operarea rețelei cu respectarea principiilor eficienței costurilor și utilizării economice a mijloacelor financiare.

(12) Organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar are dreptul să desemneze un auditor financiar pentru analiza și verificarea sumelor cheltuite pentru întreținerea infrastructurii și reînnoirea infrastructurii, dacă acestea nu sunt conforme cu prevederile prezentului Contract.

(13) În cazul în care auditorul financiar constată unele nereguli sau utilizarea necorespunzătoare a mijloacelor financiare, organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar recuperează valoarea fondurilor utilizate necorespunzător, conform legislației civile.

Articolul 5 – Alocarea fondurilor

(1) Fondurile anuale pentru contribuția la infrastructurii se alocă după cum urmează:

1) minimum 360 000,0 mii lei pentru liniile feroviare pentru fiecare dintre anii 2027-2030 și 278 334,944 mii lei pentru anul 2026;

2) minimum 40 000,0 mii lei pentru facilitățile feroviare stabilite conform art. 20 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, pentru fiecare dintre anii 2027-2030, și 10 000,0 mii lei (pentru anul 2026).

(2) Fondurile anuale destinate acoperirii deficitului de întreținere se alocă după cum urmează:

1) minimum 150 000,0 mii lei pentru liniile feroviare, pentru fiecare dintre anii 2027-2030, și 192 654,02 mii lei pentru anul 2026;

2) minimum 23 000,0 mii lei pentru facilitățile feroviare stabilite conform art. 20 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, pentru fiecare dintre anii 2027-2030), și 92 011,036 mii lei pentru anul 2026.

(3) Fondurile suplimentare care nu sunt prevăzute la alineatele (1) și (2) se asigură de către Administratorul infrastructurii.

Articolul 6 – Modalitatea de plată

(1) Plățile se efectuează lunar, conform graficului de plăți prevăzut în anexa nr. 1 la prezentul Contract, în următorul cont bancar:

BC „Moldova-Agroindbank” fil. 1
(denumirea băncii comerciale și a filialei)
MD73AG0000000225 12004872
(cod IBAN)
1002600001257
(codul fiscal)
0200957
(codul TVA)
AGRNMD2X885
(codul băncii)

(2) Cuantumul plăților lunare este stabilit în anexa nr. 1 la prezentul Contract și poate fi modificat prin acordul Părților, în raportului Administratorului infrastructurii privind necesitatea modificării cuantumului anual și a cuantumului plăților lunare.

(3) Cuantumul total al plăților lunare nu poate depăși cuantumul anual convenit.

(4) Ministerul acceptă modificările propuse în termen de 10 zile lucrătoare, dacă nu formulează obiecții.

Articolul 7 – Fondurile externe

(1) Administratorul infrastructurii informează Ministerul cu privire la cererile de finanțare din externe sau din alte fonduri naționale sau internaționale (denumite în continuare *alte fonduri*). Utilizarea acestor fonduri trebuie se coordonează în prealabil, în scris, cu organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar și cu organul abilitat cu administrarea și deetatizarea proprietății publice.

(2) Orice finanțare suplimentară din alte fonduri destinate întreținerii și reînnoirii infrastructurii, precum și lucrările de întreținere și reînnoire efectuate în vederea reducerii deficitului de întreținere determină reducerea corespunzătoare, pentru anul calendaristic respectiv, a contribuțiilor prevăzute la articolul 4 alineatele (2) și (4).

Articolul 8 – Registrul infrastructurii

(1) Administratorul infrastructurii ține Registrul infrastructurii, care cuprinde descrierea funcțională a infrastructurii administrată de acesta.

(2) Descrierea funcțională cuprinde infrastructura feroviară prevăzută la art. 52 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, inclusiv toate instalațiile aflate în administrarea și proprietatea Administratorului infrastructurii, necesare pentru prestarea serviciilor în conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

(3) Menținerea infrastructurii în stare de funcționare se organizează în conformitate cu cadrul de investiții și de întreținere.

(4) Administratorul infrastructurii utilizează Registrul infrastructurii pentru evaluarea necesarului de finanțare pentru repararea sau reconstrucția infrastructurii.

(5) Extrasul din Registrul infrastructurii este prevăzut în anexa nr. 2 la prezentul Contract.

(6) Registrul infrastructurii se actualizează anual, în baza activităților desfășurate de către Administratorul infrastructurii, iar informațiile se includ în raportul privind infrastructura.

Articolul 9 – Cadrul de investiții și întreținere pe cinci ani

(1) Administratorul infrastructurii elaborează un Cadru de investiții și întreținere pentru cinci ani (denumit în continuare *CII*), care se extinde anual cu încă un an. CII cuprinde pentru fiecare an, măsurile și investițiile destinate reînnoirii și întreținerii infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii aflate în proprietatea și administrarea Administratorului infrastructurii.

(2) CII se întemeiază pe programele prioritare și pe obiectivele generale ale sectorului feroviar.

(3) CII acordă prioritate reînnoirii și întreținerii infrastructurii feroviare..

(4) CII se aprobă de către Minister.

(5) Administratorul infrastructurii asigură coerența dintre CII și Planul de afaceri.

(6) Administratorul infrastructurii este obligat să execute și să verifice lucrările de întreținere în conformitate cu CII aprobat.

(7) Administratorul infrastructurii raportează anual, în raportul privind infrastructura, statutul realizării CII

(8) Cu aprobarea Ministerului, Administratorul infrastructurii poate modifica CII pentru anul următor.

(9) Modificările se justifică în special în ceea ce privește impactul acestora asupra măsurilor de întreținere care urmează a fi realizate. Administratorul infrastructurii trebuie să demonstreze că modificările sunt impuse de cerințele cadrului normativ.

(10) Ministerul acceptă modificările în termen de 10 zile lucrătoare, dacă acestea nu produc efecte negative asupra realizării CII sau dacă sunt impuse de cadrul normativ.

(11) După încheierea fiecărui an inclus în CII, Administratorul infrastructurii completează CII cu datele aferente unui nou an, astfel încât acesta să acopere în permanență un orizont de planificare de cinci ani.

Articolul 10 - Planul de afaceri

(1) Administratorul infrastructurii elaborează un Plan de afaceri pentru o perioadă de cinci ani, care cuprinde inclusiv costurile aferente dezvoltării, modernizării, reînnoirii și întreținerii, în conformitate cu CII.

(2) Planul de afaceri se elaborează în baza următoarelor principii:

1) utilizarea și exploatarea eficientă a infrastructurii;

2) dezvoltarea eficientă a infrastructurii;

3) eficiența costurilor și utilizarea economică a fondurilor;

4) asigurarea echilibrului financiar.

(3) Planul de afaceri include descrierea detaliată a măsurilor necesare pentru asigurarea unei infrastructuri calitative și sigure, precum și pentru utilizarea eficientă a acesteia, inclusiv planificarea termenelor și a costurilor, tarifele de acces la infrastructura feroviară și alte venituri.

(4) Planul de afaceri include costurile și veniturile aferente pachetului minim de acces, accesului la facilitățile de servicii, precum și serviciile suplimentare și auxiliare.

(5) Veniturile aferente pachetului minim de acces și accesului la facilitățile de servicii se stabilesc pe baza costurilor directe.

(6) Planul de afaceri se coordonează cu Ministerul.

(7) Administratorul infrastructurii asigură coerența dintre CII și Planul de afaceri.

(8) Planul de afaceri se actualizează anual prin includerea unui nou an, astfel încât să acopere în permanență o perioadă de cinci ani.

(9) Conținutul minim al Planului de afaceri este stabilit în anexa nr. 3 la prezentul Contract.

(10) Exercitarea de către Minister a atribuției de coordonare a Planului de afaceri nu aduce atingere competențelor Organului de reglementare a pieței, inclusiv competenței acestuia de a verifica, monitoriza și evalua aspectele menționate din perspectiva asigurării regulilor de concurență și a asigurării accesului echitabil și nediscriminatoriu la infrastructura feroviară.

Articolul 11 – Obiectivele de performanță

(1) Administratorul infrastructurii este responsabil de asigurarea unei infrastructuri feroviare sigure, fiabile, durabile și de înaltă calitate.

(2) În vederea îmbunătățirii calității rețelei feroviare, Administratorul infrastructurii stabilește obiective de performanță orientate către utilizatori. Obiectivele de performanță se stabilesc de comun acord de către Administratorul infrastructurii și de către Minister.

(3) Stimulentele acordate Administratorului infrastructurii și legate de obiectivele de performanță orientate spre utilizatori, sub formă de indicatori și criterii de calitate, reduc, ținând cont de siguranța și de menținerea și îmbunătățirea calității serviciului de infrastructură, costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul taxelor de acces.

(4) Obiectivele de performanță sunt stabilite în detaliu în anexa nr. 4 la prezentul Contract.

(5) Obiectivele de performanță sunt incluse în raportul privind infrastructura.

(6) Părțile pot stabili obiective de performanță suplimentare.

(7) Administratorul infrastructurii poate stabili și aplica obiective și indicatori de performanță suplimentari pentru evaluarea propriei performanțe interne.

(8) Pe durata prezentului Contract, părțile analizează posibilitatea stabilirii unor obiective de performanță suplimentare, în vederea asigurării unei mai mari transparențe cu privi9re la calitatea rețelei.

(9) Obiectivele de performanță măsurate și raportate în raportul de infrastructură sunt revizuite în urma consultării cu Organul de reglementare a pieței conform articolului 51 alineatul (3) literele d) și f) și alineatele (11) și (12) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

Articolul 12 – Recuperarea fondurilor pentru infrastructură

(1) În cazul în care Administratorul infrastructurii, din motive care nu-i sunt imputabile, nu realizează un obiectiv de performanță stabilit, Ministerul are dreptul să recupereze o parte din contribuția anuală acordată.

(2) Cuantumul sumei recuperate se stabilește în funcție de gradul de abatere a indicatorului de la obiectivul de performanță stabilit.

(3) Cuantumul maxim al sumei recuperate este de 5 000,0 mii lei pentru fiecare obiectiv de performanță, în cazul unei deteriorări cu 15% a performanței aferente unuia dintre următorii indicatori:

1) indicatorii privind restricțiile de viteză;
2) indicatorii de siguranță;
3) indicatorii de punctualitate;
4) indicatorii de accesibilitate;
5) indicatorii de fiabilitate;
6) capacitatea maximă a rețelei;
7) capacitatea actuală a rețelei.

(4) În cazul în care abaterea este mai mică de 15%, cuantumul sumei recuperate se reduce proporțional cu abaterea constatată. Abaterea în procente (%) se împarte la 15 și rezultatul coeficientului se înmulțește cu 1 000,0 mii lei.

(5) În cazul în care se preconizează o abatere de 15 %, Administratorul infrastructurii informează Ministerul și convine cu acesta asupra măsurilor de atenuare.

(6) În cazul în care o abatere mai mare de 15% este cauzată de un impediment justificator sau de alte cauze neimputabile Administratorului infrastructurii, acesta informează Ministerul, în termen de trei zile lucrătoare, și convine cu acesta asupra măsurilor de atenuare.

Articolul 13 – Recuperarea fondurilor pentru infrastructură din alte motive

(1) Ministerul are dreptul să recupereze 2% din cuantumul anual al fondurilor alocate în cazul în care Administratorul infrastructurii nu prezintă în termen raportul privind infrastructura sau dacă raportul nu îndeplinește cerințele stabilite.

(2) Ministerul poate acorda, în scris, Administratorului infrastructurii o prelungire cu 30 de zile a termenului prezentare a raportului.

(3) În cazul încălcării intenționate sau din neglijență a principiilor eficienței costurilor și utilizării economice a fondurilor, Ministerul are dreptul să solicite rambursarea fondurilor.

Articolul 14 – Raportul privind infrastructura

(1) Administratorul infrastructurii este obligat sa prezinte raportul privind infrastructura până la data de 1 martie a anului următor celui de raportare. Raportul trebuie să demonstreze că întreținerea infrastructurii a fost realizată în conformitate cu obiectivele de performanță.

(2) Raportul privind infrastructura include calcularea și evaluarea indicatorilor de performanță stabiliți.

(3) Conținutul raportului privind infrastructura este stabilit în anexa nr. 5 la prezentul Contract.

(4) Administratorul infrastructurii își îndeplinește obligațiile de raportare în termenul stabilit.

Articolul 15 – Colectarea și furnizarea datelor

(1) Administratorul infrastructurii este obligat să instituie sisteme de colectare și furnizare a datelor necesare pentru calcularea și evaluarea indicatorilor de calitate stabiliți.

(2) Administratorul infrastructurii furnizează datele Organului de reglementare a pieței.

Articolul 16 – Supervizarea de către Minister

(1) Ministerul are dreptul să verifice, fără notificare prealabilă, modul de implementare a obligațiilor stabilite în prezentul Contract.

(2) În vederea efectuării verificărilor, Ministerul are dreptul să contracteze serviciile unor terți pentru acordarea asistenței necesare.

(3) Administratorul infrastructurii permite Ministerului și terților contractați de acesta:

1) accesul la bunurile imobile, birourile și facilitățile de servicii;

2) examinarea documentelor aferente activități;

3) efectuarea testărilor pe rețeaua feroviară în vederea verificării caracteristicilor liniilor, sistemelor de semnalizare, substructurii și suprastructurii căii. Administratorul infrastructurii nu percepe tarife de acces la infrastructura feroviară pentru circulația trenurilor de încercare.

(4) Ministerul și terții autorizați respectă normele și reglementările aplicabile la accesul pe infrastructura feroviară.

(5) Administratorul infrastructurii și angajații acestuia sunt obligați să furnizeze Ministerului sau terților:

1) informații veridice;

2) documente veridice;

3) alte resurse și servicii necesare efectuării verificărilor.

(6) Informațiile se furnizează în format electronic sau pe suport de hârtie. Administratorul infrastructurii nu percepe taxe pentru furnizarea acestora.

Articolul 17 – Rezoluțiunea Contractului

(1) Ministerul are dreptul să rezoluționeze Contractul, cu efect la sfârșitul anului calendaristic, în cazul în care Administratorul infrastructurii nu realizează în mod repetat obiectivele de performanță stabilite.

Articolul 18 – Durata, modificarea și încetarea Contractului

(1) Prezentul Contract se încheie pentru o perioadă de cinci ani, structurată în două etape:

1) primii trei ani, 2026-2028, constituie perioada de bază;

2) condițiile aplicabile pentru ultimii doi ani, 2029–2030, se stabilesc prin amendamente la prezentul Contract.

(2) Modificarea prezentului Contract se efectuează prin acordul Părților.

(3) Prezentul Contract poate înceta înainte de termen în oricare dintre următoarele cazuri:

1) fiecare Parte are dreptul să rezoluționeze prezentul Contract printr-o notificare care prevede data propusă de încetare în cazul în care cealaltă Parte: abandonează sau încetează executarea prezentului Contract sau demonstrează în mod clar intenția de a nu-și continua îndeplinirea prezentului Contract sau acordă dreptul de executare a Contractului terților, fără consimțământul celeilalte părți;

2) în cazul în care oricare dintre Părți nu își respectă obligațiile care îi revin în temeiul prezentului Contract, Partea care nu se află în situație de neîndeplinire va notifica neîndeplinirea obligațiilor față de cealaltă Parte și părțile vor depune eforturi rezonabile pentru a identifica metoda prin care se va remedia situația. Fără a aduce

atingere celor de mai sus, în cazul în care o astfel de neîndeplinire a obligațiilor nu este remediată în mod satisfăcător în termen de treizeci (30) de zile de la data notificării neîndeplinirii obligațiilor Partea care nu se află în situație de neîndeplinire a obligației poate notifica partea care a încălcat prezentul Contract despre rezoluțiunea cu efect imediat. În cazul în care neîndeplinirea obligațiilor este ireparabilă, Partea care nu se află în situație de neîndeplinire a obligațiilor reziliază prezentul Contract printr-o notificare scrisă adresată părții implicate în termen de treizeci (30) de zile de la data notificării;

3) una dintre Părți solicită încetarea prezentului Contract ca urmare a intervenirii unui impediment justificator;

4) autorizația de siguranță sau certificatul de siguranță a fost retras ori a expirat, iar prelungirea sau reînnoirea acestuia nu este posibilă.

(4) Ministerul are dreptul să rezoluționeze prezentul Contract cu efect imediat, prin notificarea Administratorul infrastructurii, în cazul în care acesta intră în procedură de insolvabilitate sau de faliment.

(5) Orice rezoluțiune a prezentului Contract se notifică în scris.

Articolul 19 – Prelungirea Contractului

(1) Cu cel puțin 12 luni înainte de expirarea termenului Contractului, părțile inițiază negocierile privind prelungirea acestuia.

F

Articolul 20 – Publicarea Contractului

(1) După încheierea Contractului, Administratorul infrastructurii și Ministerul publică Contractul pe site-urile lor web oficiale.

Articolul 21 – Impedimentul justificator

(1) În sensul prezentului Contract, constituie impediment justificator evenimentele care nu au putut fi prevăzute de către părți sau care, deși puteau fi prevăzute, nu au putut fi evitate, inclusiv furtunile, cutremurele, inundațiile, alunecările de teren, incendiile, accidentele, revoltele, actele de sabotaj, tulburările publice sau tulburări civile, intervențiile comisiilor pentru situații excepționale ori ale autorităților militare, actele de război (declarat sau nedeclarat), actele emise de autoritățile publice, precum și întreruperea furnizării resurselor energetice.

(2) În sensul prezentului Contract, impedimentul justificator este reglementat de articolul 904 din Codul civil al Republicii Moldova nr. 1107/2002.

(3) Niciuna dintre părți nu răspunde pentru neexecutarea obligațiilor prevăzute în prezentul Contract atât timp cât și în măsura în care executarea acestora este împiedicată sau întârziată ca urmare directă a unui impediment justificator.

(4) De îndată ce ia cunoștință de existența unui impediment justificator care cauzează întârzierea sau împiedică executarea oricărei obligații prevăzute de prezentul Contract, Partea afectată notifică fără întârziere cealaltă Parte, dar nu mai târziu de 72 de ore de la momentul în care a luat cunoștință de producerea acestuia, indicând natura impedimentului și efectele preconizate ale acestuia.

(5) În cazul în care, ca urmare a unui impediment justificator, una dintre părți este împiedicată sau întârziată în executarea obligațiilor sale pentru o perioadă neîntreruptă de șase luni sau mai mult de la data notificării prevăzute la alineatul (4), aceasta poate denunța Contractul printr-o notificare scrisă transmisă celeilalte părți u cel puțin șapte zile înainte, În acest caz, Ministerul nu este obligat la plata unor despăgubiri.

Articolul 22 – Clauze finale

(1) În cazul în care oricare dintre prevederile prezentului Contract este declarată nevalabilă, ilegală, inaplicabilă sau contrară cadrului normativ, aceasta nu afectează validitatea, legalitatea și aplicabilitatea celorlalte prevederi ale Contractului.

(2) Informațiile cu caracter comercial transmise de către Administratorul infrastructurii Ministerului în cadrul executării prezentului Contract se tratează ca informații de interes public, cu excepțiile prevăzute de lege.

(3) Litigiile care decurg din prezentul Contract și care nu pot fi soluționate pe cale amiabilă de către părți se soluționează de către instanța de judecată competentă, în conformitate cu legislația.

(4) Indiferent de natura neînțelegerii sau a litigiului, Administratorul infrastructurii nu poate suspenda prestarea serviciilor prevăzute de prezentul Contract până la pronunțarea unei hotărâri judecătorești definitive.

Anexa nr. 1
la Contractul multianual pentru
administrarea infrastructurii feroviare

Graficul de plăți

Plățile se efectuează lunar, după expirarea termenului de cinci zile de la data intrării în vigoare a Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare (MAIC), conform următorului grafic:

Pentru anul 2026:

Luna	Termen	Suma, lei
Septembrie	05 de zile de la data punerii în aplicare a MAIC	72 083 736,0*
Octombrie	30 de zile de la plata anterioară	72 083 736,0*
Noiembrie	30 de zile de la plata anterioară	72 083 736,0*
Decembrie	Până la 31 decembrie	72 083 736,0*
Total		**288 334 944,0**

* Suma plăților lunare poate varia în funcție de gradul de realizare a obiectivelor prevăzute în tabelul 5 „Planul de acțiuni de implementare a Programului”.

Pentru anii 2027-2030:

Luna	Termen	Suma, lei
Prima lună	30 de zile de la data punerii în aplicare a MAIC	33 333 333,3*
A două lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A treia lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A patra lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A cincea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A șasea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A șaptea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A opta lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A noua lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A zecea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,43*
A unsprezecea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,43*
A douăsprezecea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,44*
Total		**400 000 000,0**

* Suma plăților lunare poate varia în funcție de gradul de realizare a obiectivelor prevăzute în tabelul 5 „Planul de acțiuni de implementare a Programului”.

Anexa nr. 2
la Contractul multianual pentru
administrarea infrastructurii feroviare

Extras din Registrul infrastructurii

Registrul activelor cuprinde totalitatea activelor aflate în proprietatea sau în gestiunea economică a Administratorului infrastructurii. Registrul activelor se structurează în funcție de liniile prevăzute în Program.

Registrul activelor se actualizează anual. Modificările intervenite față de anul precedent se documentează în mod corespunzător și detaliat.

Registrul activelor conține, într-un gard cât mai detaliat, caracteristicile relevante ale activelor și include toate activele pentru care este responsabil Administratorul infrastructurii.

Registrul activelor se utilizează pentru evaluarea necesarului de finanțare aferent reparării, reînnoirii sau înlocuirii activelor.

Registrul activelor se include în raportul anual privind infrastructura. Acesta conține, de asemenea, informații privind restanțele acumulate la lucrările de întreținere aferente diferitelor categorii de active, durata ciclului de viață al activelor și termenele preconizate pentru scoaterea acestora din exploatare. Informațiile respective sunt însoțite de date privind cheltuielile aferente reînnoirii și modernizării infrastructurii.

Registrul activelor include cel puțin următoarele informații:

I. Informații privind șinele

1. Numărul și caracteristicile șinelor

1.1. Lista sectoarelor, lungimea, categoria șinelor și tipul căii ferate (cu joante/fără joante)

1) Sucursala Chișinău de întreținere a căii ferate (PC-1)

Nr. crt.	**Denumirea stațiilor**	**Cota**	**Distanța între stații, km**	**Caracteristica șinelor, km**			**Distanța, km**	
				R-65	R-50	R-43	Cale cu joantă șine bucăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
1.	Chișinău 3 Chișinău	Impar 1547+000 1551+485	4,485	3,485	1,0	-	2,316/186	2,169
		Par 1547+000 1551+485	4,485	3,485	1,0	-	2,55/204	1,935

2.	Revaca Chișinău	Bretea	0,382	0,191	0,191	-	0,382/31	-
3.	Chișinău Ghidighici	Impar 1551+485 1563+389	11,904	9,197	2,707	-	11,904/949	-
		Par 1551+485 1555+254	1,147	0,085	1,062	-	0,746/60	0,401
4.	Ghidighici Strășeni	1563+389 1577+630	14,241	13,281	0,96	-	14,241/1140	-
5.	Strășeni Călărași	1577+630 1602+237	24,607	24,172	0,435	-	9,439/755	15,168
6.	Călărași Cornești	1602+237 1631+666	29,429	29,429	-	-	17,68/1418	11,749
7.	Cornești Pîrlița	Impar 1631+666 1643+741	12,075	11,487	0,588	-	12,075/966	-
		Par 1631+666 1643+741	13,111	12,061	1,05	-	13,111/1049	-
8.	Pîrlița Unțești	1643+741 1654+494	10,753	0,566	10,187	-	10,753/860	-
9.	Unțești Ungheni	1564+494 1659+191	4,697	-	4,697	-	4,697/376	-
10.	Ungheni Frontiera cu România	**1520mm** 1659+191 1660+375	1,184	-	1,184	-	1,184/95	-
		1450mm 1659+191 1660+375	1,6	-	1,6	-	1,6/128	-
11.	Chișinău Ungheni	Bretea	0,669	0,4	0,269	-	0,669/54	-
12.	Ungheni Berești	**1520mm**	4,374	-	4,374	-	4,374/350	-
		1435mm	1,8	-	1,8	-	1,8/144	-
13.	Unțești Berești	ocolire	3,683	3,683	-	-	3,683/295	-
14.	Ungheni Bălți	Bretea	0,149	-	0,149	-	0,149/12	-
Total			**158,1**	**112,83**	**45,27**		**126,651/10135**	**31,449**

2) Sucursala Bender de întreținere a căii ferate (PC-2)

Nr. crt.	**Denumirea stațiilor**	**Cota**	**Distanța între stații, km**	**Caracteristica șinelor, km**			**Distanța**	**km**
				R-65	**R-50**	**R-43**	**Cale cu joantă/șine bucăți**	**Cale fără joante**
Ecartamentul 1520 mm								
1.	Benderi-2 Bulboaca	1494+800 1513+805	19,005	19,005	-	-	7,751/620	11,254
2.	Bulboaca Socoleni	1513+805 1521+956	8,151	8,151	-	-	0,608/49	7,543

3.	Mereni Revaca	Impar 1521+956 1542+344	20,388	19,923	0,465	-	5,636/452	14,736
		Par 1532+139 1542+344	0,586	0,586	-	-	0,142/11	0,444
4.	Bretea		0,160	0,160	-	-	0,160/13	-
5.	Revaca Chișinău 3	Impar 1542+344 1546+079	3,735	3,179	0,556	-	3,056/244	0,679
		Par 1542+344 1546+079	3,735	3,735	-	-	0,836/67	2,899
6.	Chișinău 3 Chișinău	Impar 1546+079 1547+000	1,011	1,011	-	-	0,550/44	0,461
		Par 1546+079 1547+000	0,921	0,921	-	-	0,536/43	0,385
7.	Revaca Parc-Revaca	0+760 9+816	9,056	2,426	6,630	-	9,056/724	-
8.	Parc-Revaca Bălți	9+816 20+429	10,613	0,829	9,784	-	10,613/849	-
9.	Bălți Căinari	20+429 44+506	24,077	24,077	-	-	24,077/1926	-
10.	Bender Căușeni	7+000 25+725	18,725	18,725	-	-	18,725/1498	-
11.	Căușeni Zaim	25+725 39+312	13,587	13,587	-	-	12,704/1018	0,883
12.	Zaim Căinari	39+312 58+732	19,420	18,862	0,558	-	6,855/550	12,565
13.	Căinari Zloți	58+732 75+000	16,268	16,107	0,161	-	12,155/974	4,113
Total			**169,438**	**150,830**	**18,608**	**-**	**113,460/8154**	**55,978**

3) Sucursala Basarabeasca de întreținere a căii ferate (PC-3)

Nr. crt.	**Denumirea stațiilor**	**Cota**	**Distanța între stații, km**	**Caracteristica șinelor, km**			**Distanța**	**km**
				R-65	**R-50**	**R-43**	**Cale cu joantă/șine bucăți**	**Cale fără joante**
Ecartamentul 1520 mm								
1.	Căinari Zloți	75+000 83+812	8,812	3,686	5,126	-	6,183/495	2,629
2.	Zloți Cimișlia	83+812 102+108	18,296	17,408	0,888	-	7,495/600	10,801
3.	Cimișlia Frontiera cu Ucraina	102+108 111+180	9,072	9,072	-	-	2,598/208	6,474
4.	Frontiera cu Ucraina Basarabeasca	124+117 126+200	2,083	1,683	0,4	-	2,083/167	-
5.	Berezeno	227+288	1,174	1,174	-	-	1,174/94	-

	Basarabeasca	228+462						
6.	Basarabeasca Abaclia impar	126+200 136+063	9,863	9,421	0,442	-	9,863/789	-
7.	Basarabeasca Abaclia par (linia închisă din 2.11.2013)	3+936 13+450	11,6	-	11,6	-	11,6/928	-
8.	Abaclia Ceadîr-Lunga	136+063 170+637	34,574	33,945	0,623	-	20,203/1616	14,371
9.	Ceadîr-Lunga Taraclia	170+637 195+428	24,791	24,489	0,302	-	14,486	10,305
10.	Taraclia Frontiera cu Ucraina	195+428 214+245	18,81	18,72	0,097	-	9,021/721	9,796
11.	Frontiera cu Ucraina Greceni	225+980 232+943	6,963	6,813	0,150	-	5,632/451	1,331
12.	Greceni Vulcănești	232+943 244+275	11,332	10,920	0,412	-	7,612/609	3,720
13.	Vulcănești Etulia	244+275 260+953	16,678	16,407	0,271	-	5,545/444	11,133
14.	Etulia Frontiera cu Ucraina	260+953 264+626	3,673	3,510	0,163		3,101/248	0,572
15.	Frontiera cu Ucraina Reni	291+873 293+130	1,257	0,08	1,177	-	1,257/101	-
16.	Abaclia Comrat	000+300 000+300-33+086	33,386	-	33,386	-	33,386/2671	-
17.	Comrat Iargara	33+086 66+346	33,260	-	33,260	-	33,260/2661	-
18.	Iargara Prut-II	66+346 99+022	32,676	8,025	24,651	-	32,676/2615	
19.	Prut-II Cahul	000+000 40+753	40,753	-	1,135	39,618	40,753/3260	-
20.	Cahul Giurgiulești	40+753 93+804	53,051	10,204	40,575	2,272	53,051/4244	
Total			**372,111**	**175,557**	**154,664**	**41,89**	**300,979/24078**	**71,132**

4) Sucursala Bălți de întreținere a căii ferate (PC-5)

Nr. crt.	**Denumirea stațiilor**	**Cota**	**Distanța între stații, km**	**Caracteristica șinelor, km**			**Distanța**	**km**
				R-65	**R-50**	**R-43**	**Cale cu joantă/șine bucăți**	**Cale fără joante**
Ecartamentul 1520 mm								
1.	Berești Stoliniceni	17+000 27+980	10,98	8,78	2,2	-	9,182/735	1,798
2.	Stoliniceni Fălești	27+980 44+540	16,56	16,56	-	-	9,572/766	6,988
3.	Fălești	44+540	16,98	16,98	-	-	6,98/558	10,0

	Chiliuț	61+520						
4.	Chiliuț Răuțel	61+520 70+325	8,805	8,805	-	-	6,632/531	2,173
5.	Răuțel Bălți-Oraș	70+325 78+710	8,385	8,385	-	-	4,635/371	3,750
6.	Bălți-Oraș Bălți-Sl.	78+710 85+138	6,428	6,428	-	-	5,186/415	1,242
7.	Bălți-Sl. Sofia	85+138 90+000	5,5	5,5	-	-	4,594/368	0,906
8.	Bălți-Sl. Florești	00+000 32+051	32,051	18,585	13,466	-	31,785/2544	0,266
9.	Florești Ghindești	32+051 40+417	8,366	6,998	1,368	-	8,366/669	-
10.	Ghindești Rogojeni	40+417 57+725	17,308	16,01	1,298	-	17,208/1377	0,1
11.	Rogojeni Șoldănești	57+725 103+584	45,577	25,608	19,969	-	45,477/3638	0,1
12.	Șoldănești Mateuți	103+584 116+584	13,32	12,357	0,963	-	13,32/1066	-
13.	Mateuți Rîbnița	116+584 121+242	4,64	3,811	0,829	-	4,64/371	-
14.	Răuțel Glodeni	00+000 36+200	36,2	32,0	4,2	-	36,2/2896	-
15.	Bretea		0,100	-	0,100	-	-	0,100
Total			**231,2**	**186,807**	**44,393**		**203,777/16302**	**27,423**

5) Sucursala Ocnița de întreținere a căii ferate (PC-6)

Nr. crt.	**Denumirea stațiilor**	**Cota**	**Distanța între stații, km**	**Caracteristica șinelor, km**			**Distanța**	**km**
				R-65	**R-50**	**R-43**	**Cale cu joantă/șine bucăți**	**Cale fără joante**
Ecartamentul 1520 mm								
1.	Bălți. Sl Sofia	91+000 107+124	17,1	17,1	-	-	9,3/744	7,8
2.	Sofia Drochia	107+124 116+920	9,8	9,8	-	-	3,4/272	6,4
3.	Drochia Dondușeni	116+920 148+058	31,2	30,9	0,3	-	16,3/1304	14,9
4.	Dondușeni Rediul-Mare	148+058 158+432	10,3	9,9	0,4	-	6,0/480	4,3
5.	Rediul-Mare Ocnița	158+432 175+856	18,5	16,8	1,7	-	6,3/504	12,2
6.	St. Ocnița	Linia 25 Linia 28	0,7 0,3	0,7 0,3	- -	- -	0,7/56 0,3/24	- -
7.	Bretea		0,2	-	0,2	-	-	0,2
8.	Ocnița Vălcineț	170+008 204+850	34,9	34,8	0,1	-	18,3/1464	16,6
9.	Vălcineț Frontiera Ucraina	204+850 208+200	3,3	3,3	-	-	2,8/224	0,5
10.	Lipcani Larga	59+500 76+169	16,6	16,3	0,3	-	1,0/80	15,6

		81+701 96+330	14,6	14,6	-	-	13,4/1072	1,2
11.	Frontiera UC Ocnița	159+235 170+008	10,8	9,6	1,2	-	2,9/232	7,9
12.	Brătușeni Rediul-Mare	1+000 26+244	27,3	12,5	14,8	-	27,3/2184	-
Total			**195,6**	**176,6**	**19**		**108/8640**	**87,6**

1.2. Lungimea, în kilometri, a liniilor feroviare electrificate și neelectrificate, clasificarea liniilor pe categorii și lista vitezelor locale admise

1) Sucursala Chișinău de întreținere a căii ferate (PC-1)

Nr. crt.	**Denumirea stațiilor**	**Distanța între stații, km de șine**	**Categoria căii**	**Viteza stabilită, Călători/marfă, km/h**
Ecartamentul de 1 520 mm				
1.	Chișinău Ghidighici	11,9	4	80/70
2.	1 555+700 km 1 556+100 km curba R 405 m	-	4	70/70
3.	1559+600 km 1561+200 km curba R 454 m	-	4	70/70
4.	Ghidighici Strășeni	14,2	4	80/80
5.	Strășeni Călărași	24,6	4	100/80
6.	1 584+100 1 586+300 Platforma de oprire	-	4	90/80
7.	1589+700 1589+800 Def. terasamentului	-	4	60/60
8.	1591+800 1592+500 curba R 641m	-	4	80/70
9.	Călărași Cornești	29,5	4	90/80
10.	Cornești Pîrlița	12,0	4	70/70
11.	Pîrlița Unțești	10,8	4	70/70
12.	Unțești Berești	4,0	4	40/40
13.	Unțești	4,7	4	70/70

	Ungheni			
14.	Ungheni Berești	3,6	4	70/70
15.	Berești Stoliniceni	8,4	4	70/70
16.	4+500 4+600 Intersecție oarbă	-	4	30/30

2) Sucursala Bender de întreținere a căii ferate (PC-2)

Nr. crt.	**Denumirea stațiilor**	**Distanța între stații, km de șine**	**Categoria căii**	**Viteza stabilită Călători/marfă, km/h**
Ecartamentul de 1 520 mm				
1.	Bender-II Halta 1507 km	13,2	4	100/80
2.	1500+900 km 1501 +200 km deformații ale terasamentului	-	4	60/40
3.	1502+500 km- 1506+800 km șine defecte	-	4	50/50
4.	Halta 1507 km Bulboaca	6,8	4	100/80
5.	Bulboaca Socoleni	8,2	4	100/80
6.	Socoleni Revaca	20,3	4	100/80
7.	Revaca Chișinău	9,2	4	100/80
8.	Revaca Parc-Revaca	9,8	-	50/50
9.	Parc-Revaca Bălți	10,7	4	50/50
10.	Bălți Căinari	38,2	4	50/50
11.	44+000 44+700 curbă cu rază mică	-	4	25/25
12.	Bender-II Bender-I	1,6	-	80/80
13.	Bender-I Căușeni	24,1	-	80/80
14.	Căușeni Zaim	13,6	4	80/80
15.	Zaim Căinari	19,4	4	80/80

16.	58+000 58+200 curbă cu rază mică	-	4	40/40
17.	Căinari Zloți	25,1	4	70/70
18.	68+000 69+300 curbă cu rază mică	-	4	40/40

3) Sucursala Basarabeasca de întreținere a căii ferate (PC-3)

Nr. crt.	**Denumirea stațiilor**	**Distanța între stații, km de șine**	**Categoria căii**	**Viteza stabilită Călători/marfă, km/h**
Ecartamentul de 1 520 mm				
1.	80+000 80+700 deformații ale terasamentului	-	4	40/40
2.	Zloți Cimișlia	18,3	4	80/80
3.	87+500 87+600 deformații ale terasamentului	-	4	40/40
4.	Cimișlia Basarabeasca	24,1	4	80/80
5.	Basarabeasca Abaclia	9,9	4	80/80
6.	130+500 130+900 deformații ale terasamentului	-	4	40/40
7.	Abaclia Ceadîr-Lunga	24,5	4	80/80
8.	Ceadîr-Lunga Taraclia	24,1	4	80/80
9.	190+000 191+000 deformații ale terasamentului	-	6	40/40
10.	Taraclia Greceni	37,5	4	80/80
11.	203+000 204+700 deformații ale terasamentului	-	6	40/40
12.	Greceni Vulcănești	11,4	4	80/80
13.	Vulcănești Etulia	16,6	4	80/80
14.	Cahul Giurgiulești	52,7	6	40/40
15.	Abaclia	25,1	4	70/-

	Comrat			
16.	3+200 3+800 curbă cu rază mică	-	6	40/-
17.	8+000 9+000 curbă cu rază mică	-	6	25/-
18.	19+000 19+600 deformații ale terasamentului	-	6	40/-
19.	Comrat Iargara	33,2	4	70/70
20.	48+300 48+600 deformații ale terasamentului	-	6	40/-
21.	Iargara Prut-II	27,8	4	70/70
22.	Prut-II b.p.8km	-	6	40/-
23.	95+500 98+000 deformații ale terasamentului	-	6	15/-
24.	Prut-II Cahul	53,3	6	40/40
25.	b.p.8km Cahul	-	6	40/-
26.	9+800 11+300 deformații ale terasamentului	-	6	25/-
27.	16+100 16+300 deformații ale terasamentului	-	6	25/-
28.	17+700 17+800 deformații ale terasamentului	-	6	25/-

4) Sucursala Bălți de întreținere a căii ferate (PC-5)

Nr. crt.	**Denumirea stațiilor**	**Distanța între stații, km de șine**	**Categoria căii**	**Viteza stabilită Călători/marfă, km/h**
Ecartamentul de 1 520 mm				
1.	Beresti Stoliniceni	15,8	4	80/60
2.	17+200 20+300 deformații ale terasamentului	-	4	60/60
3.	Stoliniceni Fălești	16,6	4	80/60

4.	Fălești Chiliuț	17,0	4	80/60
5.	Chiliuț Răuțel	8,8	4	80/60
6.	Răuțel Bălți-Oraș	8,5	4	80/60
7.	Bălți-Oraș Bălți-Sl.	6,2	4	70/60
8.	Bălți-Sl. Florești	32,1	4	80/60
9.	Florești Ghindești	8,3	4	70/60
10.	Ghindești Rogojeni	17,3	4	70/60
11.	Rogojeni Șoldănești	45,6	4	70/60
12.	Șoldănești Mateuț	13,3	4	70/60
13.	Mateuț Rîbnița	5,5	4	50/50
14.	120+300 120+800 capacitatea portantă a podului	-	4	30/30
15.	Răuțel Glodeni	33,7	4	-/25
Total				

5) Sucursala Ocnița de întreținere a căii ferate (PC-6)

Nr. crt.	**Denumirea stațiilor**	**Distanța între stații, km de șine**	**Categoria căii**	**Viteza stabilită Călători/marfă, km/h**
Ecartamentul de 1 520 mm				
	Bălți– Sl.-Sofia	22,1		
1.	92+800 95+800 șine de gradul II		4	60/60
2.	97+400 106+800 șine de gradul II		4	60/60
3.	Sofia Drochia	9,8	4	80/80
4.	108+900 110+000 șine de gradul II		4	70/70
5.	112+700 114+800 deformații ale terasamentului		4	60/60
6.	Drochia	21,3	4	80/80

	Dondușeni			
7.	120+900 122+100 șine de gradul II		4	70/70
8.	124+100 127+800 șine de gradul II		4	70/70
9.	138+900 141+000 șine de gradul II		4	70/70
10.	143+200 144+900 Șine de gradul II		4	70/70
11.	Dondușeni Rediul-Mare	10,3	4	70/70
12.	Rediul-Mare Grinăuți	6,1	4	70/70
13.	Grinăuți Ocnița	11,4	4	70/70
14.	Mamaliga Criva Carsturi	9,6	4	40/40
15.	Criva Lipcani	12,4	4	80/80
16.	64+400 64+600 deformații ale terasamentului		4	40/40
17.	69+500 71+500 deformații ale terasamentului		4	60/60
18.	73+700 74+000 deformații ale terasamentului		4	40/40
19.	Lipcani Larga	18,9	4	60/60
20.	87+000 91+000 deformații ale terasamentului		4	40/40
21.	Secureni Ocnița	10,8	4	60/60
22.	Ocnița Vălcineț	29	4	60/60
23.	Brătușeni Rediul-Mare	26,2	4	-/25

1.3. Tipurile sistemelor de control al circulației trenurilor și ale segmentelor de comunicații pe sectoare, precum și numărul semnalelor, clasificate pe tipuri

1. Sectorul Chișinău – Ungheni (ȘC 1)

Nr. crt.	Denumirea dispozitivului	Cantitatea			
		ȘC-1	**ȘC-2**	**ȘC-3**	**Ș**
1.	Centralizare electrică a macazurilor și semnalelor (stații / macazuri)	22/515	18/339	19/362	59/1216
2.	Blocare automată (BA): (km) linie dublă linie simplă	154,2 21,2 133	238,9 13,74 238,9	70,633 - 70,633	463,733 34,94 442,533
3.	Dispozitive de control al rutelor (stații/macazuri)	1/10	2/25	2/15	5/50
4.	Blocare semiautomată (BSA): (km)	29,7	145,1	318,957	493,757
5.	Treceri la nivel echipate cu semnalizare automată (buc.)	40	60	63	163
6.	Semafor: - catarg(unități) - pitic(unități)	328 565	470 464	347 372	1145 1401
7.	Cablu de semnalizare și blocare (SCB), (km)	940,002	558,51	1003,74	2502,25
8	Seturi DISC-B (buc.)	-	1	1	2
9	Stații radio fixe pentru comunicații feroviare: tren și stație (buc.)	33 46	20 24	48 36	101 106
10.	Stații radio pentru locomotive, comunicații feroviare: tren și stație (buc.)	19 7	40 20	82 25	141 52
11.	Stații telefonice automate (stații / numere active) / (digitale)	11/1172 *2/1027*	10/511 *1/357*	12/557 *2/415*	33/2240 5/1799
12.	„Linii magistrale: (km)” cablu → *cablu* aeriană → *aeriană* fibră optică (FOL / FO)	217,65 - 173,329	665,973 - 127,30	443,12 153,913 123,904	1326,743 153,913 424,533
13	Comutatoare pentru comunicații interurbane (buc.)	3	1	1	5
14.	Dotare tehnică (unități tehnice)	358,12	254,600	256,12	868,84

Întregul sector, cu lungimea de 102,3 km, este echipat cu sistem de bloc automat pe cale simplă (BA), alimentat, cu curent continuu precum și cu instalații de semnalizare automată continuă pentru locomotive (ALS), cu frecvența de 50 Hz.

Pe sector sunt amplasate 23 de treceri la nivel, echipate cu instalații de semnalizare automată.

În stații sunt utilizate instalații de centralizare electrică de tip bloc: EC 2, EC 4, MRC-9 9 și MRC 13.

Nr. crt.	Stații	Tip EC	Număr de macazuri
1.	Chișinău	MRC-13	127
2.	Ghidighici	MRC-9	21
3.	Strășeni	EC -4	13
4.	Călărași	EC-4	16
5.	Cornești	EC-2	3
6.	Pîrlița	EC-4	14
7.	Uncești	MRC -9	14
8.	Ungheni	MRC-9	71
9.	Berești	MRC-9	77

Pe sectorul Chișinău – Ungheni se exploatează un cablu magistral de comunicații de tip MKPAB 7x4 + 5x2 și un cablu de tip MKPV 1x4, echipate cu aparatură K 60P, P 300 și V 3 3.

Pe acest sector sunt utilizate, de asemenea, fibre optice alocate în cadrul unui cablu optic utilizat în comun cu o companie terță, cu lungimea de 173,329 km.

Sectorul este dotat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice, inclusiv:

- DNC, EDS, PS, SEM, MJS, PGS
- legături telefonice automate bazate pe sistemul SI2000 și pe stațiile liniare KRZh;
- comunicații telegrafice;
- terminale ale sistemului automatizat ASU „Express 3” pentru rezervarea și vânzarea biletelor;
- posturi de lucru automatizate (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

În stațiile de pe sector sunt exploatate stații radio de tren de tip Transport 43RTS A2 CHM, precum și stații radio de stație de tip 71RTS A2 CHM, ICOM F110, Vertex VX2200 și 11P22C.

2. Sectoarele Chișinău – Varnița și Revaca – Căinari

Întregul sector Chișinău – Varnița, cu lungimea de 37,3 km, este echipat cu sistem de bloc automat pe cale simplă (BA), alimentat cu curent continuu și cu instalații de semnalizare automată continuă pentru locomotive ALS cu frecvența de 50 Hz, precum și cu sistem de bloc automat codificat, cu frecvența de 50 Hz.

Pe sector sunt amplasate 14 treceri la nivel, echipate cu instalații de semnalizare automată.

Dirijarea circulației trenurilor pe sectorul Revaca – Căinari se realizează prin intermediul comunicației telefonice.

În stații sunt utilizate instalații de centralizare electrică de tip bloc: EC 4, EC 9, MRC 13 și KMD.

Nr.	Stații	Tip EC	Număr de macazuri
1.	Revaca	MRC-13	37
2.	Socoleni	EC -4	5
3.	Bulboaca	EC -4	11
4.	VP 1501	EC -9	7
5.	Revaca-Parc	KMD	10
6.	Bălțați	EC -9	3

Pe sectorul respectiv se exploatează un cablu magistral de comunicații de tip MKPAB 7x4 + 5x2, echipat cu aparatură de tip K 60P, P 302 și V 2.

Pe acest sector sunt utilizate, de asemenea, fibre optice alocate în cadrul unui cablu optic utilizat în comun cu companii terțe.

Sectorul este dotat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice, inclusiv:

- DNC, EDS, PS, SEM, MJS și PGS;
- legături telefonice automate bazate pe sistemul SI2000 și pe stații liniare KRZh;
- comunicații telegrafice;
- terminale ale sistemului automatizat ASU „Express 3” pentru rezervarea și vânzarea biletelor;
- posturi de lucru automatizate (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

În stațiile de pe sector sunt exploatate stații radio de tren de tip : Transport 43RTS A2 CHM, precum și stații radio de stație de tip 71RTS A2 CHM și ICOM F110.

3. Sectorul Ungheni – Bălți

Întregul sector, cu lungimea de 72,163 km, este echipat cu sistem de bloc automat codificat, cu frecvența de 25 Hz, precum și u instalații de semnalizare automată continuă pentru locomotive (ALS), cu frecvența de 50 Hz.

Pe sector sunt amplasate 18 treceri la nivel, echipate cu instalații de semnalizare automată.

În stații unt utilizate instalații de centralizare electrică de tip bloc: EC 4, EC 9, MRC 13 și TR 66.

Nr.	Stații	Tip EC	Număr de macazuri
1.	Stolniceni	EC -9	2
2.	Fălești	MRC-13	21
3.	Reuțel	MRC-9	38

4.	Bălți	EC -4	26
5.	Bălți-Slobozia	TP-66	82

4. Sectorul Bălți– Slobozia – Ocnița

Întregul sector, cu lungimea de 117,14 km, este echipat cu sistem de bloc semiautomat (BSA).

Sectoarele Bălți-Slobozia – Drochia și Rediu Mare – Ocnița sunt echipate cu sistem BSA de tip KBCȘ.

Sectorul Drochia – Rediu Mare este echipat cu sistem BSA de tip GTSS.

Pe sector sunt amplasate 16 treceri la nivel, echipate cu instalații de semnalizare automată.

La stații sunt utilizate instalații de centralizare electrică de tip bloc: EC 2, EC 9, MRC 9 și MKU.

Nr.	**Stații**	**Tip EC**	**Număr de macazuri**
1.	Stolniceni	ECM-KBCȘ	7
2.	Drochia	EC -9	17
3.	Dondușeni	MCU	15
4.	Rediu-Mare	EC -2	14
5.	Brătușeni	MCU	4
6.	Ocnița	MRC-9	56

Pe sectorul Bălți-Slobozia – Ocnița se exploatează un cablu magistral de comunicații de tip MKPAȘp 7x4x1,05 + 5x2x0,7, echipat cu aparatură de tip V 12, V 3 și Elta.

De asemenea, pe acest sector sunt utilizate linii de comunicații prin fibră optică, cu lungime de 95,975 km.

Sectorul este dotat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice, inclusiv:

- DNC, EDS, PS, SEM, MJS și PGS;
- legături telefonice automate bazate pe sistemul SI 2000 și pe stațiile liniare KRZh;
- comunicații telegrafice;
- terminale ale sistemului automatizat ASU „Express 3” pentru rezervarea și vânzarea biletelor;
- posturi de lucru automatizate (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

În stațiile de pe sector sunt exploatate stații radio de tren de tip Transport 43RTS A2 CHM, precum și stații radio de stație de tip 71RTS A2 CHM, ICOM F110 și Vertex VX2200.

5. Sectorul BP Criva – Ocnița – Vălcineț

Sectoarele BP Criva – Lipcani și Ocnița – Vălcineț, cu lungimea totală de 80,313 km, sunt echipate cu sistem de bloc semiautomat (BSA) de tip PAB GTSS pentru dirijarea circulației trenurilor.

Pe sector amplasate 16 treceri la nivel, echipate cu instalații de semnalizare automată.

În stații utilizate instalații de centralizare electrică de tip bloc: EC 2, EC 9 și MRC 9.

Nr. crt.	Stații	Tip EC	Număr de macazuri
1.	BP Criva	EC -2	2
2.	Criva	EC -2	2
3.	Lipcani	EC -9	14
4.	Ocnița	MRC-9	56
5.	Vălcineț	EC -9	14

Pe sectorul BP Criva – Ocnița se exploatează o linie aeriană de comunicații (VLS), cu profil pe trei traverse, cu lungime de 42,013 km, echipată cu aparatură de înaltă frecvență de tip HF LVK 12, K12+12 și V 12 3.

Pe sectorul Ocnița – Vălcineț este instalat un cablu de fibră optică, cu o lungime de 27,929 km.

Sectorul este echipat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice, inclusiv:

- DNC, EDS, PS, SEM, MJS și PGS;
- legături telefonice automate bazate pe sistemul SI 2000 și pe stațiile liniare KRZh;
- comunicații telegrafice;
- terminale ale sistemului automatizat ASU „Express 3” pentru rezervarea și vânzarea biletelor;
- posturi de lucru automatizate (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

În stațiile de pe sector sunt exploatate stații radio de tren de tip Transport 43RTS A2 CHM, precum și stații radio de stație de tip 71RTS A2 CHM și Vertex VX2200.

Pe sector este instalat, de asemenea, un echipament de control al stării tehnice a materialului rulant în timpul circulației trenurilor (DISK).

6. Sectorul Bălți-Slobozia – Mateuți

Sectorul, cu lungimea de 121,5 km, este echipat cu sistem de bloc semiautomat pentru dirijarea circulației trenurilor.

Sectorul Bălți-Slobozia – Ghindești este echipat cu sistem de bloc semiautomat de tip PAB GTSS.

Sectorul Ghindești – Mateuți este echipat cu sistem de bloc semiautomat de tip PAB KBCȘ.

Pe sector sunt amplasate 17 treceri la nivel, echipate cu instalații de semnalizare automată.

În stații unt utilizate instalații de centralizare electrică de tip bloc: EC-9, EC-4, ECM KBCȘ și TR-66.

Nr. crt.	Stații	Tip EC	Număr de macazuri
1.	Bălți-Slobozia	TR-66	82
2.	Florești	EC-9	12
3.	Ghindești	EC -4	8
4.	Rogojești	ECM-KBCȘ	9
5.	Șoldănești	EC -4	16
6.	Mateuți	EC-9	20

Pe sectorul Bălți-Slobozia – Mateuți se exploatează o linie aeriană de comunicații (VLS), cu profil cu profil pe trei traverse, cu lungimea de 111,9 km, echipată cu aparatură de înaltă frecvență de tip HF K12+12, V 12 3 și V 3 3.

Sectorul este dotat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice, inclusiv:

- DNC, EDS, PS, SEM, MJSȘ și PGS;
- legături telefonice automate bazate pe stațiile liniare KRZh șiATSK50/200;
- comunicații telegrafice;
- terminale ale sistemului automatizat ASU „Express 3” pentru rezervarea și vânzarea biletelor;
- posturi de lucru automatizate (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

În stațiile liniare de pe sector sunt exploatate stații radio de tren de tip Transport 43RTS A2 CHM, precum și stații radio de stație de tip 71RTS A2 CHM și ICOM F110.

7. Sectorul Bender – Basarabeasca

Sectorul, cu lungimea de 108,9 km, este echipat cu sistem de bloc automat pe cale simplă (BA), alimentat cu curent continuu, precum și cu instalații de semnalizare automată continuă pentru locomotive (ALS), cu frecvența de 50 Hz.

Pe sector sunt amplasate 18 treceri la nivel, echipate cu instalații de semnalizare automată.

În stații utilizate instalații de centralizare electrică de tip bloc: EC-8 și EC-9.

Nr. crt.	Stații	Tip EC	Număr de macazuri
1.	Căușeni	EC -9	23
2.	Zaim	EC -9	4
3.	Căinari	EC -9	19
4.	Zloți	EC -8	8
5.	Șoldănești	EC -9	15

Pe sector se exploatează un cablu magistral de comunicații de tip MKPAB 7x4x1,05 + 5x2x0,7, echipat cu aparatură de tip K12+12 și Elta.

Sectorul este dotat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice, inclusiv:

- DNC, EDS, PS, SEM, MJS și PGS;
- legături telefonice automate bazate pe sistemul SI2000 și pe stații liniare KRZh;
- comunicații telegrafice;
- terminale ale sistemului automatizat ASU „Express 3” pentru rezervarea și vânzarea biletelor;
- posturi de lucru automatizate (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

În stațiile de pe sector sunt exploatate stații radio tren de tip Transport 43RTS A2 CHM, precum și stații radio de stație de tip 71RTS A2 CHM și ICOM F110.

8. Sectorul Basarabeasca – Etulia

Întregul sector, cu lungimea de 116,26 km, este echipat cu sistem de bloc automat cu impulsuri pe cale simplă, alimentat cu curent continuu, precum și cu instalații de semnalizare automată continuă pentru locomotive (ALS), cu frecvența de 50 Hz.

Pe sector sunt amplasate 22 de treceri la nivel, echipate cu instalații de semnalizare automată.

În stații unt utilizate instalații de centralizare electrică de tip bloc: EC-8, EC-9 și MRC-13.

Nr. crt.	**Stații**	**Tip EC**	**Număr de macazuri**
1.	Basarabeasca	MRC-13	87
2.	Abaclia	MRC-13	25
3.	Ceadîr-Lunga	EC-8	14
4.		EC-9	7
5.	Greceni	EC -9	8
6.	Vulcănești	MRC-13	20
7.	Etulia	EC-9	13

Calea ferată traversează teritoriul Ucrainei pe sectoarele cuprinse între PK 214+245 și PK 225+980, precum și între PK 264+626 și PK 291+873.

Pe sector există două sectoare echipate cu sistem de bloc semiautomat:

Etulia – Reni (frontiera de stat), echipat cu sistem RPB de tip GTSS – 2,4 km;

Giurgiulești – Galați – 1,3 km.

Pe sectorul Basarabeasca – Etulia se exploatează un cablu magistral de comunicații de tip MKPAP 7x4x1,05 + 5x2x0,7, echipat cu aparatură de tip OPM 30.

Sectorul este dotat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice, inclusiv:

- DNC, EDS, PS, SEM, MJS și PGS;
- legături telefonice automate bazate pe sistemul SI2000 și pe stații liniare KRZh;

- comunicații telegrafice;

- terminale ale sistemului automatizat ASU „Express 3” pentru rezervarea și vânzarea biletelor.

- posturi de lucru automatizate (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

În stațiile de pe sector sunt exploatate stații radio de tren de tip Transport 43RTS A2 CHM, precum și stații radio de stație de tip 71RTS A2 CHM și ICOM F110.

9. Sectorul Basarabeasca – Giurgiulești

Sectorul este echipat cu două tipuri sisteme pentru dirijarea circulației trenurilor.

Sectorul Basarabeasca – Abaclia, cu lungimea de 13,74 km, este echipat cu sistem de bloc automat.

Sectorul Abaclia – Căușeni, cu lungimea de 141,4 km, este echipat cu sistem de bloc semiautomat de tip PAB GTSS.

Pe sector sunt amplasate 19 treceri la nivel, echipate cu instalații de semnalizare automată.

În stații sunt utilizate instalații de centralizare electrică de tip bloc: EC-2, MRC-13, MKU și UEC-M.

Nr.	Stații	Tip EC	Număr de macazuri
1.	Abaclia	MRC-13	25
2.	Comrat	MKU	13
3.		UEC-M	19
4.	Prut-2	MKU	12
5.	Cahul	MRC-13	31
6.	Djurjulești	EC-2	29

Pe sector se exploatează un cablu magistral de comunicații de tip MKPAB 7x4x1,05 + 5x2x0,7, precum și două cabluri de tip MKSAȘ 4x4x1,2, echipate cu aparatură K12+12, OPM 30.

Sectorul este dotat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice, inclusiv:

- DNC, EDS, PS, SEM, MJS și PGS;

- legături telefonice automate bazate pe stații liniare KRZh;

- comunicații telegrafice;

- terminale ale sistemului automatizat ASU „Express 3” pentru rezervarea și vânzarea biletelor.

- posturi de lucru automatizate(ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

În stațiile de pe sector sunt exploatate stații radio de tren de tip Transport 43RTS A2 CHM, precum și stații radio de stație de tip 71RTS A2 CHM și ICOM F110.

1.4. Restricții privind masa trenurilor pe sectoare

Denumirea sectorului	**Seria locomotivei**	**Masa critică a trenului**	
		Impar	**Par**
Cuciurgan – Bender	2TƏ10	4100	3000
	2*TƏ33AC	5000	4200
Bender – Basarabeasca	2TƏ10	4000	2200
	2*TƏ33AC	5000	3300
Basarabeasca – Etulia	2TƏ10	3200	2200
	2*TƏ33AC	5400	4000
Etulia – Reni	2TƏ10	4800	3000
	2*TƏ33AC	3600	3000
Reni – Giurgiulești	2TƏ10	5000	3000
	TƏ33AC	4800	3000
Basarabeasca – Iargara	2TƏ10	1500	1500
	TƏ33AC	1500	1500
Prut – Fălciu	2TƏ10	2200	2200
	TƏ33AC	2500	2500
Iargara – Cahul	2TƏ10	3000	3000
	TƏ33AC	3000	3000
Cahul – Giurgiulești	2TƏ10	3000	3000
	TƏ33AC	3000	3000
Bender – Chișinău	2TƏ10	4400	4400
	TƏ33AC	4400	4400
Chișinău – Berești	2TƏ10	3200	2200
	TƏ33AC	4000	4000
Bălți – Berești	2TƏ10	3200	3200
	TƏ33AC	3400	3400
Bălți – Ocnița	2TƏ10	3600	3600
	TƏ33AC	3600	3600
Brătușeni – Rediul – Mare	2TƏ10	2500	2500
	TƏ33AC	3000	3000
Bălți – Râbnița	2TƏ10	2500	2500
	TƏ33AC	2500	2500
Râbnița – Slobodca	2TƏ10	4500	3300
	TƏ33AC	4600	3500
Ocnița – Moghilev-Podoschi	2TƏ10	2700	4000
	TƏ33AC	2700	4500
Ocnița – Lipcani	2TƏ10	3100	3100
	TƏ33AC	3500	3200
Revaca – Căinari	2TƏ10	1200	1200
	TƏ33AC	1000	1000

II. Informații privind opririle

2.1. Denumirea și amplasarea punctelor de oprire

Nr. crt.	Denumirea stației	Localizarea stației	Categoria stației	Orarul de funcționare	Numărul și tipul platformelor	Lungimea/ înălțimea platformei, m	Accesibilitatea platformelor	Prezența scărilor la platforme
1.	Sofia	Sofia, r-nul Drochia	intermediară	24/24	1 – joasă	125/0,2	accesibil	este
2.	Drochia	or. Drochia	intermediară	24/24	2 – joase	100/0,2 420/0,2	accesibil	lipsesc
3.	Tîrnova*	Tîrnova, r-nul Dondușeni	intermediară	24/24	2 – joase	121/0,2 121,6/0,2	accesibil	lipsesc
4.	Dondușeni	or. Dondușeni	intermediară	24/24	2 –- joase	240/,02 240/0,2	accesibil	lipsesc
5.	Brătușeni	or. Cupcini, r-nul Edineț	intermediară	24/24	1 – joasă	50/0,2	accesibil	este
6.	Rediul-Mare	Grinăuți-Moldova, r-nul Ocnița	intermediară	24/24	2 – joase	70/0,2 120/0,2	accesibil	lipsesc
7.	Lipcani	Lipcani, r-nul Briceni	intermediară	24/24	2 – joase	143/0,2 85/0,2	accesibil	este
8.	Ocnița	or. Ocnița	de sector	24/24	3 – joase	430/0,2 535/0,2 400/0,2	accesibil	este
9.	Vălcineț	Vălcineț, r-nul Ocnița	intermediară	24/24	2 – joase	320/0,2 320/0,2	accesibil	lipsesc
10.	Gîrbova*	or. Frunză, r-nul Ocnița	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
11.	Naslavcea*	Naslavcea, r-nul Ocnița	intermediară	24/24	---	---	---	este
12.	Grinăuți*	Grinăuți, r-nul Ocnița	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
13.	Ghizdita*	Pervomaiscoe, r-nul Drochia	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
14.	B. p. 61 km	Criva, r-nul Briceni	intermediară	24/24	---	---	accesibil	lipsesc
16.	Hiliuți	Hiliuți, r-nul Florești	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
17.	Răuțel	Răuțel, mun. Bălți	de marfă	24/24	2 – joase	100/0,2 100/0,2	accesibil	este
18.	Bălți-Oraș	mun. Bălți	intermediară	24/24	2 – joase	280/0,2 400/0,2	accesibil	este
19.	Bălți-Slobozia	mun. Bălți	de triere	24/24	2 – joase	625/0,2 200/0,2	accesibil	este
20.	Alexăndreni*	Alexăndreni, r-nul Sîngerei	intermediară	24/24	1 – joasă	220/0,2	accesibil	lipsesc
21.	Mărculești*	Mărculești, r-nul Florești	intermediară	24/24	2 – joase	200/0,2 127/0,2	accesibil	lipsesc

22.	Florești	or. Florești	intermediară	24/24	2 – joase	230/0,2 105/0,2	accesibil	lipsesc
23.	Ghindești	or. Ghindești, r-nul Florești	intermediară	24/24	2 – joase	180/0,2 250/0,2	accesibil	lipsesc
24.	Rogojeni	Rogojeni, r-nul Șoldănești	intermediară	24/24	2 – joase	100/0,2 100/0,2	accesibil	lipsesc
25.	Unchitești*	Unchitești, r-nul Florești	intermediară	24/24	1 – joasă	72/0,2	accesibil	lipsesc
26.	Cobîlea*	Cobîlea, r-nul Șoldănești	intermediară	24/24	---	---	---	este
27.	Șoldănești	or. Șoldănești	intermediară	24/24	2 - joase	224/0,2 144/0,2	accesibil	lipsesc
28.	Mateuți	Mateuți, r-nul Rezina	intermediară	24/24	1 – joasă	300/0,2	accesibil	lipsesc
29.	Pîrlița	Pîrlița, r-nul Ungheni	intermediară	24/24	3 – joase	110/0,2 200/0,2 200/0,2	accesibil	este
30.	Unțești	Unțești, r-nul Ungheni	intermediară	24/24	1 – joasă	200/0,2	accesibil	lipsesc
31.	Ungheni	or. Ungheni	de marfă	24/24	5 – joase	376/0,2 164/0,2 205/0,2 355/0,2 215/0,2	accesibil	este
32.	Berești	or. Ungheni	intermediară	24/24	1 – joasă	200/0,2	accesibil	lipsesc
33.	Fălești	or. Fălești	intermediară	24/24	2 – joase	192/0,2 85/0,2	accesibil	lipsesc
34.	Petrești*	Petrești, r-nul Ungheni	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
35.	Stolniceni	Stolniceni, r-nul Ungheni	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
36.	Bulboaca	Bulboaca, r-nul Anenii Noi	intermediară	24/24	2 – joase	300/0,2 300/0,2	accesibil	lipsesc
37.	Socoleni	Socoleni, r-nul Anenii Noi	intermediară	24/24	2 – joase	135/0,2 135/0,2	accesibil	lipsesc
38.	Mereni*	Mereni, r-nul Anenii Noi	intermediară	24/24	2 – joase	300/0,2 300/0,2	accesibil	este
39.	Revaca	mun. Chișinău	de marfă	24/24	1 -– joasă	125/0,2	accesibil	lipsesc
40.	Parc Revaca	or. Sîngera, mun. Chișinău	intermediară	24/24	---	---	accesibil	lipsesc

41.	Chișinău	mun. Chișinău	de marfă	24/24	4 – joase 2 – înalte	450/0,2 592/0,2 450/0,2 235/0,2 2671,1 267/1,1	accesibil	este
42.	Visterniceni*	mun. Chișinău	intermediară	24/24	1 – joasă	310/0,2	accesibil	este
43.	Ghidighici	mun. Chișinău	intermediară	24/24	2 – joase	450/0,2 250/0,2	accesibil	lipsesc
44.	Strășeni	or. Strășeni	intermediară	24/24	2 – joase	140/0,2 120/0,2	accesibil	lipsesc
45.	Bucovăț*	Bucovăț, r-nul Strășeni	intermediară	24/24	2 - joase	280/0,2 280/0,2	accesibil	lipsesc
46.	Călărași	or. Călărași	intermediară	24/24	2 – joase	282/0,2 282/0,2	accesibil	lipsesc
47.	Sipoteni*	Sipoteni, r-nul Călărași	intermediară	24/24	---	---	---	este
48.	Bahmut*	Bahmut, r-nul Călărași	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
49.	Cornești	Cornești, r-nul Ungheni	intermediară	24/24	---	---	---	este
50.	B. p. 1501 km	Varnița, r-nul Anenii Noi	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
51.	Bender 2	or. Bender	de triere	24/24	1 – joasă	100/0,2	accesibil	lipsesc
52.	Hagimus*	Hagimus, r-nul Căușeni	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
53.	Căușeni	or. Căușeni	intermediară	24/24	2 – joase	100/0,2 140/0,2	accesibil	lipsesc
54.	Zaim	Zaim, r-nul Căușeni	intermediară	24/24	1 – joasă	200/0,2	accesibil	este
55.	Căinari	Căinari, r-nul Căușeni	intermediară	24/24	2 – joase	120/0,2 96/0,2	accesibil	lipsesc
56.	Zloți	Zloți, r-nul Cimișlia	intermediară	24/24	---	---	---	este
57.	Cimișlia	Mihailovca, r-nul Cimișlia	intermediară	24/24	2 – joase	200/0,2 72/0,2	accesibil	este
58.	Basarabeasca	or. Basarabeasca	de triere	24/24	3 – joase	397/0,2 397/0,2 285/0,2	accesibil	lipsesc
59.	Abaclia	Abaclia,	intermediară	24/24	3 – joase	300/0,2	accesibil	este

		r-nul Basarabeasca				150/0,2 100/0,2		
60.	Culma*	Chirieț-Lunga, UTA Găgăuzia	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
61.	Chiriutnea*	Corten, r-nul Taraclia	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
62.	Iargara	Iargara, r-nul Leova	intermediară	24/24	1 – înaltă	100/1,1	accesibil	este
63.	Prut 1*	Or. Cantemir	de marfă	24/24	1 – joasă	200/0,2	accesibil	este
64.	Comrat	Bugeac, mun. Comrat	intermediară	24/24	1 – joasă	25/0,2	accesibil	este
65.	Ceadîr-Lunga	or. Ceadîr-Lunga	intermediară	24/24	2 – joase	400/0,2 300/0,2	accesibil	este
66.	Taraclia	or. Taraclia	intermediară	24/24	1 – joasă	200/0,2	accesibil	este
67.	Giurgiulești	Giurgiulești, r-nul Cahul	de sector	24/24	1 – joasă	48/0,2	accesibil	lipsesc
68.	Cahul	mun. Cahul	intermediară	24/24	2 – joase	200/0,2 200/0,2	accesibil	lipsesc
69.	Colibași*	Colibași, r-nul Cahul	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
71.	Etulia	Etulia, UTAG	de sector	24/24	1 – joasă	100/0,2	accesibil	lipsesc
72.	Vulcănești	or. Vulcănești	intermediară	24/24	1 – joasă	400/0,2	accesibil	lipsesc
73.	Greceni	Greceni, r-nul Cahul	intermediară	24/24	1 – joasă	401/0,2	accesibil	lipsesc

* Subdiviziunile care activau ca stații și au fost lichidate.

2.2. Numărul liniilor de cale ferată, lungimea, în km, a liniilor electrificate și neelectrificate și numărul aparatelor de cale

1) Sucursala Chișinău de întreținere a căii ferate (PC-1)

Nr. crt.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Chișinău – Ungheni					
1.	Pruncul	km 1561 PC 2	49m	Joasă	1
2.	Plaja	km 1566 PC 3	206m	Joasă	1
3.	Romașca	km 1571 PC 2	180m	Joasă	1
4.	Pănășești	km 1585 PC 0	118m	Joasă	1
5.	Bumbăta	km 1635 PC 3-4	78m	Joasă	2
6.	Bumbăta	km 1636 PC 8	199m	Joasă	2
7.	Bumbăta	km 1636 PC 8	198m	Joasă	1
8.	Nicolaevca	km 1650 PC 3	204m	Joasă	1
Ungheni – Bălți					
9.	Semeni	km 10 PC 9	86m	Joasă	1
10.	Medeleni	km 15 PC 3	70m	Joasă	1

2) Sucursala Bender de întreținere a căii ferate (PC-2)

Nr. crt.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Bender – Chișinău					
1.	1497 km	km 1497 PC 8	70m	Joasă	1
2.	Nord	km 1499 PC 6	100m	Joasă	1
3.	1503 km impar	km 1503 PC 2	200m	Joasă	1
4.	1503 km par	km 1503 PC 2	200m	Joasă	1
5.	Calfa	km 1506 PC 6	200m	Joasă	1
6.	Calfa	km 1506 PC 6	200m	Joasă	1
7.	Roșcani	km 1510 PC 4	100m	Joasă	1
8.	Anenii Noi	km 1517 PC 5	198m	Joasă	1
9.	Jemciug	km 1525 PC 2	300m	Joasă	1
10.	Chirca	km 1528 PC 6	300m	Joasă	1
11.	Sîngera	km 1537 PC 3	180m	Joasă	1
Bender – Zloți					
1.	Cuza Vodă	km 9 PC 10	160m	Joasă	1
2.	Chircăești	km 16 PC 1	180m	Joasă	1
3.	Zaim	km 69 PC 2	100m	Joasă	1
4.	Sălcuța	km 43 PC 4	120m	Joasă	1
5.	Marianca	km 50 PC 4	100m	Joasă	1
6.	Cașcalia	km 54 PC 7	100m	Joasă	1
7.	Cărbuna	km 71 PC 7	200m	Joasă	1
Revaca – Căinari					
1.	Dobruja	km 11 PC 1	49m	Joasă	1
2.	Bălțat	km 20 PC 5	49m	Joasă	1
3.	Gangura	km 31 PC 2	50m	Joasă	1

4.	Homuteanovca	km 35 PC 6	49m	Joasă	1
5.	37 km	km 37 PC 8	75m	Joasă	1
6.	Pervomaisc	km 40 PC 9	100m	Joasă	1

3) Sucursala Basarabeasca de întreținere a căii ferate(PC-3)

Nr. crt.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Căinari – Basarabeasca					
1.	Mănăstire	km 89 PC 2-3	89 m	Joasă	1
2.	Ciuflești	km 90 PC 8	50m	Joasă	1
3.	Satul Nou	km 93 PC 3	101m	Joasă	1
4.	Selemet	km 97 PC 4	100m	Joasă	1
5.	Ivanovca	km 105 PC 4	50m	Joasă	1
6.	Iserlia	km 108 PC 8	73m	Joasă	1
Abaclia – Prut 1					
1.	Cioc-Maidan	km 13 PC 0	50m	Joasă	1
2.	Bașcalia	km 22 PC 8	50m	Joasă	1
3.	Dizghingia	km 40 PC 8	73m	Joasă	1
4.	Cenac	km 47 PC 8	75m	Joasă	1
5.	Hîrtop	km 56 PC 8	83m	Joasă	1
6.	Băiuș	km 61 PC 2	78m	Joasă	1
7.	Cuporani	km 73 PC 3	90m	Joasă	1
8.	Tătărești	km 82 PC 1	80m	Joasă	1
Abaclia – Reni					
1.	Joltai	km 159 PC 3	75m	Joasă	1
2.	Beșghioz	km 164 PC 5	192m	Joasă	1
3.	Halta 174 km	km 175 PC 2	123m	Joasă	1
4.	Cazaclia	km 188 PC 5	168m	Joasă	1
5.	Halta 200 km	km 200 PC 8-9	50m	Joasă	1
6.	Greceni	km 232 PC 9	433m	Înaltă	1
7.	Halta 254 km	km 253 PC 9	48m	Joasă	1
Prut 2 – Cahul					
1	Gotești	km 16 PC 5	195m	Joasă	1

4) Sucursala Bălți de întreținere a căii ferate (PC-5)

Nr. crt.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Chișinău – Ungheni					
1.	Buciumeni	km 20 PC 10	180m	Joasă	1
2.	Buciumeni	km 20 PC 10	49m	Joasă	1
3.	Buciumeni	km 23 PC 0	98m	Joasă	1
4.	Cioropcani	km 25 PC 0	103m	Joasă	1
5.	Scumpia	km 34 PC 0	100m	Joasă	1
6.	Sărata Veche	km 37PC 0	102m	Joasă	1
7.	Petrosul Nou	km 51 PC 2-3	90m	Joasă	1
8.	Catranic	km 54 PC 3	38m	Joasă	1

9.	Catranic	km 54 PC 3	300m	Joasă	1
10.	Sovhoz	km 69 PC 3	100m	Joasă	1
Bălți – Rîbnița					
1.	Elizavetovca	km 6 PC 0	96m	Joasă	1
2.	Putinești	km 17 PC 0	100m	Joasă	1
3.	Gura Căinarului	km 21 PC 9	150m	Joasă	1
4.	Gura Camencii	km 35 PC 7	118m	Joasă	1
5.	Pohoarna	km 64 PC 0	150m	Joasă	1
6.	Cuhurești	km 80 PC 0	150m	Joasă	1
7.	Cuhurești	km 80 PC 0	175m	Joasă	1
8.	Olișcani	km 97 PC 9	148m	Joasă	1
9.	Lipceni	km 111 PC 1	88m	Joasă	1

6) Sucursala Ocnița de întreținere a căii ferate (PC-6)

Nr. crt.	**Denumirea platformei**	**Amplasarea platformei**	**Lungimea platformei**	**Înălțimea platformei**	**Numărul de linii**
Ocnița – Mogilev Podolski					
1.	Km 208	km 208 PC 9-10	100m	Joasă	1
2.	Km 202	km 202 PC 9	100m	Joasă	1
3.	Verejeni	km 198 PC 1-2	180m	Joasă	1
4.	Sumanii	km 193 PC 7	35m	Joasă	1
Bălți – Ocnița					
1.	Pelinia	km 95 PC 5-6	132m	Joasă	1
2.	Corbul	km 154 PC 5-6	82m	Joasă	1
3.	Lipnic	km 173 PC 9-10	150m	Joasă	1
Lipcani – Larga					
1.	Medveja	km 84 PC 4	82m	Joasă	1
2.	Medveja	km 84 PC 3-5	200m	Joasă	1

III. Informații privind zonele de manevra

3.1. Numele și localizarea zonelor de manevră

Nr. crt.	**Denumirea zonei (stației) de manevre**	**Localizarea zonei de manevre**	**Nr. crt.**	**Denumirea zonei (stației) de manevre**	**Localizarea zonei de manevre**
1.	Sofia	Linie ferată de acces	29.	Mereni	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
2.	Drochia	Linii ferate de acces	30.	Revaca	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
3.	Tîrnova	Linii ferate de acces	31.	Parc Revaca	Linii ferate de acces

4.	Dondușeni	Linii ferate de acces	32.	Chișinău	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
5.	Brătușeni	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.	33.	Visterniceni	Linii ferate de acces
6.	Rediul-Mare	Linii ferate de acces	34.	Ghidighici	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
7.	Lipcani	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.	35.	Strășeni	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
8.	Ocnița	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.	36.	Bucovăț	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
9.	Vălcineț	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.	37.	Călărași	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
10.	B. p. 61 km	Linie ferată de acces	38.	B. p. 1 501 km	Linii de înc./desc.
11.	Răuțel	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.	39..	Bender 2	Linii de înc./desc.
12.	Bălți-Oraș	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.	40	Căușeni	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
13.	Bălți-Slobozia	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.	41.	Zaim	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
14.	Alexăndreni	Linie de descărcare	42.	Căinari	Linii de înc./desc.
15.	Mărculești	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	43.	Cimișlia	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
16.	Florești	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.	44.	Basarabeasca	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
17.	Ghindești	Linii ferate de acces,	45.	Abaclia	Linii ferate de acces
18.	Rogojeni	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.	46.	Iargara	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
19.	Unchitești	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.	47.	Comrat	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
20.	Șoldănești	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.	48.	Ciadîr-Lunga	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
21.	Mateuți	Linii ferate de acces	49.	Taraclia	Linii ferate de acces

22.	Pîrlița	Linii de înc./desc.	50.	Giurgiulești	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
23.	Unțești	Linii de înc./desc.	51.	Cahul	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
24.	Ungheni	Linii de înc./desc.	52.	Etulia	Linii de înc./desc.
25.	Berești	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.	53.	Vulcănești	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.
26.	Fălești	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.	54.	Greceni	Linii ferate de acces
27.	Bulboaca	Linii ferate de acces, linii de înc./desc.			
28.	Socoleni	Linii ferate de acces			

IV. Informații privind stațiile

4.1. Denumirea și amplasarea stațiilor, precum și categoria acestora în funcție de dotările existente

Nr. crt.	Denumirea stației	Disponibilitatea vânzării biletelor	Săli de așteptare	Sistem de informare	
				Difuzor de stație	Panou informativ
1.	Alexăndreni	Este*	Sunt	Da	Da
2.	Bender	Este*	Sunt	Da	Da
3.	Basarabeasca	Este*	Sunt	Da	Da
4.	Bulboaca	Este*	Sunt	Da	Da
5.	Bălți-Oraș	Este*	Sunt	Da	Da
6.	Bălți-Slobozia	Este	Sunt	Da	Da
7.	Vălcineț	Este*	Sunt	Da	Da
8.	Vulcănești	Este*	Sunt	Da	Da
9.	Ghindești	Este*	Sunt	Da	Da
10.	Gîrbova	Este*	Sunt	Da	Da
11.	Dondușeni	Este*	Sunt	Da	Da
12.	Drochia	Este*	Sunt	Da	Da
13.	Cahul	Este*	Sunt	Da	Da
14.	Căinari	Este*	Sunt	Da	Da
15.	Chișinău	Este	Sunt	Da	Da
16.	Comrat	Este*	Sunt	Da	Da
17.	Călărași	Este*	Sunt	Da	Da
18.	Căușeni	Este*	Sunt	Da	Da
19.	Lipcani	Este*	Sunt	Da	Da
20.	Mărculești	Este*	Sunt	Da	Da
21.	Ocnița	Este	Sunt	Da	Da
22.	PrutII	Este*	Sunt	Da	Da
23.	Pîrlița	Este*	Sunt	Da	Da

24.	Rediul-Mare	Este*	Sunt	Da	Da
25.	Sofia	Este*	Sunt	Da	Da
26.	Strășeni	Este	Sunt	Da	Da
27.	Sărata-Veche	Este*	Sunt	Da	Da
28.	Taraclia	Este*	Sunt	Da	Da
29.	Tîrnova	Este*	Sunt	Da	Da
30.	Ungheni	Este	Sunt	Da	Da
31.	Florești	Este*	Sunt	Da	Da
32.	Fălești	Este*	Sunt	Da	Da
33.	Ceadîr-Lunga	Este*	Sunt	Da	Da
34.	Cimișlia	Este*	Sunt	Da	Da
35.	Șoldănești	Este – casa nu funcționează	Sunt	Da	Da
36.	Etulia	Este – casa nu funcționează	Sunt	Da	Da

* Casa de vânzări a documentelor de călătorie nu funcționează.

V. Informații privind sucursalele de întreținere

1) Sucursala Chișinău de întreținere a căii ferate (PC-1)

Nr. crt.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Chișinău – Ungheni					
1.	Pruncul	km 1561 PC 2	49m	Joasă	1
2.	Plaja	km 1566 PC 3	206m	Joasă	1
3.	Romașca	km 1571 PC 2	180m	Joasă	1
4.	Pănășești	km 1585 PC 0	118m	Joasă	1
5.	Bumbăta	km 1635 PC 3-4	78m	Joasă	2
6.	Bumbăta	km 1636 PC 8	199m	Joasă	2
7.	Bumbăta	km 1636 PC 8	198m	Joasă	1
8.	Nicolaevca	km 1650 PC 3	204m	Joasă	1
Ungheni – Bălți					
1.	Semeni	km 10 PC 9	86m	Joasă	1
2.	Medeleni	km 15 PC 3	70m	Joasă	1

2) Sucursala Bender de întreținere a căii ferate (PC-2)

Nr. crt.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Bender – Chișinău					
1.	1497 km	km 1497 PC 8	70m	Joasă	1
2.	Nord	km 1499 PC 6	100m	Joasă	1
3.	1503 km impar	km 1503 PC 2	200m	Joasă	1
4.	1503 km par	km 1503 PC 2	200m	Joasă	1
5.	Calfa	km 1506 PC 6	200m	Joasă	1
6.	Calfa	km 1506 PC 6	200m	Joasă	1
7.	Roșcani	km 1510 PC 4	100m	Joasă	1
8.	Anenii Noi	km 1517 PC 5	198m	Joasă	1

9.	Jemciug	km 1525 PC 2	300m	Joasă	1
10.	Chirca	km 1528 PC 6	300m	Joasă	1
11.	Sîngera	km 1537 PC 3	180m	Joasă	1
Bender – Zloți					
1.	Cuza Vodă	km 9 PC 10	160m	Joasă	1
2.	Chircăești	km 16 PC 1	180m	Joasă	1
3.	Zaim	km 69 PC 2	100m	Joasă	1
4.	Sălcuța	km 43 PC 4	120m	Joasă	1
5.	Marianca	km 50 PC 4	100m	Joasă	1
6.	Cașcalia	km 54 PC 7	100m	Joasă	1
7.	Cărbuna	km 71 PC 7	200m	Joasă	1
Revaca – Căinari					
1.	Dobruja	km 11 PC 1	49m	Joasă	1
2.	Bălțat	km 20 PC 5	49m	Joasă	1
3.	Gangura	km 31 PC 2	50m	Joasă	1
4.	Homuteanovca	km 35 PC 6	49m	Joasă	1
5.	37 km	km 37 PC 8	75m	Joasă	1
6.	Pervomaisc	km 40 PC 9	100m	Joasă	1

3) Sucursala Basarabeasca de întreținere a căii ferate (PC-3)

Nr.	**Denumirea platformei**	**Amplasarea platformei**	**Lungimea platformei**	**Înălțimea platformei**	**Numărul de linii**
Căinari – Basarabeasca					
1	Mănăstire	km 89 PC 2-3	89 m	Joasă	1
2	Ciuflești	km 90 PC 8	50m	Joasă	1
3	Satul Nou	km 93 PC 3	101m	Joasă	1
4	Selemet	km 97 PC 4	100m	Joasă	1
5	Ivanovca	km 105 PC 4	50m	Joasă	1
6	Iserlia	km 108 PC 8	73m	Joasă	1
Abaclia – Prut 1					
1	Cioc-Maidan	km 13 PC 0	50m	Joasă	1
2	Bașcalia	km 22 PC 8	50m	Joasă	1
3	Dizghingia	km 40 PC 8	73m	Joasă	1
4	Cenac	km 47 PC 8	75m	Joasă	1
5	Hîrtop	km 56 PC 8	83m	Joasă	1
6	Băiuș	km 61 PC 2	78m	Joasă	1
7	Cuporani	km 73 PC 3	90m	Joasă	1
8	Tătărești	km 82 PC 1	80m	Joasă	1
Abaclia – Reni					
1	Joltai	km 159 PC 3	75m	Joasă	1
2	Beșghioz	km 164 PC 5	192m	Joasă	1
3	Halta 174 km	km 175 PC 2	123m	Joasă	1
4	Cazaclia	km 188 PC 5	168m	Joasă	1
5	Halta 200 km	km 200 PC 8-9	50m	Joasă	1
6	Greceni	km 232 PC 9	433m	Înaltă	1
7	Halta 254 km	km 253 PC 9	48m	Joasă	1
Prut 2 – Cahul					
1	Gotești	km 16 PC 5	195m	Joasă	1

4) Sucursala Bălți de întreținere a căii ferate (PC-5)

Nr. crt.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei		Înălțimea platformei	Numărul de linii
Chișinău – Ungheni						
1.	Buciumeni	km 20 PC 10	180m		Joasă	1
2.	Buciumeni	km 20 PC 10	49m		Joasă	1
3.	Buciumeni	km 23 PC 0	98m		Joasă	1
4.	Cioropcani	km 25 PC 0	103m		Joasă	1
5.	Scumpia	km 34 PC 0	100m		Joasă	1
6.	Sărata Veche	km 37PC 0	102m		Joasă	1
7.	Petrosul Nou	km 51 PC 2-3	90m		Joasă	1
8.	Catranic	km 54 PC 3	38m		Joasă	1
9.	Catranic	km 54 PC 3	300m		Joasă	1
10.	Sovhoz	km 69 PC 3	100m		Joasă	1
Bălți – Rîbnița						
1.	Elizavetovca	km 6 PC 0	96m		Joasă	1
2.	Putinești	km 17 PC 0	100m		Joasă	1
3.	Gura Căinarului	km 21 PC 9	150m		Joasă	1
4.	Gura Camencii	km 35 PC 7	118m		Joasă	1
5.	Pohoarna	km 64 PC 0	150m		Joasă	1
6.	Cuhurești	km 80 PC 0	150m		Joasă	1
7.	Cuhurești	km 80 PC 0	175m		Joasă	1
8.	Olișcani	km 97 PC 9	148m		Joasă	1
9.	Lipceni	km 111 PC 1	88m		Joasă	1

5) Sucursala Ocnița de întreținere a căii ferate (PC-6)

Nr. crt.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Ocnița – Mogilev-Podolski					
1.	Km 208	km 208 PC 9-10	100m	Joasă	1
2.	Km 202	km 202 PC 9	100m	Joasă	1
3.	Verejeni	km 198 PC 1-2	180m	Joasă	1
4.	Sumanii	km 193 PC 7	35m	Joasă	1
Bălți – Ocnița					
1.	Pelinia	km 95 PC 5-6	132m	Joasă	1
2.	Corbul	km 154 PC 5-6	82m	Joasă	1
3.	Lipnic	km 173 PC 9-10	150m	Joasă	1
Lipcani – Larga					
1.	Medveja	km 84 PC 4	82m	Joasă	1
2.	Medveja	km 84 PC 3-5	200m	Joasă	1

Anexa nr. 3
la Contractul multianual pentru
administrarea infrastructurii feroviare

Cerințe privind planul de afaceri

Planul de afaceri va include cel puțin următoarele aspecte:

1. Strategia generală:
a) viziunea;
b) factorii de succes;
c) țintele și obiectivele;
d) evaluarea generală, inclusiv situația curentă și aplicabilitatea legislației Uniunii Europene.

2. Starea actuală a infrastructurii:
a) liniile;
b) porturile;
c) zonele de manevră;
d) liniile și activele care urmează a fi reabilitate sau construite.

3. Traficul:
1) situația actuală:
a) liniile;
b) porturile;
c) zonele de manevră;
d) liniile și activele care urmează a fi reabilitate sau construite;
2) previziunile de trafic:
a) traficul de călători;
b) traficul de marfă, pe principalele grupe de mărfuri;
c) liniile planificate pentru reabilitare sau construcție;
3) evaluarea previziunilor de trafic;
4) strategiile privind serviciile de infrastructură și politica tarifară.

4. Programul de întreținere:
1) întreținerea curentă:
a) planificarea pe termen scurt (1 an);
b) planificarea pe termen mediu (2-5 ani);
c) planificarea pe termen lung (10 ani);
2) reparațiile capitale:
a) planificarea pe termen scurt (1 an);
b) planificarea pe termen mediu (2-5 ani);
c) planificarea pe termen lung (10 ani).

5. Programul de investiții pentru modernizare și investiții noi:
a) planificarea pe termen scurt și prioritățile de investiții;
b) planificarea pe termen mediu și prioritățile de investiții;
c) planificarea pe termen lung și prioritățile de investiții.

6. Siguranța și securitatea:
a) situația actuală;
b) strategii privind siguranța și securitatea.

7. Resursele umane:
a) situația actuală;
b) strategiile privind resursele umane și planul de personal.

8. Sistemul de management al calității și al mediului

9. Tehnologia informației și sistemele informatice de afaceri

10. Finanțele:
a) situația actuală;
b) proiecțiile financiare:
- finanțarea investițiilor;
- indicatorii financiari de bază;
- previziunile privind profitul și pierderile;
- previziunile privind fluxul de numerar;
- previziunile privind bilanțul;
- rata operațională;
- rezultatele așteptate.

11. Anexele

Anexa nr. 4
la Contractul multianual pentru
administrarea infrastructurii feroviare

Obiectivele de performanță

1. Domeniul de aplicare al anexei este stabilirea obiectivelor de performanță pentru creșterea calității și a capacității infrastructurii feroviare în conformitate cu articolul 11 din Contract.

2. Toate obiectivele se vor baza pe ultimele informații și vor fi coordonate cu Ministerul. Obiectivele sunt stabilite lunar și anual și modificate în fiecare an.

3. Pentru neîndeplinirea obligațiilor, Ministerul va include sancțiuni astfel cum sunt stabilite în Contract.

4. Obiectivele de performanță acoperă:

a) performanța trenurilor (inclusiv viteza de linie, restricțiile de viteză, fiabilitatea, întârzierile și satisfacția clienților);

b) capacitatea rețelei (posibila capacitate a rețelei față de capacitatea actuală a rețelei, nivelul de utilizare);

c) gestionarea activelor (planificată vs întreținerea preventivă, întreținerea ad-hoc și defectele);

d) volumele de activitate (volumul transportat – călători și bunuri – în rețea);

e) nivelurile de siguranță (accidente, incidente);

f) protecția mediului.

5. Următorii indicatori fac obiectul unor penalități:

1) Indicatorii privind restricțiile de viteză: calitatea infrastructurii feroviare este evaluată, printre alți indicatori, pe baza restricțiilor de viteză. Indicatorul măsoară lungimea rețelei unde nu poate fi furnizată cea mai înaltă calitate.

Indicatorul privind restricțiile de viteză (%) = suma lungimii restricției de viteză /a rețelei totale * 100

Max. % =;

2) indicatorii de siguranță = numărul total al accidentelor și incidentelor cauzate de administratorul infrastructurii „care trebuie raportate”. Accidentele și incidentele „de raportat” includ:

a) numărul de deraieri;

b) numărul de coliziuni;

c) numărul de coliziuni ale trenurilor cu pietoni, animale sau vehicule la treceri la nivel;

d) numărul de decese;

e) numărul de semnalizări de pericol (SPAD);

f) conducerea fără permis;

g) conducerea într-un bloc închis;

h) demontarea materialului rulant;

i) întreruperea funcționării în condiții de siguranță prin defecțiuni tehnice grave;
j) periclitarea siguranței călătorilor pe platforme;
k) periclitarea siguranței persoanelor care lucrează pe linie;
3) număr maxim:
a) indicatorii de punctualitate: doar traficul de călători: % din trenuri la timp;
b) indicatorii de accesibilitate: % din stațiile și platformele fără obstacole;
c) indicatorii de fiabilitate: % din totalul trenurilor anulate;
d) capacitatea maximă a rețelei în km;
e) capacitatea actuală a rețelei: % din capacitatea maximă a rețelei.

6. Indicatori de performanță suplimentari:
1) Performanta trenurilor:
a) întârzieri:
Administratorul infrastructurii va înregistra și evalua:
- toate întârzierile primare ale trenului în minutele de întârziere/tren-km și minutele de întârziere/linia de cale ferată-km, în funcție de linia ferată specifică și de întreaga rețea;
- toate întârzierile cauzate de lucrările de întreținere, calculate în minute, întârzieri /tren-km și întârzieri/linii de cale ferată-km, în funcție de linia ferată specifică și de întreaga rețea;
- cauza întârzierii și cine a generat aceasta;
- durata întârzierilor primare pe tren, de la început până la încetarea întreruperii;
- efectele întârzierilor primare asupra altor trenuri; în acest scop, Administratorul infrastructurii trebuie să pună în aplicare un sistem fiabil pentru înregistrarea întârzierilor de tren.
Toate întârzierile trenului trebuie înregistrate în minute.
Un tren este întârziat atunci când pleacă mai târziu decât este planificat sau când sosește în stație mai târziu.
Administratorul infrastructurii va stabili ca obiectiv numărul maxim de minute de întârziere care trebuie să fie mai mică decât anul precedent pentru întregul an și pentru fiecare lună.
Valoarea maximă a întârzierilor va fi coordonată cu Ministerul;
b) satisfacția clientului:
Administratorul infrastructurii definește valoarea maximă a numărului plângerilor depuse de întreprinderile feroviare și de consumatori.
Administratorul infrastructurii restituie transportatorului toate cheltuielile suportate conform legislației în vederea respectării drepturilor călătorilor, în cazul întârzierii trenurilor, anulării, modificării sau redirecționării rutelor, din cauze imputabile Administratorului infrastructurii.
Administratorul infrastructurii va stabili ca țintă valoarea maximă a compensațiilor plătite călătorilor din cauza întârzierilor.
Satisfacția clientului este un indicator important privind fiabilitatea serviciului și a rețelei. Satisfacția clientului se măsoară prin cel puțin două anchete anuale.

c) fiabilitatea trenurilor de călători: % din trenurile de călători care au fost anulate;

d) trenuri de marfă de fiabilitate: % din trenurile de marfă care au fost anulate;

e) Performanța orarului de circulație: durata optimă de deplasare față de durata efectivă a călătoriei;

f) viteza: viteza tehnică vs. viteza de proiectare;

g) managementul activelor:

- numărul defectelor: Administratorul infrastructurii stabilește un obiectiv lunar și anual, pe baza celor mai recente informații, privind numărul de defecte ale infrastructurii, în special pentru macazuri în total în întreaga rețea;

- evaluarea calității facilităților: Administratorul infrastructurii stabilește parametrii de calitate pentru a evalua calitatea instalațiilor, inclusiv stațiile și terminalele;

- numărul de intervenții ad-hoc pentru întreținere: Administratorul infrastructurii înregistrează numărul de intervenții ad-hoc pentru întreținere și evaluează originea;

- lucrări de întreținere planificate și executate: Administratorul infrastructurii planifică în prealabil activitatea de întreținere preventivă în termen de cel puțin un an pe baza bugetului alocat și evaluează lunar planul de întreținere față de statu-quoul;

- numărul de operațiuni de întreținere preventivă și de întreținere ad-hoc;

- indisponibilitatea rețelei: % din rețeaua afectată de restricțiile de viteză;

h) volume de activitate:

- rata de utilizare: pe baza capacității utilizate, Administratorul infrastructurii calculează rata de utilizare a rețelei și definește un obiectiv anual pentru rata de utilizare;

- numărul de trenuri;

- trenuri de călători-km;

- trenuri de marfă-km;

- tren-km total;

- viteza medie pe rețeaua feroviară;

- costuri pentru operare, întreținere, degajare a defecțiunilor, reparare, reînnoire, taxe de acces pe calea ferată pentru traficul de călători și mărfuri;

i) niveluri de siguranță:

- km de garduri de protecție în zonele locuite;

j) protecția mediului:

- implementarea sistemului de management de mediu;

- km linie electrificată;

- % din puterea electrică din surse regenerabile;

k) productivitatea/tren-km:

- numărul de angajați (fără angajați detașați, ucenici, angajați în activități non-cheie)/100.000 tren-km;

Anexa nr. 5
la Contractul multianual pentru
administrarea infrastructurii feroviare

Conținutul raportului anual pentru infrastructură

Raportul anual privind infrastructura include cel puțin următoarele elemente:

1. rezumatul managementului privind:

1) îndeplinirea cerințelor contractuale, prezentarea generală a atingerii obiectivelor în perioada de raportare, inclusiv indicatorii financiari și tehnici;

2) prezentarea generală a proiectelor majore de investiții, modernizare, reînnoire și întreținere efectuate în perioada de raportare;

3) abateri majore de la lucrările planificate și efectuate;

2. obiective de performanță;

3. raportul privind statu-quoul infrastructurii:

1) investiții și modernizări;

2) reînnoire și întreținere;

3) abateri de la activitatea planificată;

4) statu-quoul indicatorilor tehnici și financiari;

5) perspectivele pentru proiectele următoarei perioade de raportare și planificarea pe termen mediu;

4. raportul privind status-quo-ul facilităților pentru servicii:

1) investiții și modernizări;

2) reînnoire și întreținere;

3) abateri de la activitatea planificată;

4) status-quo-ul indicatorilor tehnici și financiari;

5) perspectivele pentru proiectele următoarei perioade de raportare și planificarea pe termen mediu;

5. protecția mediului;

6. anexele:

1) lista liniilor existente;

2) registrul actualizat al activelor, inclusiv descrierea funcțională;

3) planul de afaceri actualizat;

4) planul de investiții și întreținere actualizat.

Anexa nr. 3
la Hotărârea Guvernului nr. /2026

CONTRACT
privind serviciile publice de transport feroviar de călători
pentru anii 2026-2027

Art. 1. Părțile contractante

În temeiul art. 78[1] din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, al art. II din Legea nr. 147/2026 pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 (cofinanțarea sectorului transportului feroviar) și al Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 47/2023,

Republica Moldova, reprezentată de **Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale,**

cu sediul în **mun. Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale 1,**
(adresa)

IDNO **1006601000026**,

reprezentat prin ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale, domnul

Vladimir Bolea, în calitate de **Beneficiar**, pe de o parte,

și

Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova”,
(denumirea întreprinderii feroviare)

cu sediul în **mun. Chișinău, str. Vlaicu Pîrcălab 48**,
(adresa)

IDNO **1002600001257**,

reprezentată prin director general, domnul/doamna
(funcția)

Serghei Cotelinic, în calitate de **Prestator**, pe de altă parte,

au convenit asupra următoarelor prevederi:

Art. 2. Definiții

În Contractul privind serviciile publice de transport feroviar de călători (denumit în continuare *Contract*), următoarele noțiuni semnifică:

2.1. *impediment justificator* – eveniment mai presus de controlul oricărei părți care, prin natura sa, nu ar fi putut fi prevăzut de către această parte sau, în cazul în care ar fi putut fi prevăzut, a fost inevitabil și include, dar nu se limitează la acte de dincolo de controlul uman, furtuni, cutremure, inundații, incendii, revolte, sabotaj, tulburări publice sau tulburări civile, de interferență din partea autorităților civile sau militare, acte de război (declarat sau nedeclarat), decizie/ordin al unei agenții competente de stat și eșecul surselor de energie.

2.2. *linii OSP* – liniile specificate în anexa nr. 3 care sunt acoperite de prezentul Contract;

2.3. *mersul trenurilor* – programul trenurilor de călători, precum și transporturile în scopuri proprii ale infrastructurii feroviare publice, emis de către Administratorul infrastructurii în conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

2.4. *obligație de a opera* – obligație impusă Prestatorului de a opera liniile OSP acoperite de prezentul Contract, în condițiile prevăzute în anexa nr. 1 și care se referă la îndeplinirea unor standarde fixe privind continuitatea, regularitatea și capacitatea;

2.5. *obligație de transport* – obligație impusă Prestatorului de a accepta și transporta călători pe liniile OSP acoperite de prezentul Contract, la tarifele specificate și în anumite condiții specificate;

2.6. *obligații tarifare* – obligație impusă Prestatorului de a aplica, în special pentru anumite categorii de călători sau pentru anumite rute, taxe fixe sau aprobate de orice autoritate publică, rate care sunt contrare intereselor comerciale ale operatorului și care rezultă din impunerea sau din refuzul de a modifica prevederile tarifare speciale;

2.7. *regulă generală* – măsură aplicată fără discriminare tuturor serviciilor publice de transport de călători dintr-o regiune geografică pentru care o autoritate competentă este responsabilă;

2.8. *tarif întreg* – preț al serviciului de transport al unui pasager, calculat și aprobat în modul stabilit;

2.9. *tarif redus* – tarif pentru călători care beneficiază de înlesniri la călătoria cu transportul feroviar în conformitate cu cadrul normativ.

Art. 3. Obiectul Contractului

3.1. Prezentul Contract cuprinde prevederile specifice pentru asigurarea transportului feroviar de călători de interes general în Republica Moldova conform necesităților statului de a asigura mobilitatea persoanelor și de a contribui la coeziunea societății moldovenești.

3.2. Contractul se aplică curselor locale.

Art. 4. Scopul Contractului

4.1. Scopul prezentului Contract este de a reglementa condițiile în care Prestatorul va furniza serviciile de transport feroviar de călători pentru liniile specificate în

anexa nr. 3 ca linii OSP și va beneficia de alocații din bugetul de stat în calitate de compensație de serviciu public.

4.2. Serviciile care nu sunt prevăzute în anexa nr. 3 nu sunt considerate a fi OSP și nu fac obiectul prezentului Contract.

Art. 5. Obligația Prestatorului de a presta serviciul public de transport feroviar de călători

5.1. Transportul public feroviar de călători pe liniile respective, cu un număr definit de trenuri, de kilometri și de material rulant, specificate în anexa nr. 3, constituie servicii de transport public de călători de interes general și este considerat ca OSP în cadrul prezentului Contract.

5.2. Guvernul, prin intermediul Beneficiarului, va compensa, prin plăți de la bugetul de stat (în limitele alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală), furnizarea serviciilor publice pentru liniile OSP, specificate în anexa nr. 3, Prestatorului, care, dacă ar avea în vedere exclusiv interesele sale comerciale, nu și-ar asuma sau nu și-ar asuma în aceleași condiții furnizarea acestor servicii.

Serviciile suplimentare de transport realizate în interesul comercial pe liniile prevăzute în anexa nr. 3 nu se consideră transport OSP.

5.3. În cadrul obligațiilor aferente liniilor OSP, Prestatorul aste obligat să asigure operarea și prestarea serviciilor de transport, precum și aplicarea tarifelor, în condițiile prevăzute la art. 7.

5.4. Prestatorul garantează operațiunile acoperite de prezentul Contract. Întreaga documentație va fi pusă la dispoziția Beneficiarului, la cerere. În vederea evaluării gradului de îndeplinire a nivelului serviciului, Prestatorul este obligat să realizeze sondaje și numărători de călători pentru toate serviciile OSP, conform cerințelor stabilite în anexa nr. 6. Beneficiarul are dreptul de a include întrebări suplimentare în chestionar.

5.5. Datele obținute trebuie transmise de către Prestator către Beneficiar în conformitate cu calendarul prevăzut în anexa nr. 6. Orice numărătoare separată a călătorilor va fi agreată separat, incluzând costul pentru serviciile suplimentare. La cerere, Prestatorul va informa Beneficiarul cu privire la metodologia, perioada și locul colectării datelor.

5.6. Beneficiarul poate solicita un eșantion pentru a verifica gradul de încredere și corectitudinea datelor privind furnizarea serviciilor. În astfel de cazuri, Prestatorul va asigura accesul personalului Beneficiarului și al specialiștilor desemnați de către acesta la zonele destinate călătorilor din trenurile acoperite de prezentul Contract.

5.7. Părțile vor cădea de acord asupra rezultatelor sondajelor și se vor angaja să continue să adapteze serviciile prevăzute în prezentul Contract prin amendarea anexei nr. 3, în special în cazurile de creștere a frecvenței trenurilor sau de suspendare a serviciilor cu trafic scăzut de călători.

5.8. Prestatorul are obligația de a monitoriza veniturile și cheltuielile fiecărui tren planificat și poate reduce numărul trenurilor neprofitabile, cu un număr scăzut de călători, implementând alte măsuri de raționalizare, cu aprobarea Beneficiarului. În astfel de cazuri, anexa nr. 3 va fi modificată corespunzător.

Art. 6. Cerințe privind serviciile

6.1. Specificațiile privind serviciile pentru liniile OSP sunt prevăzute în anexa nr. 2.

Specificațiile serviciului, care sunt indicatori-cheie de performanță, sunt definite în anexa nr. 2.

Art. 7. Obligații privind tarifele

7.1. Prestatorul are obligația de a transporta toți călătorii care plătesc tarif întreg sau tarif redus, cu condiția ca titlurile de transport prezentate să fie valabile.

7.2. Plățile compensatorii ale OSP, agreate prin prezentul Contract, se acordă pentru prestarea serviciului public de transport feroviar de călători pe liniile OSP, cu menținerea nivelului tarifelor aflat în vigoare la data semnării Contractului.

Orice modificare a nivelului tarifelor de către Prestator face obiectul aprobării scrise prealabile din partea Beneficiarului.

Art. 8. Compensația și calculul parametrilor

8.1. Nivelul compensației agreate între Guvern și Prestator și furnizarea serviciilor pentru liniile OSP în cadrul prezentului Contract corespund rezultatului financiar net dintre costurile ocazionate și veniturile generate pentru Prestator, incluzând o marjă de profit de 2 % agreată în comun de către Părți.

8.2. Costurile anuale detaliate ale Prestatorului, referitoare la furnizarea serviciilor OSP acoperite de prezentul Contract, sunt previzionate în anexa nr. 4. Proiecția costurilor se actualizează anual, cel târziu până la sfârșitul lunii septembrie a fiecărui an, pentru a determina previziunile de costuri pentru anul următor.

8.3. Veniturile anuale detaliate ale Prestatorului sunt previzionate în anexa nr. 4. Proiecția veniturilor se actualizează anual, cel târziu până la sfârșitul lunii septembrie a fiecărui an, pentru a determina previziunile de venituri pentru anul următor.

8.4. Compensația OSP anuală se bazează pe previziunile ex ante de costuri, agreate în comun de către Părți, și pe previziunile de venituri relevante, definite în anexa nr. 4. Acoperirea automată a pierderilor Prestatorului este exclusă.

8.5. Părțile au obligația de a se întâlni cel puțin o dată pe an pentru a discuta rezultatele și rapoartele financiare. Fiecare Parte are dreptul de a solicita, în scris, convocarea unei întâlniri suplimentare pentru discutarea problemelor sau a posibilităților de optimizare. Părțile trebuie să se întâlnească în termen de o lună. În cazul în care veniturile obținute din furnizarea serviciilor pe liniile OSP sunt inferioare veniturilor previzionate, Părțile vor analiza împreună cauzele și vor adapta, de comun acord, Contractul la noile condiții.

8.6. În funcție de rezultatele financiare și de cauzele performanței financiare scăzute, Părțile vor conveni asupra uneia sau mai multor dintre următoarele măsuri pentru soluționarea problemei:

- fie Beneficiarul va compensa pierderile suplimentare generate de performanța financiară redusă, prin modificarea prezentului Contract, modificare ce va fi aprobată de Guvern;

- fie Prestatorul va modifica frecvența trenurilor sau va înceta furnizarea serviciilor pentru trenurile cu un trafic redus de călători;

- fie Prestatorul va îmbunătăți calitatea serviciilor și/sau strategia de tarifare, utilizând resurse financiare proprii pentru restabilirea condițiilor agreate.

În toate cazurile, măsurile convenite se includ într-un act adițional la prezentul Contract, semnat de ambele Părți.

8.7. Până la decizia finală privind cauzele performanței financiare scăzute și până la adaptarea prezentului Contract la noile condiții, Prestatorul va continua să furnizeze nivelurile de serviciu agreate.

8.8. Compensarea acordată de către Guvern pentru serviciile de transport feroviar de călători prestate în baza prezentului Contract este prevăzută în anexa nr. 5.

8.9. Plata compensației se efectuează conform calendarului prevăzut în anexa nr. 5.

8.10. Mecanismul de compensare se aplică exclusiv costurilor nete aferente obligațiilor de serviciu public stabilite prin Contract și nu poate fi utilizat pentru finanțarea altor activități comerciale desfășurate de Prestator în afara sferei obligațiilor de serviciu public, cu excluderea pierderilor rezultate din alte activități comerciale sau din ineficiența Prestatorului.

8.11. Mecanismul de determinare, calcul al efectului financiar net al obligației de serviciu public și modalitatea de determinare a marjei de profit de 2% sunt stabilite în conformitate cu elementele de calcul stabilite la pct. 44 din Regulamentul privind serviciile publice de transport feroviar de călători, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 47/2023.

Art. 9. Durata și rezoluțiunea Contractului

9.1. Prezentul Contract este valabil pentru mersul trenurilor valabile pentru anii 2026-2027, ținând cont de prevederile subpct. 11-14 și 37 din Regulamentul privind serviciile publice de transport feroviar de călători.

9.2. Prezentul Contractul încetează în oricare dintre următoarele cazuri:

9.2.1. oricare dintre Părți încetează prezentul Contract prin notificarea scrisă a celeilalte Părți, cu indicarea datei prevăzute pentru rezoluțiune, în cazul în care cealaltă Parte:

9.2.1.1. abandonează sau cesionează obligațiile ce îi revin în temeiul Contractului sau demonstrează în mod evident într-un alt fel intenția de a nu mai continua executarea acestuia;

9.2.1.2. cedează prezentul Contract unei terțe părți fără consimțământul scris al celeilalte Părți;

9.2.2. dacă oricare dintre Părți este în culpă cu privire la executarea oricărei obligații contractuale, Partea care nu este în culpă poate notifica în scris această situație Părții aflate în culpă. În continuare, Părțile vor depune eforturile necesare pentru a se întâlni și a stabili modalitatea de remediere a neexecutării.

Dacă neexecutarea nu este remediată în termen de 30 de zile de la data primirii notificării sau dacă acest termen nu este prelungit prin acordul scris al Părților, Partea

care nu este în culpă notifică Părții care este în culpă rezoluțiunea prezentului Contract, cu efect imediat. Dacă neexecutarea este ireparabilă, Partea care nu este în culpă dispune încetarea imediată a prezentului Contract, cu notificarea scrisă adresată Părții aflate în culpă;

9.2.3. o Parte încetează prezentul Contract, în conformitate cu art. 16, ca urmare a unui eveniment de impediment justificator;

9.2.4. autorizația feroviară și/sau certificatul de siguranță sunt retrase ori expiră și nu mai este posibilă, din punct de vedere legal, executarea obligațiilor contractuale.

9.3. Beneficiarul încetează unilateral prezentul Contract, cu efect imediat, prin notificarea celeilalte Părți, dacă Prestatorul intră în procedură de faliment, insolvență, lichidare, procedură de executare silită sau într-o altă situație similară.

9.4. Rezoluțiunea prezentului Contract nu aduce atingere drepturilor oricărei Părți împotriva celeilalte Părți cu privire la orice faptă sau omisiune în temeiul prezentului Contract survenită anterior unei astfel de rezoluțiuni.

9.5. Partea inițiatoare a rezoluțiunii Contractului este obligată să comunice în termen de 10 zile lucrătoare celeilalte Părți intenția de încetare, printr-o scrisoare motivată. Partea notificată este obligată să răspundă în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea notificării. În lipsa unui răspuns argumentat în termenul indicat, rezoluțiunea va produce efecte în ziua următoare expirării termenului.

Art. 10. Adaptarea Contractului, succesiunea legală și subcontractarea

10.1. În cazul în care, pe durata perioadei contractuale:

10.1.1. au loc schimbări economice sau legale în afara ariei de influență a uneia sau a ambelor Părți (de exemplu, majorarea tarifelor de acces sau a altor tarife percepute de către Administratorul infrastructurii, creșterea costurilor de leasing al materialului rulant, a prețului combustibilului etc.); și

10.1.2. schimbarea constituie o modificare materială adversă ce afectează obligațiile asumate de una dintre Părți prin prezentul Contract,

Părțile se angajează să adapteze Contractul la noua situație printr-o înțelegere comună.

10.2. Ambele Părți se angajează să transmită succesorilor lor legali oficiali toate drepturile și obligațiile ce decurg din prezentul Contract. În cazul în care o modificare a legislației corporative generează consecințe economice nerezonabile pentru Prestator, Părțile se angajează să adapteze Contractul la noua situație printr-o înțelegere comună.

10.3. Dacă schimbările prevăzute la subpct. 10.1 și 10.2 nu pot fi agreate prin negocieri, se consideră că negocierile au eșuat.

În acest caz, Prestatorul ajustează serviciile OSP în conformitate cu propriile cerințe economice, printr-o notificare scrisă adresată Beneficiarului, iar Beneficiarul reduce plățile proporțional cu reducerea serviciilor.

După primirea notificării scrise cu privire la eșecul negocierilor, Părțile au dreptul de a rezoluționa Contractul fără nicio perioadă suplimentară de încheiere.

10.4. Opțiunea 1

10.4.1. În conformitate cu prevederile pct. 10.3, Prestatorul nu poate fi înlocuit de o altă parte la furnizarea serviciilor pentru liniile OSP fără acordul prealabil, exprima în scris, al Beneficiarului.

10.4.2. Prestatorul poate subcontracta servicii de transport complementare, cum ar fi asigurarea autocarelor pentru înlocuire. În acest caz, printr-o cerere scrisă adresată Beneficiarului, Prestatorul trebuie să prezinte toate informațiile relevante despre acordurile de contractare, incluzând numele subcontractorului, dovada calificării acestuia, tipul și volumul serviciilor subcontractate etc.

10.4.3. Prestatorul poate externaliza servicii referitoare la prezentul Contract, cum ar fi serviciile de curățenie, de contabilitate, de studii etc. către orice subcontractor.

10.5. Opțiunea 2

10.5.1. Prestatorul poate, în condițiile prevăzute la subpct. 10.3, să subcontracteze serviciile către subcontractori care îndeplinesc standardele de calitate agreate. Tipul și volumul serviciilor furnizate de subcontractori, precum și numele acestora trebuie comunicate Beneficiarului, împreună cu dovada calificării subcontractorilor, anterior semnării Contractului.

10.5.2. Prestatorul poate subcontracta serviciile de transport prevăzute în prezentul Contract doar cu aprobarea scrisă a Beneficiarului. Subcontractarea unor părți ale serviciilor nu diminuează în nicio formă responsabilitatea Prestatorului de a-și îndeplini obligațiile conform prezentului Contract.

10.6. În orice caz, Prestatorul rămâne responsabil în fața Beneficiarului pentru îndeplinirea corespunzătoare a obligațiilor impuse prin prezentul Contract, iar obligațiile sale nu vor fi sub nicio formă diminuate de existența unui subcontractor sau a unei terțe părți căreia i se externalizează serviciile.

Art. 11. Participarea la emiterea biletelor

11.1. Orice participare la emiterea biletelor integrate sau la serviciile intermodale necesită notificarea prealabilă, în scris, din partea Beneficiarului, chiar dacă Prestatorul nu solicită compensații suplimentare.

Art. 12. Raportare și control

12.1. Prestatorul este responsabil de documentarea statisticilor-cheie privind transportul de călători pe linii/rețea, cum ar fi numărul de călători, numărul de pasageri-kilometru, tarifele plătite pentru utilizarea infrastructurii, eficiența materialului rulant, conform celor prevăzute în anexa nr.6.

12.2. Prestatorul are obligația de a raporta Beneficiarului valorile previzionate în anexele nr. 1 și nr. 4 conform cerințelor definite în anexa nr. 6.

12.3. Prestatorul trebuie să prezinte o listă detaliată a tuturor plăților primite pentru transportul de călători, care vor fi luate în calcul la stabilirea compensației OSP, conform celor definite în anexa nr. 6.

12.4. Beneficiarul aplică penalități în cuantum de 100 000 de lei pentru fiecare raport în cazul neîndeplinirii de către Prestator a obligațiilor de raportare prevăzute în anexa nr. 6.

Art. 13. Transparența în calculul OSP

13.1. Prestatorul este responsabil de asigurarea unei transparențe financiare complete prin implementarea mecanismelor de contabilitate și control intern care să permită monitorizarea tuturor activităților de afaceri acoperite de prezentul Contract. La solicitarea Beneficiarului, Prestatorul va asigura efectuarea misiunilor pe baza procedurilor convenite conform Standardului Internațional privind Serviciile Conexe 4400 „Misiuni pe baza procedurilor convenite” de către o entitate de audit, în scopul demonstrării faptului că nicio subvenție încrucișată și nicio supracompensare nu sunt plătite din fonduri publice.

13.2. Pentru asigurarea transparenței financiare și evitarea subvențiilor încrucișate și a supracompensării, în cazul în care Prestatorul nu operează exclusiv servicii OSP acoperite de prezentul Contract și este, totodată, angajat și în alte activități neacoperite de prezentul Contract, conturile aferente celorlalte activități trebuie să fie separate de cele aferente activităților OSP, pentru a îndeplini următoarele condiții:

13.2.1. datele contabile corespunzătoare liniilor OSP trebuie să fie separate, iar proporția activelor și a costurilor fixe aferente trebuie calculată în mod corespunzător, în conformitate cu reglementările contabile în vigoare;

13.2.2. toate costurile variabile, o contribuție adecvată la costurile fixe în legătură cu alte activități ale Prestatorului, neacoperite de prezentul Contract, nu pot fi în nicio situație incluse în conturile OSP și invers;

13.2.3. costurile pentru liniile OSP trebuie echilibrate cu veniturile operaționale generate de aceste linii, compensația pentru serviciul public și plățile efectuate de către autoritatea publică pentru obligațiile tarifare, fără posibilitatea transferului vreunui venit provenit din OSP către alte activități.

Art. 14. Penalități și stimulente

14.1. În cazul în care nivelul de serviciu și obiectivele privind punctualitatea nu sunt atinse, Prestatorului i se vor aplica penalități în conformitate cu prevederile art. 8 din anexa nr. 1. În cazul aplicării unei penalități, suma acesteia va fi dedusă din plata pentru luna aprilie a fiecărui an.

14.2. Pentru acordarea stimulentelor Prestatorului în vederea îmbunătățirii continue a serviciilor și a creșterii numărului de călători, Părțile agreează instituirea unui mecanism de calcul anual bonus-malus pe baza creșterii anuale a numărului de călători, exprimat în călători -kilometru (pasageri × kilometru). Se va aplica un coeficient de reducere (bonus) atunci când volumul transportat depășește ținta stabilită în subpct.14.5 și se va aplica un coeficient de majorare (malus) atunci când volumul transportat este sub valoarea-țintă stabilită în subpct.14.5.

14.3. Pentru determinarea valorii coeficientului bonus-malus, Prestatorul va prezenta, în primele trei luni ale fiecărui an calendaristic, un raport privind calculul coeficientului bonus-malus, care va conține:

14.3.1. volumul de călători (în pasageri × kilometri) transportați cu doi ani înainte de respectivul an calendaristic pe respectivele linii OSP;

14.3.2. volumul de călători (în pasageri × kilometri) transportați pe respectivele linii OSP în anul calendaristic anterior;

14.3.3. procentul de realizare, calculat prin compararea volumului de călători efectiv transportați în anul anterior cu volumul de călători transportați cu doi ani înainte.

14.4. Prestatorul este eligibil pentru aplicarea unui coeficient de reducere (bonus) dacă procentul de creștere, măsurat în pasageri-kilometru pe liniile OSP, pentru fiecare an calendaristic este mai mare cu 0,5 % (maximum 3 % pentru a evita orice supracompensare). În acest caz, Prestatorul va primi o recompensă financiară egală cu 0,5 % din valoarea anuală a Contractului pentru anul analizat. Plata recompensei financiare se va efectua împreună cu compensația pentru luna aprilie.

14.5. Prestatorului i se va aplica un coeficient de majorare (malus) dacă procentul de scădere, măsurat în pasageri-kilometru pe liniile OSP, pentru fiecare an calendaristic este mai mare cu 0,5% și acesta a fost generat de acțiunile/inacțiunile sale. În acest caz, Prestatorul va datora o penalitate egală cu 0,5 % din valoarea anuală a Contractului pentru anul analizat. Penalitatea se va deduce din compensația pentru luna aprilie.

14.6. Prestatorul va prezenta Beneficiarului un raport al coeficientului bonus-malus conform anexei nr. 6. În termen de cinci zile de la prezentarea raportului, Beneficiarul va aproba sau va transmite în scris observațiile sale cu privire la calculul coeficientului bonus-malus. În cazul respingerii, Părțile vor agrea de comun acord aplicarea coeficientului de reducere (bonus) sau a coeficientului de majorare (malus).

14.7. Coeficientul bonus-malus și penalitățile se exclud reciproc, iar plățile sau reducerile corespunzătoare se vor efectua împreună cu compensația pentru luna aprilie a fiecărui an.

Art. 15. Înlocuirea serviciilor feroviare cu servicii rutiere și servicii rutiere de urgență

15.1. În cazul în care, ca urmare a unor lucrări de întreținere, construcție, operare sau alte situații cauzate de către Administratorul infrastructurii [denumirea Administratorului infrastructurii], serviciile agreate nu pot fi furnizate pe calea ferată, Prestatorul trebuie să asigure, pe propria cheltuială, servicii de transport rutier pentru înlocuirea serviciilor de transport feroviar, cu rambursarea ulterioară a acestor cheltuieli de către Administratorul infrastructurii. Prestatorul are obligația de a informa Beneficiarul despre înlocuirea serviciilor feroviare cu servicii rutiere imediat ce apare această necesitate.

15.2. În cazul în care, din motive de ordin operațional sau din alte motive cauzate de către Prestator, serviciile agreate nu pot fi furnizate pe calea ferată, acesta va asigura, pe propria cheltuială, servicii rutiere adecvate de urgență. Prestatorul are obligația de a informa Beneficiarul despre implementarea unui serviciu rutier de urgență imediat ce apare această necesitate.

15.3. Costurile suportate de către Prestator pentru serviciile rutiere de înlocuire prevăzute la subpct. 15.1 și 15.2 și veniturile aferente obținute vor fi luate în considerare la calculul compensației OSP, în conformitate cu prevederile art. 8.

Art. 16. Impediment justificator

16.1. Niciuna din Părți nu va fi făcută responsabilă pentru neîndeplinirea obligațiilor prevăzute în prezentul Contract în măsura și pe durata în care îndeplinirea acestora este blocată, împiedicată sau întârziată ca urmare directă a unui eveniment de impediment justificator.

16.2. Imediat ce ia cunoștință de producerea unui eveniment de impediment justificator care cauzează întârzierea sau imposibilitatea îndeplinirii oricărei obligații prevăzute de prezentul Contract, Partea afectată este obligată să notifice celeilalte Părți fără întârziere, dar nu mai târziu de 24 de ore de la momentul constatării evenimentului, producerea evenimentului și să furnizeze detalii despre natura acestuia și despre efectele anticipate ale evenimentului. În lipsa notificării în termenul prevăzut, se consideră că Partea afectată renunță la drepturile conferite în temeiul prezentului articol.

16.3. În cazul în care, ca urmare a unui eveniment de impediment justificator, o Parte este împiedicată sau întârziată în îndeplinirea obligațiilor sale ori circulația este împiedicată sau întârziată pentru o perioadă neîntreruptă de 30 de zile sau mai mult de la data notificării prevăzute la subpct. 16.2, respectiva Parte poate denunța prezentul Contract printr-o notificare scrisă transmisă celeilalte Părți, cu un preaviz de minimum șapte zile. În acest caz, Beneficiarul nu este obligat să plătească nicio compensație pentru neîndeplinirea Contractului.

Art. 17. Prevederi finale

17.1. În cazul în care orice prevedere a prezentului Contract este considerată nevalidă, ilegală, inaplicabilă sau în conflict cu legislația oricărei jurisdicții, validitatea, legalitatea și aplicabilitatea celorlalte prevederi contractuale nu vor fi afectate sau deteriorate.

17.2. Orice informații cu caracter confidențial privind activitatea comercială, transmise de către Prestator Beneficiarului în cadrul prezentului Contract, vor fi tratate de către Beneficiar și angajații acestuia ca strict confidențiale.

17.3. Toate costurile, taxele și tarifele referitoare la încheierea prezentului Contract vor fi suportate de către Prestator.

17.4. În cazul unor dezacorduri referitoare la implementarea Contractului, Părțile se angajează să le soluționeze pe cale amiabilă. Dacă nu este posibilă o soluționare amiabilă în termen de 30 de zile de la data la care Partea interesată a notificat celeilalte Părți existența unei dispute, Partea interesată poate înainta dosarul către instanța competentă pentru soluționarea litigiului.

17.5. Judecătoria Chișinău este instanța competentă pentru soluționarea oricăror litigii care decurg din prezentul Contract atunci când Părțile nu reușesc soluționarea acestora pe cale amiabilă.

17.6. Indiferent de natura dezacordului, Părțile nu vor reduce sau înceta furnizarea serviciilor prevăzute în prezentul Contract înainte ca Judecătoria Chișinău să emită o hotărâre care a devenit definitivă și irevocabilă.

17.7. Întreaga comunicare referitoare la prezentul Contract sau efectuată în temeiul acestuia se va realiza în scris și va fi înaintată sau transmisă prin mijloace

electronice, fax sau poștă, cu confirmarea primirii de către destinatar. În cazuri de urgență, comunicarea se poate efectua prin telefon, cu condiția confirmării ulterioare în scris.

17.8. Prezentul Contract cuprinde întregul contract al Părților privind acest subiect și anulează toate acordurile, înțelegerile și aranjamentele anterioare, verbale sau scrise, referitoare la aceste condiții. Prezentul Contract poate fi amendat doar în scris sub semnătura reprezentanților autorizați ai Părților.

17.9. Contractul intră în vigoare la data intrării în vigoare a mersului trenurilor sau la o altă dată convenită de ambele Părți. Fiecare Parte are obligația de a pregăti documentația necesară, de a asigura reprezentarea necesară și de a acționa în vederea intrării în vigoare a prezentului Contract. Orice prevedere care nu este aplicabilă sau valabilă nu va afecta valabilitatea celorlalte prevederi.

17.10. Prezentul Contract, împreună cu anexele sale, care fac parte integrantă din cuprinsul său, reprezintă voința Părților.

17.11. Prezentul Contract a fost încheiat astăzi, ___ _____ 20___, în două exemplare, câte unul pentru fiecare Parte.

Beneficiar	**PRESTATOR**
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale MD-2012, mun. Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale 1 c/f 1006601000026 Cod IBAN: MD50TRPBAA263190G16286AB	**ÎS „Calea Ferată din Moldova”** MD 2012, mun. Chișinău, str. Vlaicu Pîrcălab 48 BC „Moldova-Agroindbank” SA, fil. nr. 1 Chișinău IBAN : MD73AG000000022512004872 SWIFT: AGRNMD2X885 Cf:1002600001257, Cod TVA 0200957

Anexa nr. 1
la Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de călători

ACORD DETALIAT DE SERVICII

Art. 1. Serviciile acoperite

1.1. Liniile OSP prevăzute în anexa nr. 3 vor fi operate în conformitate cu nivelul de serviciu prevăzut în prezenta anexă.

1.2. Prestatorul este obligat să furnizeze tuturor călătorilor aceeași calitate a serviciilor, luând în considerare capacitatea tehnică a infrastructurii publice și mijloacele de transport disponibile.

Art. 2. Specificații privind materialul rulant

2.1. Prestatorul trebuie să asigure material rulant corespunzător pentru liniile OSP detaliate în anexa nr. 3. Capacitatea locurilor pentru fiecare linie este stabilită în anexa nr. 3.

2.2. Materialul rulant asigurat de către Prestator trebuie să fie dotat cu o toaletă pentru 60 de locuri. Reieșind din caracteristicile tehnice de configurare ale materialului rulant și toate părțile accesibile publice ale acestuia, ele trebuie să fie accesibile pentru persoanele cu mobilitate redusă.

2.3. Materialul rulant asigurat de către Prestator trebuie să fie curat. Curățenia vehiculelor va fi asigurată prin operațiuni de curățare în conformitate cu manualul producătorului materialului rulant și, dacă este cazul, prin operațiuni suplimentare de curățare.

2.4. Materialul rulant asigurat de către Prestator trebuie întreținut în conformitate cu planul de întreținere al producătorului respectivului material rulant.

2.5. Cerințele prevăzute la subpct. 2.4 trebuie documentate și raportate Beneficiarului, în conformitate cu cerințele de raportare prevăzute în anexa nr. 6.

Art. 3. Personalul trenurilor

3.1. Prestatorul are obligația de a asigura personalul necesar în trenuri, conform nevoilor operaționale.

Art. 4. Măsurări privind punctualitatea

4.1. Punctualitatea serviciilor feroviare este definită ca o prevedere referitoare la operarea serviciilor feroviare în conformitate cu mersul oficial al trenurilor. Un serviciu feroviar se consideră punctual dacă sosirea în stație nu depășește cu mai mult de 15 minute ora prevăzută în mersul oficial al trenurilor și dacă plecarea din stație nu întârzie cu mai mult de 15 minute față de ora prevăzută în mersul oficial al trenurilor. Sosirea în stație înainte de ora prevăzută nu este considerată o nerespectare a punctualității. Plecarea trenurilor înainte de ora prevăzută în mersul oficial al trenurilor este interzisă.

(Conform declarației privind rețeaua sau înțelegerii inițiale. În Austria, Germania și Elveția – 5 minute.)

4.2. Prestatorul trebuie să prezinte Beneficiarului, în termen de cel mult 30 de zile de la încheierea perioadei de raportare stabilite în anexa nr. 6, un raport privind punctualitatea liniilor OSP, care va include doar liniile OSP și va indica:

4.2.1. punctualitatea globală a trenurilor;

4.2.2. punctualitatea fiecărui tren;

4.2.3. lista trenurilor anulate integral;

4.2.4. lista anulărilor parțiale de trenuri, cu justificările corespunzătoare.

Prestatorul va indica serviciile cu probleme frecvente privind punctualitatea și va prezenta un plan de acțiuni pentru îmbunătățirea serviciului.

(Raport privind punctualitatea și îmbunătățirea serviciului – anexa nr. 6 „Raportare”.)

4.3. Măsurarea punctualității pentru toate liniile OSP și a serviciilor oferite se va realiza de către Prestator și va include obligatoriu prezentarea motivelor întârzierilor constatate.

4.4. În termen de două săptămâni de la prezentarea de către Prestator a raportului periodic privind punctualitatea, Părțile vor discuta raportul și vor negocia acțiunile necesare pentru îmbunătățirea serviciului în ceea ce privește punctualitatea.

Art. 5. Măsuri de siguranță

5.1. Toate operațiunile desfășurate de către Prestator trebuie să fie conforme cu reglementările aplicabile în domeniul siguranței feroviare.

Art. 6. Vânzarea biletelor

6.1. Prestatorul are obligația de a asigura vânzarea biletelor în format online în stații și în trenuri.

(Cel puțin în format online și în trenuri, deși majoritatea contractelor OSP prevăd obligatoriu vânzarea online.)

Art. 7. Alte cerințe privind calitatea

7.1. Personalul desemnat pentru operarea serviciilor OSP trebuie să cunoască:

7.1.1. traseul trenului;

7.1.2. mersul trenurilor;

7.1.3. conexiunea cu alte trenuri;

7.1.4. tarifele;

7.1.5. serviciile ce pot fi furnizate în tren.

Personalul trebuie să manifeste un comportament prietenos și să sprijine călătorii. Personalul trebuie să cunoască bine limba română pentru a comunica fără impedimente cu călătorii.

Personalul are obligația de a purta uniforme curate și îngrijite.

7.2. Prestatorul are obligația de a asigura un management profesionist al plângerilor primite din partea călătorilor.

7.3. Prestatorul are obligația de a informa călătorii cu privire la:

7.3.1. mersul trenurilor;

7.3.2. întârzierea trenurilor;

7.3.3. existența vagoanelor restaurant;

7.3.4. existența vagoanelor special amenajate pentru persoanele cu mobilitate redusă.

Art. 8. Penalități

8.1. Beneficiarul are dreptul să impună măsuri atunci când obiectivele stabilite referitoare la punctualitate nu sunt îndeplinite de către Prestator sau atunci când trenurile pleacă înainte de ora prevăzută în mersul oficial al trenurilor.

8.2. În cazul în care punctualitatea globală a Prestatorului este mai mică decât valoarea agreată inițial cu peste 90 %, iar întârzierile sunt cauzate de slaba performanță a Prestatorului, Beneficiarul are dreptul de a reduce compensația cu un procent egal cu diferența dintre punctualitatea agreată și cea reală. La calcul se vor lua în considerare exclusiv întârzierile atribuite Prestatorului.

(Cu titlu de exemplu, în Austria obiectivul referitor la punctualitatea transportului local este de 95 %, cu toleranțe acceptate între 94 % și 96 %. În plus, pe lângă punctualitate, sunt evaluați indicatori precum curățenia trenurilor, deteriorările trenurilor, informarea călătorilor și managementul plângerilor. Valoarea totală a coeficientului bonus-malus pentru indicatorii-cheie de performanță este limitată la 3 % din compensația totală.)

8.3. Anularea totală sau parțială a unui tren din cauza Prestatorului atrage neplata unei sume care reflectă numărul de tren-kilometri anulați raportat la numărul total de tren-kilometri.

8.4. În cazul în care trenul nu oprește într-o stație planificată pe linia OSP din cauza Prestatorului, nu se va achita suma care reflectă numărul de tren-kilometri dintre stația anterioară și stația următoare celei în cauză raportat la numărul total de tren-kilometri.

Art. 9. Reducerea sau creșterea serviciilor

9.1. Reducerea sau creșterea capacității disponibile este posibilă în cazurile în care cererea călătorilor scade sau crește semnificativ pe linia OSP afectată de indicatorii-cheie de performanță stabiliți în anexa nr. 2.

Anexa nr. 2
la Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de călători

INDICATORI-CHEIE DE PERFORMANȚĂ PENTRU CONTRACTUL PRIVIND SERVICIILE PUBLICE DE TRANSPORT FEROVIAR DE CĂLĂTORI

Criterii măsurate obiectiv

Criterii	**Ponderea**	**Ținta**	**Nivelul de toleranță**		**Nivelul de îndeplinire pentru sistemul bonus/ malus**	
			Nivel minim	**Nivel maxim**	**Nivel minim**	**Nivel maxim**
Informarea călătorilor	5 %	94 %	90 %	98 %	88 %	100 %
Managementul plângerilor	3 %	92 %	90 %	94 %	85 %	99 %

Criteriile se măsoară obiectiv prin intermediul datelor statistice ale Prestatorului.

Criterii măsurate subiectiv

Indicatori obiectivi	**%**
Punctualitatea	20
Siguranța	40
Ocuparea locurilor	10
Curățenia trenurilor	10
Personalul	10
Informarea călătorilor în caz de întârzieri și în condiții neobișnuite	1
Marketingul	1

Criteriile măsurate subiectiv sunt evaluate pe baza interviurilor și a chestionarelor aplicate călătorilor.

Anexa nr. 3
La Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de călători

LINII ȘI MERSUL TRENURILOR

Art. 1. Serviciul minim

1.1. Prestatorul este obligat să furnizeze un minim de 4 312 280 tren-kilometru pentru perioada prevăzută la art. 2.

Art. 2. Linii și mersul trenurilor:

1. Mersul trenurilor 2026 (în circulație)

Nr. crt.	Linie	Opriri	Frecvență	Categoria trenului	Capacitatea trenului	Tren-km
1.	Nr. 831 Chișinău – Ungheni	Visterniceni, Ghidighici, Strășeni, O.P. Pănășești, Bucovăț, O.P. Pitușca, Călărași, Sipoteni, Bahmut, Cornești, O.P. Bumbăta, Pîrlița, Unțești	18.13 – 21:27 (circulă în zilele de luni, marți, miercuri, joi și vineri)	Local	219	27 820
2.	Nr. 826 Ungheni – Chișinău	Unțești, Pârlița, O.P. Bumbăta, Cornești, Bahmut, Sipoteni, Călărași, O.P. Pitușca, Bucovăț, O.P. Pănășești, Strășeni, Ghidighici, Visterniceni	03.56 – 07.11 (circulă în zilele de luni, marți, miercuri, joi și vineri)	Local	219	27 820

2. Mersul trenurilor 2026-2027 (planificate a fi puse în circulație)

Nr. crt.	Linie	Opriri	Frecvență	Categoria trenului	Capacitatea trenului	Tren-km
1.	Strășeni – Chișinău – Sîngera	Ghidighici, Visterniceni, Gara auto Nord, Chișinău, Revaca	06:30, 08:30, 10:30, 12:30, 14:30, 16:30, 18:30, 20:30.	Local	219	116 800
2.	Sîngera – Chișinău – Strășeni	Revaca Chișinău, Gara auto Nord, Visterniceni, Ghidighici	06:30, 08:30, 10:30, 12:30, 14:30, 16:30, 18:30, 20:30.	Local	219	116 800
3.	Chișinău – Ungheni	Visterniceni, Ghidighici, Strășeni, O.P. Pănășești, Bucovăț, O.P. Pitușca, Călărași, Sipoteni, Bahmut, Cornești, O.P. Bumbăta, Pârlița, Unțești.	08:50 – 12:10	Local	219	39 035
4.	Chișinău – Ungheni	Visterniceni, Ghidighici, Strășeni, O.P. Pănășești, Bucovăț, O.P. Pitușca, Călărași, Sipoteni, Bahmut, Cornești, O.P. Bumbăta, Pârlița, Unțești	18:13 – 21:27	Local	219	39 035

5.	Ungheni – Chișinău	Unțești, Pârlița, O.P. Bumbăta, Cornești, Bahmut, Sipoteni, Călărași, O.P. Pitușca, Bucovăț, O.P. Pănășești, Strășeni, Ghidighici, Visterniceni	03:56 – 07:11	Local	219	39 035
6.	Ungheni – Chișinău	Unțești, Pârlița, O.P. Bumbăta, Cornești, Bahmut, Sipoteni, Călărași, O.P. Pitușca, Bucovăț, O.P. Pănășești, Strășeni, Ghidighici, Visterniceni	13:20 – 16:40	Local	219	39 035
7.	Chișinău – P.o. Bender-3	Chișinău-3, Revaca, P.o. Sângera, Mereni, P.o. Kirca, P.o. Jemciug, Socoleni, P.o. Anenii Noi, Bulboaca, P.o. Roșcani, Rzd. 1507 km, P.o. Satul Calfa, P.o. 1503 km, P.b. 1501 km, P.o. Severnaia, P.o. 1497 km	08:30 – 10:26	Local	219	20 805
8.	Chișinău – P.o. Bender-3	Chișinău-3, Revaca, P.o. Sîngera, Mereni, P.o. Kirca, P.o. Jemciug, Socoleni,	17:55 – 19:51	Local	219	20 805

		P.o. Anenii Noi, Bulboaca, P.o. Roșcani, Rzd. 1507 km, P.o. Satul Calfa, P.o. 1503 km, P.b. 1501 km, P.o. Severnaia, P.o. 1497 km				
9.	P.o. Bender-3 – Chișinău	P.o. 1497 km, P.o. Severnaia, P.b. 1501 km, P.o. 1503 km, P.o. Satul Calfa, Rzd. 1507 km, P.o. Roșcani, Bulboaca, P.o. Anenii Noi, Socoleni, P.o. Jemciug, P.o. Kirca, Mereni, P.o. Sângera, Revaca, Chișinău-3	05:09 – 07:05	Local	219	20 805
10.	P.o. Bender-3 – Chișinău	P.o. 1497 km, P.o. Severnaia, P.b. 1501 km, P.o. 1503 km, P.o. Satul Calfa, Rzd. 1507 km, P.o. Roșcani, Bulboaca, P.o. Anenii Noi, Socoleni, P.o. Jemciug, P.o. Kirca, Mereni, P.o. Sîngera, Revaca, Chișinău-3	15:00 – 16:56	Local	219	20 805

Art. 3. Cadrul de timp

3.1. Anunțarea schimbărilor mersului trenurilor, stabilirea ordinii acestor modificări și a ordinii traselor de tren se realizează în conformitate cu Regulile de

alocare a capacității de infrastructură feroviară, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 547/2024, precum și cu Drepturile și obligațiile călătorilor în transportul feroviar și regulile de furnizare a serviciilor în transportul feroviar de călători, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 593/2023.

Anexa nr. 4
la Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de călători

PREVIZIUNI DE VENITURI/COSTURI

Previziuni venituri/costuri 2026 ale trenurilor în circulație

Linia	Venituri totale, lei	Din care: din vânzarea biletelor	Din care: bilete gratuite pentru călătorii care beneficiază de înlesniri la călătoria cu transportul feroviar, conform Hotărârii Guvernului nr. 1053/ 1998	Costuri totale, lei	Costuri ale transportatorului (tracțiune + vagoane), lei	Costuri pentru infrastructură, lei	Altele	Număr tren-km	Diferența dintre veniturile și costurile totale, lei
Nr. 831 Chișinău – Ungheni	2 260 998	2 245 698	15 300	8 093 526	5 758 236	2 335 290	-	27 820	- 5 832 528
Nr. 826 Ungheni – Chișinău	2 260 998	2 245 698	15 300	8 093 526	5 758 236	2 335 290	-	27 820	- 5 832 528

Previziuni venituri/costuri 2026-2027 ale trenurilor planificate a fi puse în circulație

Linia	Venituri totale, lei	Din care: din vânzarea biletelor	Din care: bilete gratuite pentru călătorii care beneficiază de înlesniri la călătoria cu transportul feroviar, conform Hotărârii Guvernului nr. 1053/ 1998	Costuri totale, lei	Costuri ale transportatorului (tracțiune + vagoane), lei	Costuri pentru infrastructură, lei	Altele	Număr tren-km	Diferența dintre veniturile și costurile totale, lei
Nr. 806 Strășeni – Sângera	9 878 768	9 870 768	8 000	24 914 923	15 263 592	9 651 332	-	116 800	- 15 036 155
Nr. 805 Sângera – Strășeni	9 604 580	9 596 580	8 000	20 394 701	11 949 786	8 444 916	-	116 800	- 15 036 155
Nr. 827 Chișinău – Ungheni	3 167 915	3 152 615	15 300	11 310 843	8 083 679	3 227 164	-	39 035	- 8 142 929
Nr. 831 Chișinău – Ungheni	3 167 915	3 152 615	15 300	11 310 843	8 083 679	3 227 164	-	39 035	- 8 142 929
Nr. 826 Ungheni – Chișinău	3 167 915	3 152 615	15 300	11 310 843	8 083 679	3 227 164	-	39 035	- 8 142 929

Nr. 828 Ungheni – Chișinău	3 167 915	3 152 615	15 300	11 310 843	8 083 679	3 227 164	-	39 035	- 8 142 929
Nr. 802 Chișinău – O. P. Bender 3	1 387 129	1 386 599	530	7 947 091	6 227 947	1 719 144	-	20 805	- 6 559 963
Nr. 804 Chișinău – O.P. Bender 3	1 387 129	1 386 599	530	7 947 091	6 227 947	1 719 144	-	20 805	- 6 559 963
801 O. P. Bender 3 – Chișinău	1 387 129	1 386 599	530	7 947 091	6 227 947	1 719 144	-	20 805	- 6 559 963
803 O. P. Bender 3 – Chișinău	1 387 129	1 386 599	530	7 947 091	6 227 947	1 719 144	-	20 805	- 6 559 963

Anexa nr. 5
la Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de călători

CALENDARUL DE PLATĂ A COMPENSAȚIEI

Art. 1. Plăți

Compensația acordată de către Guvernul Republicii Moldova, prin intermediul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, este în cuantum de:

- 11 665 056 de lei pentru trenurile aflate în circulație în anul 2026;
- 88 883 874 de lei, sumă împărțită în 12 părți egale, începând cu data intrării în vigoare a mersului trenurilor planificate a fi puse în circulație în 2026-2027.

Aceste sume se vor ajusta în anii următori în conformitate cu prevederile art. 5 subpct. 5.2 din Contract.

Art. 2. Procedura de plată

Beneficiarul este obligat să transfere suma divizată în 12 părți egale în a treia zi lucrătoare a fiecărei luni în contul Prestatorului. În cazul în care Beneficiarul nu transferă suma agreată către Prestator în termen de 10 zile de la data stabilită, Prestatorul poate finanța această sumă prin contractarea unui împrumut pe termen scurt. În cazul în care restanțele depășesc 30 de zile, Prestatorul poate să inițieze rezoluțiunea Contractului.

Anexa nr. 6
la Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de călători

RAPORTARE

Nr. crt.	Conform	Obiectiv	Informații solicitate	Documentație	Frecvența raportării	Raportare către	Data-limită de transmitere	Data începerii
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Pct. 5.4 din Contract	Sondaj în rândul călătorilor	Linia; Data și locul; Vârsta și sexul intervievatului, scopul călătoriei, satisfacția, calitatea serviciului, aspecte de îmbunătățit etc. Minimum 100 intervievați pentru fiecare linie	Linii; Metodologie; Data și locul; Sumarul constatărilor; Chestionare completate	Anual	Beneficiar	10 zile după perioada sondajului	
2.	Pct. 5.4 din Contract	Numărarea călătorilor	Linia; Data și locul; Numărul de călători Minimum o dată/an pentru fiecare linie	Linia; Data și locul; Numărul de călători	Semestrial (una în prima jumătate a anului, alta în cea de-a doua jumătate)	Beneficiar	10 zile după numărătoare	
3.	Pct. 12.1 din Contract	Statistici-cheie	Transportul de călători pe linii/rețea (zona), cum ar fi numărul de călători, numărul de pasageri-km, tren-km, eficiența materialului rulant, ocuparea locurilor	Mersul trenurilor; Raportul Administratorului infrastructurii (pe baza acordului de utilizare a infrastructurii); Statistici-cheie conform informațiilor solicitate	Anual	Beneficiar	15 zile	
4.	Pct. 12.2 din Contract	Raport de previziuni privind compararea performanțelor	Evaluarea ex post a costurilor și a veniturilor în raport cu datele previzionate	Raport privind previziunile de performanță; Declarații financiare	Semestrial	Beneficiar	15 zile	
5.	Pct. 12.3 din Contract	Raport privind compensația OSP	Lista detaliată a tuturor plăților primite de la autoritatea publică pentru transportul de călători	Raport privind compensația; Declarații financiare	Semestrial	Beneficiar	10 zile	
6.	Pct. 14.3 din Contract	Raport privind sistemul bonus-malus și penalitățile	Creșterea numărului de călători; Metodologia;	Raport al coeficientului bonus-malus;	Anual	Beneficiar	Sfârșitul lunii martie	

			Calculul coeficientului bonus-malus și al penalităților pe baza pct. 9 din anexa nr. 1	Statistici privind călătorii; Raport privind statisticile-cheie; Raport privind punctualitatea și îmbunătățirea serviciului				
7.	Pct. 16.3 din Contract	Raport privind impedimentul justificator	Detalii despre natura și efectele anticipate ale evenimentului	Raport privind impedimentul justificator	24 de ore de la producerea evenimentului	Beneficiar	5 zile	
8.	Pct. 2.3 și 2.4 din anexa nr. 1	Raport de întreținere	Operațiuni de curățenie și de întreținere	Planuri de întreținere ale producătorilor; Rapoarte de inspecție; Protocoale/ procese-verbale de curățenie/întreținere	Anual	Beneficiar	20 de zile	
9.	Pct. 4.2 din anexa nr. 1	Raportul privind punctualitatea și îmbunătățirea serviciului	Punctualitatea globală a trenurilor și punctualitatea pentru fiecare tren, trenurile anulate parțial sau integral, precum și justificarea corespunzătoare și desemnarea responsabilului (MI, operator, impediment) și măsurile adoptate	Raportul MIDR privind punctualitatea; Metodologia de alocare; Raport privind punctualitatea și îmbunătățirea serviciului	Semestrial	Beneficiar	30 de zile	

Nota de fundamentare

la proiectul hotărîrii Guvernului *pentru aprobarea Programului național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030 și pentru aprobarea încheierii Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pentru anii 2026-2030 și a Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026-2027* (791/MIDR/2026)

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite
2.1 Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul este elaborat în temeiul art. 17 alin. (1) și (2), art. 30 alin. (2), art. 61 alin. (1), art. 78^1 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și art. II la Legea nr. 147/2026 pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 (cofinanțarea sectorului feroviar) Totodată, promovarea proiectului este condiționată de următoarele: - Acordul de finanţare dintre Republica Moldova şi Banca Internaţională pentru Reconstrucţie şi Dezvoltare în vederea realizării Programului „Moldova, măsuri în situaţie de urgenţă, rezilienţă şi competitivitate. Operaţiunea de politici de dezvoltare”, semnat la Chişinău la 4 iulie 2022, ratificat prin Legea nr. 197/2022 ; - Acordul de finanţare dintre Republica Moldova şi Asociaţia Internaţională pentru Dezvoltare în vederea realizării Programului „Moldova, măsuri în situaţie de urgenţă, rezilienţă şi competitivitate. Operaţiunea de politici de dezvoltare”, semnat la Chişinău la 4 iulie 2022, ratificat prin Legea nr. 198/2022 ; - Acordul de grant dintre Republica Moldova și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare și Asociația Internațională pentru Dezvoltare „Fondul fiduciar multidonator pentru cofinanţarea Programului «Moldova, măsuri în situaţie de urgenţă, rezilienţă şi competitivitate. Operaţiunea de politici de dezvoltare»”, semnat la Chişinău la 9 decembrie 2022, ratificat prin Legea nr. 349/2022 ; - Acordul de împrumut dintre Republica Moldova şi Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare în vederea realizării Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, semnat la Chișinău la 14 noiembrie 2014, ratificat prin Legea nr. 22/2015, cu modificările ulterioare; - Contractul de finanțare dintre Republica Moldova şi Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară şi parcul de material rulant ale Republicii Moldova, semnat la Chișinău la 26 septembrie 2016, ratificat prin Legea nr. 298/2016, cu modificările ulterioare. Suplimentar, aprobarea proiectului este condiționată de executarea Pilonului 2 Măsurii 6 din Anexa nr. 1 la Agenda de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025. Proiectul urmează să intre în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova din motiv că Î.S. “Calea Ferată din Moldova” deja a efectuat un șir de lucrări, care urmează să fie cofinanțate prin Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare și în același timp, concomitent cu inițierea elaborării proiectului în cauză au fost lansate achizițiile de materiale, care sunt necesare a fi realizate pentru atingerea obiectivelor planificate a fi implementate în anul 2026. Astfel, se estimează că la finele procesului de avizare și expertizare a proiectului să fie livrate primele materiale necesare implementării celorlalte acțiuni planificate a fi realizate în acest an. Or, în cazul tărăgănării procesului de intrare în vigoare a proiectului pe perioada de treizeci de zile de la data publicării, nu pot fi efectuate transferurile către Î.S. “Calea Ferată din Moldova” pentru acțiunile care deja sunt la etapa de finalizare sau au fost finalizate și urmează a fi achitate în termenii stabiliți de contractele de achiziție în vigoare.
2.2 Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficientelor/lacunelor normative
Actualmente, prin art. 17 și 30 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 au fost stabilite obligațiile statului privind cofinanțarea activităților de întreținere a infrastructurii feroviare.

Astfel de obligații nu au fost reglementate de Codul transportului feroviar nr. 309/2003, care a fost în vigoare pînă la 17 februarie 2024. Respectiv, instrumentul prenotat de susținere a infrastructurii feroviare nu a fost utilizat anterior de Guvern.

Cofinanțarea activităților de întreținere a infrastructurii feroviare este o practică obișnuită în mai multe state, fiind cauzată de dezvoltarea transporturilor și extinderea rețelelor de transport alternativ, cum ar fi transportul rutier, naval și avia. Drept urmare, a scăzut volumul de mărfuri și numărul de pasageri transportate pe cale ferată. Operatorul național, în responsabilitatea căruia este pînă prezent întreținerea infrastructurii feroviare, nu poate acoperi cheltuielile necesare pentru asigurarea unui nivel sporit de siguranță a circulației feroviare.

În același timp, în temeiul art. 78^1 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, se permite Guvernului să comande serviciile de transport feroviar de pasageri prin cofinanțarea serviciilor evocate. Astfel de obligații nu au fost reglementate de Codul transportului feroviar nr. 309/2003, care a fost în vigoare pînă la 17 februarie 2024. Respectiv, instrumentul prenotat de promovare a transportului feroviar de pasageri nu a fost utilizat anterior de Guvern.

Contractarea serviciilor respective este o practică obișnuită în mai multe state, fiind puse în aplicare în scopul sporirii siguranței cetățenilor, micșorării ambuteiajelor rutiere, fluidizării traficului interurban de transport rutier de călători, îmbunătățirea calității serviciilor de transport pasageri și ieftiniri serviciilor de transport pasageri. De menționat că, din cauza situațiilor financiare precare, Î.S. "Calea Ferată din Moldova" nu poate presta serviciile de transport feroviar local. Din acest considerent, o mulțime de cetățeni exprimă nemulțumiri privind lipsa trenurilor de pasageri.

Concomitent, Î.S. "Calea Ferată din Moldova", în lipsa suportului financiar, va continua să înregistreze pierderi în cadrul serviciului de transport feroviar de pasageri. De exemplu, pe parcursul anilor 2013-2024 serviciul transport pasageri a generat pierderi de circa 1,79 miliarde lei. Generarea pierderilor respective a fost suspendată în urma opririi circulației trenurilor de pasageri locale pe parcursul anilor trecuți. Inclusiv unicul tren local de pasageri, Ungheni-Chișinău-Ungheni continuă să genereze pierderi întreprinderii, fiind înregistrate cheltuieli lunare pentru operaționalizarea trenului respectiv de circa 2,5 milioane lei, iar venit de doar 0,18 milioane lei.

Proiectul urmează a fi aprobat de Guvern din motiv că potrivit art. II din Legea nr. 147/2026 pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 (cofinanțarea sectorului transportului feroviar), doar Guvernul poate să aprobe încheierea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare și Contractului de servicii publice de transport feroviar de pasageri pînă la finalizarea procedurii de reorganizare a Î.S. "Calea Ferată din Moldova", care actualmente este la etapa de reorganizare conform Hotărîrii Guvernului nr. 38/2026 cu privire la înființarea Societății pe Acțiuni „Calea Ferată din Moldova «Pasageri și Marfă»" prin reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova". Astfel, pînă la finalizarea procedurii în cauză nu poate fi aplicat punctul 4 din Hotărîrea Guvernului nr. 264/2025 și nici punctul 3 din Hotărîrea Guvernului nr. 665/2025. Astfel, urmare a aprobării proiectului respectiv, Ministrul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va avea împuternicirile să semneze Contractele menționate.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul prevede aprobarea contractului multianual. Contractul cuprinde date privind obiectul acestuia, definiții, cuantumul alocațiilor anuale pentru operarea rețelei, investiții și întreținerea infrastructurii feroviare cu sumele definite. În același sens, contractul prevede fonduri anuale, care se vor aloca pentru linii feroviare și fonduri pentru facilități feroviare (echipamente de alimentare cu combustibil, gări, terminale de mărfuri, linii de depozitare (staționare), facilități de descărcare etc.). Proiectul contractului multianual conține clauze privind modul de gestionare a fondurilor externe, registrului infrastructurii, necesitatea elaborării cadrului de investiții și întreținere, planului de afaceri, modul de recuperare a

fondurilor, supervizarea de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, condițiile de reziliere, modificare și încetare a contractului și forța majoră.

Subsecvent, proiectul prevede aprobarea Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri.

Contractul de servicii publice propus spre aprobare conține clauze cu privire la:

- scopul Contractului;
- obligația serviciului de transport feroviar public de pasageri;
- cerințe privind serviciile prestate, obligațiile prestatorului de servicii cu referire la tarifele aplicate;
- modul de calculare a compensației alocate de Guvern;
- clauze privind succesiunea legală și subcontractarea serviciilor;
- modul de raportare și control;
- calculul obligațiilor serviciilor publice;
- penalități și stimulente;
- înlocuirea serviciilor feroviare în cazuri de forță majoră;
- impedimente justificatoare.

Subsecvent, proiectul prevede aprobarea Programului național de întreținere a infrastructurii feroviare și are scop determinării strategiei, precum obiectivele și acțiunile necesare a fi întreprinse, pentru implementarea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare.

3.2 Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Autorii au identificat și examinat o opțiune alternativă.

Această opțiune ar prevedea neexecutarea prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022, care atribuie Guvernului obligația de cofinanțare a activităților de dezvoltare și mentenanță a infrastructurii feroviare.

Lipsa suportului cuvenit pe parcursul ultimului deceniu, determină menținerea situațiilor de criză financiară la Î.S. "Calea Ferată din Moldova", din cauza că cuantumul cheltuielilor lunare sunt mai mari de veniturile întreprinderii.

În ceea ce se referă la contractul de servicii publice, a fost examinată opțiunea „a nu face nimic", însă neelaborarea proiectului Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri este contrară angajamentelor internaționale ale Republicii Moldova.

În cazul opțiunii respective, condițiile de transportare din trenurile locale de pasageri nu se vor schimba, fiind în continuare un element de risc la adresa siguranței și confortului pasagerilor.

Succesorul de drepturi al Î.S. „Calea Ferată din Moldova" nu va fi capabil să deschidă curse feroviare noi și nu va relansa circulația trenurilor locale de pasageri pe cursele închise.

Subsecvent, nu vor fi suplinite cursele trenurilor locale de pasageri cu material rulant cu grad înalt de confort. În același timp, cursele feroviare vor avea o frecvență redusă și nu vor efectua îmbarcarea/debarcarea pasagerilor la stațiile feroviare pe itinerarul cursei, fiind efectuate opriri de tren doar în anumite stații.

Totodată, în lipsa unui astfel de proiect de hotărâre de Guvern compania prestatoare de servicii nu va putea asigura investițiile în materialul rulant implicat în transport pasageri. Or, starea actualului parc rulant nu corespunde Drepturilor și obligațiilor pasagerilor în transportul feroviar și a regulilor de furnizare a serviciilor în transportul feroviar de pasageri, aprobate prin Hotărîrea Guvernului nr. 593/2023.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1 Impactul asupra sectorului public

Proiectul are un impact pozitiv asupra sectorului public.

În rezultatul implementării acestuia, se vor asigura condiții suficiente pentru efectuarea unei mobilități de pasageri în termeni restrânși și redirecționarea fluxurilor de la transportul rutier de călători la transportul feroviar. Astfel, se va micșora sarcina asupra drumurilor publice,

micșorând cheltuielile pentru întreținerea și reparația infrastructurii rutiere, alocate anual din bugetul de stat.

Punerea în aplicare a Contractului multianual evocat, va permite efectuarea unor lucrări suplimentare de reparație curentă și reparație capitală asupra infrastructurii feroviare publice, care are un grad sporit de uzură și necesită investiții urgente în scopul eliminării restricțiilor de circulație, majorând vitezele de circulație a trenurilor, precum și masa garniturilor feroviare, care pentru tranzitarea unor sectoare complicate, se decuplează.

Totodată, în urma implementării proiectului se vor asigura condiții suficiente pentru efectuarea unei mobilități de mărfuri și pasageri în termeni restrânși și redirecționarea fluxurilor de la transportul rutier la transportul feroviar. Astfel, se va micșora sarcina asupra drumurilor publice, micșorând cheltuielile pentru întreținerea și reparația infrastructurii rutiere, alocate anual din bugetul de stat.

4.2 Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Impactul financiar al proiectului este egal cu sumele financiare calculate în scopul punerii în aplicare a Codului transportului feroviar nr. 19/2022. Pentru anul 2026, în Legea bugetului de stat pentru anul 2026 nr. 322/2026, sunt planificat 300 milioane de lei pentru încheierea contractelor pentru întreținerea infrastructurii publice și serviciile publice de transport feroviar de pasageri.

Conform proiectului, cele 300 milioane de lei planificate pentru valorificare în anul 2026, urmează a fi împărțite pe următoarele destinații:

- 288 334 944,0 lei pentru mentenanța, reparația și dezvoltarea infrastructurii feroviare;

-11 665 056,0 lei pentru comandarea serviciilor de transport feroviar de pasageri.

Din cele 288 334 994,0 lei, 229 810 000,0 lei sunt destinate pentru:

- amenajarea stației Revaca pentru asigurarea transferului pasagerilor de la trenurilor Kîiv-Chișinău, Strășeni-Chișinău-Sîngera și Bender-Chișinău către/de la Aeroportul Internațional "Eugen Doga" Chișinău;

- continuarea reabilitării a încă șase sectoare critice pe tronsonul Cahul-Giurgiulești, care pot genera riscuri de surpări și perturbări pentru traficul feroviar, asigurând logistica feroviară strategică cu complexul portuar Giurgiulești;

- efectuarea lucrărilor de reparație a tronsonului de cale ferată Iargara-Cahul, care funcționează pe cele mai vechi șine și avînd un grad relativ uzat de funcționare;

- finalizarea și recepționarea lucrărilor pe tronsonul de cale ferată Prut-2 (Republica Moldova) – Fălciu (România);

- facilitarea accesului feroviar către Autogara de Nord din mun. Chișinău, pentru lansarea unui tren de pasageri care va face legătură dintre Aeroportul Internațional "Eugen Doga" Chișinău și autogara evocată, precum și amenajarea peroanelor de așteptare a stațiilor de la Sîngera și Autogara de Nord.

Serviciul de transport feroviar pasageri nu este profitabil și generează pierderi. În context, Î.S. „Calea Ferată din Moldova", prestând serviciul evocat în perioada 2013-2026 a înregistrat pierderi de circa 1,81 miliarde de lei. Datele privind situațiile financiar-economice ale serviciului respectiv sunt prezentate tabelar, după cu urmează:

Anul	Tipul trenului	Nr. pasagerilor	Venit (mil. lei)	Cheltuieli (mil. lei)	Pierderi (mil. lei)	Nr. trenuri locale	Nr. trenuri internaționale
2013	Local	1 114 288	10,6	181,1	-170,5	17	5
	Internațional	2 978 114	318,4	336,7	-18,4		
	Total:	**4 092 402**	**329,0**	**517,9**	**-188,9**		
2014	Local	1 230 897	11,3	175,6	-164,3	18	5
	Internațional	2 607 253	244,3	331,2	-86,9		
	Total:	**3 838 150**	**255,7**	**506,8**	**-251,1**		
2015	Local	1 047 779	12,8	166,7	-154,0	19	5
	Internațional	2 220 548	198,3	296,6	-98,3		
	Total:	**3 268 327**	**211,0**	**463,3**	**-252,3**		
2016	Local	462,135	7.1	134.0	-126.8	15	6
	Internațional	1,795,927	175.7	249.7	-74.0		

	Total:	**2,258,062**	**182.9**	**383.7**	**-200.8**		
2017	Local	207,290	3.8	107.8	-104.0	13	6
	Internațional	1,606,409	152.7	233.0	-80.2		
	Total:	**1,813,699**	**156.5**	**340.7**	**-184.3**		
2018	Local	224,571	3.6	104.5	-100.8	12	7
	Internațional	1,485,132	148.4	232.7	-84.3		
	Total:	**1,709,703**	**152.0**	**337.1**	**-185.1**		
2019	Local	201,964	4.1	101.5	-97.5	10	7
	Internațional	959,389	153.0	216.8	-63.8		
	Total:	**1,161,353**	**157.1**	**318.3**	**-161.2**		
2020	Local	212,758	2.4	117.0	-114.7	11	7
	Internațional	507,458	17.9	79.5	-61.6		
	Total:	**720,216**	**20.3**	**196.5**	**-176.2**		
2021	Local	200,827	2.4	103.3	-100.9	7	0
	Internațional	396,769	7.3	1.5	5.8		
	Total:	**597,596**	**9.7**	**104.8**	**-95.1**		
2022	Local	321,719	10.5	108.2	-97.7	5	5
	Internațional	32,467	7.5	23.9	-16.4		
	Total:	**354,186**	**18.0**	**132.1**	**-114.1**		
2023	Local	335,840	13.6	109.5	-95.9	6	4
	Internațional	103,717	32.0	48.6	-16.6		
	Total:	**439,557**	**45.6**	**158.1**	**-112.5**		
2024	Local	215,386	10.0	83.6	-73.6	3	3
	Internațional	104,993	33.9	58.5	-24.6		
	Total:	**320,379**	**43.9**	**142.2**	**-98.3**		
2025	Local	117,802	7.7	72.3	-64.6	3	4
	Internațional	88,348	31.0	40.2	-9.2		
	Total:	**206,150**	**38.7**	**112.5**	**-73.8**		
2026 (6 luni)	Local	25,816	2.1	29.6	-27.5	1	4
	Internațional	62,752	20.5	18.9	1.6		
	Total:	**88,568**	**22.6**	**48.6**	**-26.0**		

În ceea ce se referă la Contractul de servicii publice de transport feroviar de pasageri, acesta se propune a fi încheiat doar pe perioada 2026-2027, din motiv că încheierea acestuia pe o perioada îndelungată se recomandă a fi încheiat în urma unei proceduri de concurs dacă există solicitări oficiale ale operatorilor de transport din alte state de a intra pe piața Republicii Moldova sau în condiția că deja sunt înregistrate întreprinderi feroviare, care dețin acte permisive în vederea prestării serviciilor de transport feroviar de pasageri. În același timp, în scopul extinderii curselor feroviare, este necesar de efectuat o analiză privind itinerarele solicitate de cetățeni și mediul de afaceri, care va beneficia de mobilitatea feroviară a angajaților din alte localități.

Pînă la finalizarea analizei evocate, pînă la finele anului 2026 se propune de alocat 11 665 056 lei pentru continuarea circulației trenului Ungheni-Chișinău-Ungheni, care generează lunar cheltuieli 4,9 milioane lei, iar venit de doar 0,03 milioane lei, lansarea curselor Strășeni-Chișinău-Sângera și Bender-Chișinău-Bender.

Pentru anul 2027, se propune menținerea curselor administrate pînă la finele anului 2026 și extinderea itinerarelor trenurilor Ungheni-Chișinău-Ungheni și Bender-Chișinău-Bender. Cu toate acestea, Î.S. "Calea Ferată din Moldova", în limita bugetului alocat, poate extinde itinerarului curselor menționate inclusiv în anul 2026.

Bugetul de 88 883 874,0 lei este unul estimativ, bazat pe limitele stabilite în urma evaluărilor companiei de consultanță menționată mai jos și limitele propunerilor pentru cadrul bugetar mediu anual. Cuantumul estimării în cauză poate fi modificat în urma aprobării legii bugetare anuale pentru anul 2027, luând în considerare rata absorbției mijloacelor pentru anul 2026.

În vederea justificării cheltuielilor solicitate pentru Contractele enunțate, a fost efectuat un studiu de analiză, fiind verificată justificarea și transparența cheltuielilor. Conform analizei

respective, s-a stabilit că pentru perioada 2025-2027 urmează a fi alocate următoarele sume, după cum urmează:

Tipul contractului	Anul 2025, lei	Anul 2026, lei	Anul 2027, lei
Contractul multianual pentru administrarea Infrastructurii feroviare	567 677 249	570 592 466	573 565 988
Contractul de servicii publice de transport feroviar de pasageri	76 666 626	92 677 773	103 767 940
Total	644 343 875	663 270 239	677 333 928

Calculele au fost efectuate de compania de consultanță "Avistum", contractată de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare. Pe parcursul anilor anteriori Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale solicita pînă la 500 milioane de lei din bugetul de stat pentru punerea în aplicare a proiectul a contractelor respective. Drept urmare, proiectul Contractului multianual prevede și un deficit, care urmează a fi acoperit din veniturile Administratorului infrastructurii, care va percepe taxe de la întreprinderile feroviare pentru utilizarea infrastructurii de la data înregistrării în Registrul de stat al persoanelor juridice a S.A. "Calea Ferată din Moldova "Pasageri și Marfă".

Totodată, trebuie de ținut cont că conform Planului de acțiuni privind implementarea Concepţiei pentru restructurarea sectorului feroviar şi a Î.S. „Calea Ferată din Moldova", aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 1042/2017, sunt necesare cheltuieli în volum de circa 500-600 milioane lei anual din bugetul de stat pentru punerea în aplicare a Contractului multianual privind administrarea infrastructurii feroviare și Contractului de servicii publice de transport feroviar de pasageri. Cuantumul sumelor vizate este stipulat expres în Anexa nr. 2 la Hotărîrea Guvernului nr. 1042/2017.

Ulterior, deja prin Hotărârea Guvernului nr. 264/2025 cu privire la aprobarea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, s-a stabilit că Guvernul urmează să aloce 400 milioane de lei pentru implementarea acestuia contract, iar 173 milioane de lei sunt mijloace financiare, care se propun a fi acoperite de veniturile Administratorului infrastructurii feroviare. Dar, Hotărârea Guvernului nr. 264/2025 stabilește că Contractul multianual poate fi încheiat cu alocarea altor sume de mijloace financiare decât cele stipulate la Contract.

Astfel, prin aprobarea actelor vizate, Guvernul a setat valorile estimative, care trebuie de planificat pentru executarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 prin încheierea și punerea în aplicare a Contractelor menționate în proiectul hotărârii Guvernului și anume:

Acțiunea	Cuantumul stipulat în Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017, mii lei/anual	Cuantumul stipulat în Hotărârea Guvernului nr. 264/2025 sau Hotărârea Guvernului nr. 47/2023, mii lei	Suma propusă a fi alocată prin proiectul hotărârii Guvernului, anul, mii lei					Sursa de acoperire
			2026	2027	2028	2029	2030	
Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare	400 000,0	400 000,0	288 334,944	400 000,0	400 000,0	400 000,0	400 000,0	Bugetul de stat
	-	173 000,0	-	173 000,0	173 000,0	173 000,0	173 000,0	Veniturile Administratorului infrastructurii
Contractul de servicii publice de transport feroviar de pasageri	80 000,0	-	11 665,056	88 883,874	-	-	-	Bugetul de stat
	-	-	-	-	-	-	-	Veniturile întreprinderii feroviare

Pe parcursul anilor 2018-2026, Ministerul a prezentat propuneri Ministerului Finanțelor pentru includerea cheltuielilor privind contractul pentru administrarea infrastructurii feroviare în Cadrul Bugetar pe Termen Mediu și planificarea acestora în legea bugetară anuală.

De exemplu, în perioada ultimilor șase ani au fost solicitate următoarele:

- În anul 2020, la demersul Ministerului Finanțelor nr.04-2600 din 29.04.2020, prin răspunsul Ministerului nr.04-2600 din 29.04.2020 pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 150 mil.lei pentru 2020, 150 mil.lei pentru 2021, 150 mil.lei pentru 2022;
- În anul 2021, la demersul Ministerului Finanțelor nr.06/4-9/4 din 05.03.2021, prin răspunsul Ministerului nr.04-2741 din 04.06.2021, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 150 mil.lei pentru 2022, 150 mil.lei pentru 2023, 150 mil.lei pentru 2024;
- În anul 2022, la demersul Ministerului Finanțelor nr.06/4-9/3 din 17.03.2021, prin răspunsul Ministerului nr.04-2322 din 06.05.2022, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate, 250 mil.lei pentru 2023, 250 mil.lei pentru 2024, 300 mil.lei pentru 2025;
- În anul 2023, la demersul Ministerului Finanțelor nr.06/4-9/4 din 03.02.2023, prin răspunsul Ministerului nr.04-1308 din 03.02.2023, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 400 mil.lei pentru 2024, 400 mil.lei pentru 2025, 400 mil.lei pentru 2026;
- În anul 2024, la demersul Ministerului Finanțelor nr.06/4-9/4 din 20.02.2024, prin răspunsul Ministerului nr.04-1620 din 22.03.2024, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 200 mil.lei pentru 2025, 300 mil.lei pentru 2026, 400 mil.lei pentru 2027. Mai mult, pe parcursul anilor 2018-2019, la fel au fost propunerile cu referire la planificarea mijloacelor evocate.
- În anul 2025, la demersul Ministerului Finanțelor nr. 04-1744 din 03.04.2025, prin răspunsul Ministerului nr. 04-1744 din 03.04.2025, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 400 mil.lei pentru 2026, 400 mil.lei pentru 2027, 400 mil.lei pentru 2028.
- În anul 2026, la demersul Ministerului Finanțelor nr. 06/4-9/4 din 10 februarie 2026, prin răspunsul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr. 04-1612 din 26.03.2026, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 400 mil.lei pentru 2027, 400 mil.lei pentru 2028 și 400 mil.lei pentru 2029. Iar pentru Contractul de servicii publice de transport feroviar de pasageri au fost cerute 50 mil. lei pentru anul 2028 și 100 mil. lei pentru anul 2029.

Prin aceleași demersuri, pe parcursul anilor 2020-2025 a fost solicitată planificarea resurselor financiare și pentru contractul de servicii publice de transport feroviar de pasageri, bugetul anual estimat fiind de 80-150 milioane de lei.

Instrumentul legal de cofinanțare a activităților de administrare a infrastructurii feroviare instituit prin Codul transportului feroviar nr. 19/2022, de fapt transpune prevederile art. 30 alin. (2) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, care prevede că *Fără a aduce atingere competențelor lor privind planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare și principiului bugetar al anualității, atunci când acesta se aplică, statele membre se asigură că un acord de natură contractuală care respectă principiile și parametrii de bază din anexa V este încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin cinci ani*.

4.3 Impactul asupra sectorului privat

Implementarea prevederilor Contractului multianual evocat va permite administratorului infrastructurii să extindă zona de intervenție asupra infrastructurii feroviare, avînd posibilitatea să planifice lucrări complexe și costisitoare cu posibilitatea atragerii împrumuturilor și stingerii acestora într-un termen îndelungat.

Disponibilitatea şi calitatea infrastructurii influenţează în mare măsură economia națională și competitivitatea sectorului feroviar. Întreţinerea infrastructurii nu beneficiază de mijloacele necesare pentru a putea concura cu alte moduri de transport.

Contract multianual oferă avantaje mediului privat și are rolul de a:

- oferi un cadru de finanţare pe termen lung a activităţilor de întreţinere cu scopul de a determina ambele părţi să adopte o perspectivă pe termen lung şi să elaboreze planuri de întreţinere bazate pe cererea viitoare de servicii. Este important ca infrastructura feroviară să ţină seama de tiparele viitoare de cerere în materie de transport, ducând astfel la dezvoltarea traficului şi la creşterea veniturilor. În plus, acest contract permite să ajungă la compromisuri între interesele beneficiarilor de servicii feroviare şi cele ale administratorului feroviar, între activităţile de întreţinere şi calitatea reţelei, precum şi între activităţile de întreţinere pe termen scurt şi cele de reînnoire;
- completa cadrul de tarifare prin transferurile realizate în cadrul contractului multianual pentru a asigura stabilitatea financiară;
- asigura un control eficient al costurilor planificând pe termen lung activităţile de întreţinere feroviară cu scopul de a reduce costurile. Această procedură permite adaptarea volumului de lucru fără modificări de planuri de ultim moment. Printr-o alocare multianuală, administratorul poate să utilizeze fondurile într-un mod mai flexibil şi mai bine adaptat la nevoile economice;
- permite realizarea evaluărilor comparative şi a supravegherii reglementare prin stabilirea mai precisă a obiectivelor de performanţă. Stabilirea unor obiective de performanţă precise facilitează evaluarea poziţiilor relative ocupate de administratorul de infrastructură şi definirea rentabilităţii în funcţie de costurile administratorului de infrastructură, dar şi de performanţele acestuia;
- îmbunătăţi performanţa, bazându-se pe plăţi în funcţie de performanţă şi încetându-se compensarea administratorului de infrastructură pentru o anumită cheltuială, precum şi consolidând controlul de calitate. Criteriile de calitate se împart în două categorii: indicatori bazaţi pe calitatea serviciului de transport feroviar (viteză, siguranţă) şi cei bazaţi pe punerea la dispoziţie a infrastructurii (costul de întreţinere per kilometru de cale ferată, procentajul liniilor pe care există restricţii temporare de viteză);

Subsecvent, aportul anual financiar a Guvernului alocat pentru administrarea infrastructurii feroviare va micșora costul logisticii în urma micșorării timpului de transport fiind majorată limita de viteză a circulației trenurilor, reducerea timpului de rotație a vagoanelor destinate transportului de mărfuri, micșorarea consumului de motorină și lubrifianți, precum și reducerea orelor calculate pentru munca mecanicilor de locomotivă și asistenților acestora implicați nemijlocit în tracțiunea vagoanelor.

Finanțarea încrucișată a serviciului transport feroviar de pasageri și dezinteresul statului pe parcursul deceniilor în privința cofinanțării serviciului evocat prin asigurarea cetățenilor cu transport sigur, calitativ și confortabil au cauzat degradarea calității serviciilor de transport și au generat pierderi de circa 1,7 miliarde de lei afectând negativ activitatea Î.S. „Calea Ferată din Moldova”.

Prestarea serviciilor de transport pasageri de către o întreprindere feroviară, fondată de Guvern sau persoane private, este falimentară în lipsa asigurării suportului garantat din bugetul de stat.

Finanțarea încrucișată a serviciului respectiv este practicată de Î.S. „Calea Ferată din Moldova” de la independența Republicii Moldova pînă în prezent și a avut un impact pozitiv doar pînă la liberalizarea serviciilor de transport rutier de pasageri și mărfuri. Evoluția finanțării încrucișării se va examina prin prisma volumelor de mărfuri și numărului de pasageri transportați de Î.S. „Calea Ferată din Moldova”.

Reieșind din datele statistice, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” a transportat mărfuri, în perioada anilor 1995-2008, în mediu 11 512 650 tone/anual, dar în perioada anilor 2009-2021,

în mediu 4 251 760 tone/anual. Anii 2022-2026 sunt incomparabili din punct de vedere a statisticii în contextul războiului dintre Ucraina și Federația Rusă.

Analizând datele respective, tragem concluzia că Î.S. „Calea Ferată din Moldova" a avut venituri de zeci de milioane de dolari S.U.A. în perioada anilor 1995-2008, fiind posibilă nu doar acoperirea pierderilor în transportul feroviar de pasageri local, dar și finanțarea mentenanței infrastructurii feroviare și dezvoltării infrastructurii feroviare, construind tronsonul de cale ferată Cahul-Giurgiulești.

O altă cauză este justificată prin faptul că în perioada anilor 1990-2000, practic nu exista concurență dintre transportul feroviar și transportul rutier de pasageri. Acest avantaj permitea monopolizarea serviciilor de transport de pasageri interraional și permitea încasarea veniturilor suficiente pentru mentenanța garniturilor de tren.

În urma dezvoltării serviciilor de transport rutier de pasageri, majoritatea pasagerilor transportului feroviar au ales să schimbe tipul de transport cu care aceștia vor călători. Astfel, transportul rutier de pasageri oferea mai multe facilități călătorilor, de exemplu oprirea autovehiculului în orice locație, ceea ce este imposibil în raport cu o cursă feroviară de pasageri.

În urma crizei mondiale economice din 2008-2009, volumele de mărfuri transportate pe cale ferată s-au micșorat de 3 ori, ceea ce s-a răsfrâns asupra veniturilor Î.S. „Calea Ferată din Moldova", precum și a cantității și a calității serviciilor de transport feroviar de pasageri.

Din anul 2009, datele statistice și situațiile financiar-economice ale întreprinderii nominalizate, comunicau expres despre necesitatea atragerii atenției statului la numărul redus de pasageri transportați pe cursele feroviare locale, calității serviciilor și pierderilor înregistrate la prestarea serviciului respectiv. Administrațiile a Î.S. „Calea Ferată din Moldova" informau Guvernul despre dificultățile întimpinate și necesitatea intervenției pentru a menține serviciile de transport local de pasageri. Reticența Guvernului de a interveni se justifica prin faptul că întreprinderea generează anumite venituri din transport marfă și prin intermediul încrucișării financiare respective, întreprinderea urmează să asigure cetățenii cu curse feroviare locale de pasageri.

Dezinteresul nominalizat, în comun cu respingerea propunerii de a subvenționa întreținerea infrastructurii feroviare, au adus Î.S. „Calea Ferată din Moldova" în prag de faliment. Aceasta înregistrând lipsă de lichidități financiare pentru acoperirea cheltuielilor. Astfel, în anul 2015, anii 2020-2021 și anii 2024-2025, administrația Î.S. „Calea Ferată din Moldova" nu avea capacitate să remunereze angajații pentru munca prestată.

Astfel, în lipsa suportului adecvat din partea Guvernului, este necesar de lichidat serviciul de transport feroviar de pasageri.

4.4 Impactul social

Proiectul are impact social, în special în contextul asigurării accesului la servicii de calitate în domeniul transportului feroviar, prestate în condiții de siguranță și fiabilitate, prin creșterea mobilității transportului de mărfuri și pasageri în termeni restrânși în transportul feroviar.

Există potențial de a majora volumul pasagerilor transportați cu trenurile locale. În context, liberalizarea pieței serviciilor de transport pasageri și posibilitatea contractării serviciilor respective de către stat, sporește atractivitatea pentru mediul de afaceri de a investi în material rulant, având garanții pe termen lung convenite în contractele privind obligațiile de servicii publice de pasageri, privind sustenabilitatea serviciului și co-finanțarea acestuia de către comanditar.

În context, implementarea instrumentului de cofinanțare a serviciilor de transport feroviar de pasageri va permite extinderea curselor feroviare.

4.4.1 Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul nu are impact asupra datelor cu caracter personal.

4.4.2 Impactul asupra echității și egalității de gen

Proiectul nu are impact asupra egalității și egalității de gen.

4.5 Impactul asupra mediului

Proiectul nu are un impact direct asupra mediului.

Totuși, se poate deduce indirect că îmbunătățirea infrastructurii feroviare și dezvoltarea transportului feroviar, un obiectiv major al Contractului multianual menționat, ar putea avea efecte pozitive asupra mediului pe termen lung. Transportul feroviar este considerat un mod de transport mai prietenos cu mediul în comparație cu transportul rutier, deoarece emisiile de gaze cu efect de seră sunt mai reduse. De asemenea, sprijinirea proiectelor de infrastructură durabilă, rezistență la schimbările climatice, este un alt element care contribuie la obiectivul de a reduce impactul negativ asupra mediului.

Astfel, deși impactul imediat asupra mediului nu este semnificativ, pe termen lung, proiectul poate contribui la îmbunătățirea sustenabilității transportului.

Călătoria cu trenul rămâne cel mai ecologic mod de transport de pasageri din Europa. Evaluarea are la bază cercetarea diferitelor tipuri de transport în sprijinul eforturilor pentru punerea în aplicare a Acordului ecologic al Uniunii Europene. Raportul anual de transport și mediu realizat de Agenția Europeană de Mediu îndeamnă oamenii să aleagă transportul feroviar datorită nivelului redus al emisiilor de gaze cu efect de seră pe care acesta le produce.

Acordul Verde European își dorește ca Europa să devină primul continent neutru din punct de vedere climatic. Printre altele, acesta include ca obiectiv reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din transporturi cu 90% până în anul 2050 comparativ cu anul 1990. Schimbarea altor tipuri de transport de pasageri pe cel feroviar poate juca un rol cheie în atingerea acestui obiectiv, deoarece trecerea la un transport sustenabil poate aduce o contribuție importantă la scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră. În 2018, sectorul transporturilor a reprezentat 25% din emisiile de gaze cu efect de seră din UE. Din aceste emisii 72% provin din transportul rutier, 14% din cel maritim, 13% din cel aviatic, iar din transportul feroviar provin doar 0.4%.

4.6 Alte impacturi și informații relevante

-

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1 Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul nu transpune legislația UE

5.2 Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

-

6. Avizarea şi consultarea publică a proiectului

Anunțurile privind inițierea procesului de elaborare și de consultare a proiectului actului normativ au fost plasate pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/17970).

Proiectul a fost supus procesului de avizare, conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și a fost plasat pe paginile web www.midr.gov.md și particip.gov.md pentru consultări publice.

Proiectul a fost avizat de următoarelor instituții:

- Ministerul Finanțelor (nr. 09/2-03/618/1352 din 18.08.2026);
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 03-2879 din 19.08.2026);
- Ministerul Afacerilor Interne (nr. 38/3311 din 17 august 2026, nr.);
- Ministerul Energiei (nr. 05-2231 din 19 august 2026);
- Consiliul Concurenței (nr. DJ-06/947-1787 din 20 august 2026);
- Agenția Proprietății Publice (nr. 05-04-6328 din 18.08.2026);
- Agenția Feroviară (nr. 01-194 din 11.08.2026);
- Î.S. „Calea Ferată din Moldova” (nr. 1484 din 14.08.2026).

După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ a fost supus expertizării de către Ministerul Justiției (nr. 04/2-9938 din 01.09.2026) și Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/15325 din 21.08.2026)

7. Concluziile expertizelor

Proiectul hotărîrii a fost supus expertizei juridice în conformitate cu prevederile art. 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind recepționat avizul Ministerului Justiției nr. 04/2-9938 din 01.09.2026. O parte a obiecțiilor și propunerilor au fost luate în considerare la definitivarea proiectului. Prin demersul nr. 06/2/15325 din 21.08.2026, a fost comunicată poziția Centrului Național de Anticorupție, care a informat că în virtutea atribuțiilor exercitate conform prevederilor Legii nr.1104/2002, este obligat să întreprindă acțiuni de prevenire și combatere a corupției, inclusiv prin efectuarea expertizei anticorupție a proiectelor de acte normative, cu respectarea principiilor, criteriilor și procedurii de efectuare a acesteia stabilite de cadrul normativ primar de resort - Legea integrității nr.82/2017, Legea cu privire la actele normative nr.100/2017 și în strictă conformitate cu Metodologia de efectuare a expertizei anticorupție a proiectelor de acte normative. Potrivit conceptului reglementat de cadrul normativ de resort evidențiat supra, expertiza anticorupție vizează actele normative de aprobare a normelor juridice, în sensul prevăzut de Legea nr.100/2017 (cu caracter public, obligatoriu, general și impersonal, care stabilesc, modifică ori abrogă norme juridice care reglementează nașterea, modificarea sau stingerea raporturilor juridice și care sînt aplicabile unui număr nedeterminat de situații identice). Astfel, în virtutea prevederilor art.28 alin.(2) din Legea nr.82/2017, coroborat cu prevederile art.2, 34, 36 al Legii nr.100/2017, proiectul prenotat nu este pasibil de expertiza anticorupție.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
În urma aprobării proiectului nu va trebui de modificat cadrul normativ.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Nu este necesar de aprobat acte suplimentare în vederea punerii în aplicare a proiectului.

Viceprim-ministru
Ministru **Vladimir BOLEA**

Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiectul hotărârii Guvernului *pentru aprobarea Programului național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030 și pentru aprobarea încheierii Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pentru anii 2026-2030 și a Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026-2027* (791/MIDR/2026)

Instituția	Nr.crt.	Conținutul obiecției/propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Agenția Feroviară (nr. 01-194 din 11.08.2026)	1	Având în vedere importanța strategică a documentelor propuse spre aprobare, considerăm necesară revizuirea formulărilor utilizate, în special a celor din Capitolele I și II ale Anexei nr. 1 la proiect, întrucât se constată utilizarea unor exprimări greoaie, precum și a unor termeni și noțiuni tehnice improprii domeniului feroviar, care par a fi rezultatul traducerii sau al preluării neadaptate a unor formulări din limba rusă, cum ar fi: „refacerea prismului de piatră spartă și a terasamentului căii” – în literatura de specialitate în limba română se utilizează sintagma „refacerea prismei de balast din piatră spartă și a terasamentului căii ferate”; „linii de comunicații și automatizare” – corect ar fi „linii de telecomunicații și semnalizare”; „A șasă prioritate”; „A șapte prioritare”, etc. În acest sens, se recomandă revizuirea terminologică și redacțională a textului, în vederea asigurării clarității, coerenței și utilizării unei terminologii tehnice feroviare adecvate.	Se acceptă parțial. Astfel, sintagmele “refacerea prismului de piatră spartă și a terasamentului căii” și “linii de comunicații și automatizare” au most modificate conform propunerii.
	2	În Registrul infrastructurii din Anexa nr. 2 la Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare nu sunt incluse toate elementele principale ale infrastructurii feroviare, prevăzute în art. 52 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, cum ar fi: - liniile de stație și liniile industriale aflate la balanța administratorului de infrastructură; - lucrările de artă (poduri, podețe, tuneluri); - trecerile la nivel; - aparatele de cale; - numărul de traverse de lemn/beton; - descrierea compartimentului de asigurare cu energie electrică (posturile și cutiile de transformare, liniile electrice de tensiune înaltă, liniile electrice pentru.	Nu se acceptă, din motiv că conform art. 8 alin. (1) și (2) din Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, administratorul ține un registru separat de infrastructură, care trebuie să corespundă art. 52 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Astfel, nu este necesar de dublat această informație din considerentul că starea infrastructurii se evaluează zilnic fiind efectuate actualizări în Registru, fapt ce nu poate fi efectuat în

		consumatori finali, etc)	raport cu informațiile într-o Hotărâre de Guvern. Drept urmare, datele prezentate în proiect, fac referință la datele generale a infrastructurii.
Î.S. "Calea Ferată din Moldova" (nr. 1484 din 14.08.2026)	3	Propunem adăugarea de informații suplimentare la partea descriptivă a Capitolului I. "Caracteristicile infrastructurii reale și ale dezvoltării infrastructurii". Texrul este atașat în Anexa nr. 1. De asemenea, propunem efectuarea unor ajustări la Tabelul 3 "Planul de acțiuni de implementare a Proiectului național de infrastructură feroviară". Textul cu modificări și completări este atașat în Anexa nr. 2.	Se acceptă, redactat.
Ministerul Afacerilor Interne (nr. 38/3311 din 17 august 2026)	4	Din temeiul de adoptare a proiectului hotărârii se va exclude textul „art. II la Legea nr. 147/2026 pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 (cofinanțarea sectorului feroviar) (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2026, nr. __, art. ___)", acesta regăsindu-se deja în sintagma „cu modificările ulterioare". Propunerea este valabilă și pentru temeiul indicat în anexa nr. 3 „Contract privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri", precum și la pct. 2 din Nota de fundamentare a proiectului.	Nu se acceptă. La promovarea Legii nr. 147/2026 pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 (cofinanțarea sectorului transportului feroviar), Ministerul Justiției a insistat ca derogările propuse să fie instituite aparte de textul Codului transportului feroviar nr. 19/2022. Drept urmare, prevederile art. II din Legea nr. 147/2026 au un scop special și sunt instituite pentru promovarea prezentului proiect de hotărâre de Guvern.
	5	La anexa nr. 1 la proiectul hotărârii, denumirea „Programul național de infrastructură feroviară" se va completa cu textul „pentru anii 2026-2030", în vederea uniformizării acesteia cu denumirea prevăzută în proiectul hotărârii Guvernului.	Se acceptă, redactat.
	6	Potrivit Componentei nr. 4 „Dezvoltarea infrastructurii feroviare de frontieră" din capitolul III al Programului național de infrastructură feroviară, autorul și-a propus drept priorități modernizarea sectorului „Cantemir-Fălciu", inclusiv construirea liniei feroviare cu ecartament european de 1435 mm, dezvoltarea infrastructurii punctelor de trecere a frontierei, crearea condițiilor pentru creșterea volumului transporturilor internaționale, sporirea capacității stațiilor de frontieră și modernizarea dotării tehnice a punctelor de trecere a frontierei de stat.	Nu se acceptă, Programul național de infrastructură feroviară este un document general, care stabilește unele priorități și scopuri pentru viitoarele cinci ani. Acesta este corelat cu Planul de acțiuni de implementare a Programului respectiv, dar nu înseamnă că Planul de acțiuni ar trebui să prevadă dezvoltarea infrastructurii

		Totodată, în Tabelul nr. 3 „Planul de acțiuni de implementare a Programului național de infrastructură feroviară” nu au fost identificate acțiuni concrete pentru realizarea acestei componente, cu excepția acțiunii nr. 5 „Finalizarea lucrărilor pe tronsonul Prut-2 (Republica Moldova)-Fălciu (România)”, stabilită pentru anul 2026. În lipsa unor acțiuni concrete stabilite în Planul de acțiuni, cu resurse alocate, termene clare de realizare și responsabilități definite, realizarea obiectivelor stabilite în cadrul acestei componente poate fi afectată. În acest sens, se recomandă formularea unor acțiuni concrete în partea ce vizează dezvoltarea și modernizarea dotării tehnice/infrastructurii punctelor de trecere a frontierei de stat.	auxiliare, cum ar fi de exemplu construcția sau modernizarea încăperilor destinate activității autorităților de management integral al frontierei sau autorităților vamale. Or, aceste obiective nu cad sub incidența noțiunii de “infrastructură feroviară” după cum prevede Codul transportului feroviar nr. 19/2022.
	7	La Componenta nr. 5 „Implementarea platformei digitale unificate de administrare a infrastructurii feroviare și a procesului de transport „ASOUP CorePlatform””, acțiunea nr. 5 din Tabelul nr. 3, prevăzută pentru anul 2027, stabilește, între rezultatele urmărite, „schimbul automat de informații cu agențiile guvernamentale, serviciile vamale, operatorii de infrastructură și întreprinderile feroviare”. Reieșind din atribuțiile Inspectoratului General al Poliției de Frontieră privind asigurarea regimului frontierei de stat și a regimului zonei de frontieră, se propune includerea Inspectoratului General al Poliției de Frontieră în procesul schimbului de date, în limitele informațiilor care prezintă interes de serviciu, precum cele privind managementul circulației trenurilor, lucrările de întreținere în zona de frontieră și restricțiile temporare de viteză sau de circulație în zona de frontieră.	Se acceptă, redactat.
	8	La pct. 3 din proiectul hotărârii Guvernului, sintagma „Mijloacele fininanciare” se va substitui cu sintagma „Mijloace financiare”.	Se acceptă, redactat.
	9	În cuprinsul Programului se va verifica și uniformiza scrierea denumirilor localităților și a tronsoanelor feroviare, în conformitate cu denumirile oficiale ale acestora. În particular, se vor corecta denumirile „Mătiuți” în „Mateuți”, „Valchineț” în „Vălcineț”, „Giurgiulesti” în „Giurgiulești” și „Cainar” în „Căinari”.	Se acceptă, redacta.
	10	În Tabelul nr. 3 „Planul de acțiuni de implementare a Programului național de infrastructură feroviară” se va revizui numerotarea și succesiunea acțiunilor, în vederea asigurării unei ordini consecutive și coerente.	Se acceptă, redactat.

		În particular, pentru anul 2026, după acțiunea nr. 5 sunt indicate acțiunile nr. 9 și nr. 10, iar pentru anul 2027, după acțiunea nr. 5 este indicată acțiunea nr. 7. Totodată, se vor verifica și corela termenele indicate în Plan, astfel încât acestea să corespundă anului de inițiere a acțiunii și perioadei indicate în coloana „Termenii de executare”. În acest sens, la acțiunea nr. 4 prevăzută pentru anul 2030 este indicat termenul „Ianuarie-Decembrie 2027”, care urmează a fi corelat cu anul în care este plasată acțiunea.	
	11	În conformitate cu art. 54 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul urmează a fi revizuit sub aspect redacțional, în vederea utilizării unui limbaj simplu, clar și concis, cu respectarea normelor gramaticale, ortografice și de punctuație.	Se acceptă, redactat.
Ministerul Finanțelor (nr. 09/2-03/618/1352 din 18.08.2026)	12	La proiectul de hotărâre: Conform art. 48 al Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar fiscale nr. 181/2014, cadrul bugetar pe termen mediu (CBTM) se elaborează și se aprobă pe un termen de trei ani. Însă, prin proiectul de hotărâre prezentat spre examinare se propune aprobarea Programului național de infrastructură feroviară și contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pe o perioadă de 5 ani (2026-2030), ceea depășește orizontul de timp al cadrului de resurse și cheltuieli conform legislației bugetar-fiscale în vigoare. Deși art. 30, alin. (2) din Codul feroviar nr. 19/2022 prevede că Guvernul aprobă încheierea contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pe o perioadă de cel puțin cinci ani, asumarea unor obiective și necesități financiare pentru o perioadă care depășește orizontul de planificare al CBTM trebuie corelată cu principiile și procedurile de planificare bugetară stabilite de legislația în domeniul finanțelor publice. În lipsa unor surse de finanțare identificate și a unei corelări clare cu limitele de cheltuieli aprobate în cadrul bugetar, există riscul ca aprobarea documentelor respective să genereze așteptări privind finanțarea unor angajamente pentru care nu există acoperire bugetară certă, precum și riscul neimplementării obiectivelor prevăzute în Program. În acest context, proiectul de hotărâre urmează a fi completat cu un punct în următoarea redacție:	Se acceptă, redactat.

		„Prevederile programului vor fi implementate din contul și în limita alocațiilor aprobate anual în bugetul de stat în aceste scopuri”.	
	13	La proiectul Programului Conform Anexei nr.3 Planul de acțiuni de implementare a programului național de infrastructură feroviară, până la finele anului 2026 sunt asumate angajamente aferente elaborării proiectelor de executare a obiectivelor, precum și, în unele cazuri, executarea propriu-zisă a acestora, în valoare de 240,0 mil.lei. Având în vedere complexitatea lucrărilor, durata procedurilor de proiectare, contractare și executare, precum și perioada rămasă până la finele anului bugetar 2026, există riscul ca termenele prevăzute să nu fie realiste din perspectiva capacității efective de implementare și valorificare a mijloacelor financiare. Astfel, se propune reevaluarea calendarului de implementare a unor lucrări și, după caz, etapizarea și transferarea pentru anul 2027.	Se acceptă. Pentru anul 2026, acțiunile 1-3 din Planul de acțiuni de implementare a Programului național de infrastructură feroviară este deja inițiată, fiind necesar de inițiat a două etapă de realizare a acțiunii și anume de lansat achizițiile de executare a lucrărilor și de supraveghere a lucrărilor. Acțiunea 4 din Planul evocat deja este lansată, fiind desfășurată licitația pentru procurarea materialelor și este necesar doar de notificat furnizorul despre începerea livrării materialelor. Acțiunile 5 și 8 din Plan au fost finalizate și urmează doar de achitat antreprenorilor. Acțiunile 6-7, 9-10 abia se lansează și pot avea careva tărăgănări de implementare a acțiunilor din varii motive administrative și tehnice. Drept urmare, acțiunile în cauză au fost dublate și pentru anul 2027, fiind modificate bugetele anuale de implementare a acțiunii.
	14	La proiectul contractului multianual Proiectul de hotărâre prevede aprobarea Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026-2027, în timp ce punctul 4 al documentului indică un grafic de alocare a fondurilor bugetare pe o perioadă de 5 ani. Această neconcordanță creează confuzii aferente corectitudinii datelor indicate, ceea ce impune necesitatea verificării și corelării perioadelor indicate în proiectul de hotărâre și în documentele anexate.	Nu se acceptă din motiv că Ministerul vrea să extindă geografia curselor feroviare prestate în calitate de servicii publice. Extinderea în cauză urmează a fi efectuată în urma unei analize suplimentare planificate pentru începutul anului 2027. În același timp, în cadrul discuțiilor cu deputații din Parlamentul Republicii Moldova privind Legea nr. 147/2026

			pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 (cofinanțarea sectorului transportului feroviar), s-a convenit de a evita contractarea serviciilor publice de transport feroviar pasageri pe un termen lung, avînd necesitatea de continuare a serviciilor în perioada de reorganizare a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” și primul an după separare. Suplimentar, atragem atenția la faptul că art. 78^1 alin. (6) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 stabilește că durata contractelor de servicii publice atribuite în mod direct nu depășește 10 ani. În concluzie, termenul contractului nu este unul fix ci variabil.
	15	Totodată, începând cu anexa nr. 3 și până la finalul „Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026–2027”, se propune înlocuirea termenului „Achizitor” cu termenul „Beneficiar”. Obiectul contractului îl constituie prestarea serviciilor publice de transport feroviar de pasageri de către Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, în condițiile și pentru perioada stabilite prin contract, iar Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de parte contractantă, exercită drepturile și își asumă obligațiile aferente beneficiarului serviciilor contractate. Potrivit art. 1375 din Codul civil al Republicii Moldova nr. 1107/2002, contractul de prestări servicii este raportul juridic în cadrul căruia o parte, denumită „prestator”, se obligă să presteze celeilalte părți, denumită „beneficiar”, anumite servicii, iar aceasta se obligă să achite retribuția convenită. Reglementările Codului civil privind prestările de servicii utilizează, în mod corespunzător, terminologia „prestator” și „beneficiar”. Utilizarea termenului „Beneficiar” în locul termenului „Achizitor” urmărește corelarea terminologiei utilizate în „Contractul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri” cu natura	Se acceptă, redactat.

		raportului contractual de prestare a serviciilor și evitarea unei eventuale confuzii cu terminologia specifică contractelor de achiziții publice.	
	16	Referitor la Nota de fundamentare Nota de fundamentare urmează să corespundă rigorilor stabilite în art.30 din Legea cu privire la actele normative nr.100/2017, conform cărora vor fi indicate cheltuielile (bugetare și nebugetare) necesare pentru implementarea prevederilor propuse, prin completarea acesteia cu o fundamentare riguroasă a impactului financiar, inclusiv confirmarea dacă cheltuielile suplimentare au fost incluse în propunerile înaintate în procesul de elaborare a Cadrului Bugetar pe Termen Mediu 2027-2029. Or, conform art.17 alin. (2) din Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014, pe parcursul anului bugetar în curs nu pot fi puse în aplicare decizii care conduc la majorarea cheltuielilor bugetare dacă impactul financiar al acestora nu este prevăzut în buget.	Se acceptă, nota a fost completată cu textul care prevede la demersul Ministerului Finanțelor nr. 06/4-9/4 din 10 februarie 2026, prin răspunsul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr. 04-1612 din 26.03.2026, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 400 mil.lei pentru 2027, 400 mil.lei pentru 2028 și 400 mil.lei pentru 2029. Iar pentru Contractul de servicii publice de transport feroviar de pasageri au fost cerute 50 mil. lei pentru anul 2028 și 100 mil. lei pentru anul 2029.
	17	Totodată, cu titlu informativ, se menționează că, în bugetul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale sunt prevăzute anual mijloace financiare pentru contracte de servicii publice și contracte multianuale în domeniul infrastructurii feroviare în sumă de 300,0 mil.lei. În contextul celor menționate, proiectul se propune a fi definitivat prin prisma obiecțiilor și propunerilor formulate în prezentul aviz.	Nu se acceptă, din motiv că acele mijloace au fost planificate din cauza condiționării de Planul de Creștere, suma fiind stabilită subiectiv de Ministerul Finanțelor, din motiv că anterior Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nu prezenta planul de investiții necesar a fi realizat în domeniul transportului feroviar. Mai mult ca atît, prin demersul nr. 04-1612 din 26.03.2026, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a cerut sume mai mari pentru realizarea obiectivelor stipulate în proiect. Drept urmare, suma de 300 milioane de lei este una mică în raport cu necesitățile de restabilire a infrastructurii feroviare, aflate într-o stare nesatisfăcătoare.

Agenția Proprietății Publice (nr. 05-04-6328 din 18.08.2026)	18	În acest sens, relevăm că, proiectul urmărește crearea cadrului necesar pentru administrarea și finanțarea infrastructurii feroviare, inclusiv prin încheierea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pentru anii 2026–2030 între Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Î.S. „Calea Ferată din Moldova". Potrivit notei de fundamentare, contractul multianual constituie instrumentul prin care urmează a fi stabilite angajamentele și responsabilitățile părților în vederea implementării strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, precum și cadrul unei finanțări multianuale, necesare pentru acoperirea într-o manieră predictibilă a necesităților de întreținere, reînnoire și modernizare a infrastructurii feroviare. În acest context, implementarea măsurilor propuse este de natură să contribuie la îmbunătățirea stării infrastructurii feroviare, a siguranței și calității acesteia, precum și la crearea premiselor pentru dezvoltarea durabilă a sectorului feroviar. Totodată, urmare consultării proiectului cu Î.S. „Calea Ferată din Moldova", solicităm să se țină cont la definitivarea proiectului de propunerile și obiecțiile formulate de întreprindere, remise Agenției și anexate la prezentul aviz.	Se acceptă, propunerile Î.S. "Calea Ferată din Moldova" au fost acceptate.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 03-2879 din 19.08.2026)	19	Comunicăm lipsa de obiecții și propuneri. Totodată, pentru precizare, având în vedere că infrastructura feroviară constituie bun al domeniului public al statului, iar, în urma reorganizării Î.S. „Calea Ferată din Moldova" în societate pe acțiuni, bunurile aferente acestei infrastructuri urmează a fi transmise societății cu drept de folosință, ar fi oportun să se clarifice care dintre autoritățile statului va ține în evidența sa contabilă aceste bunuri, în calitate de administrator al proprietății publice a statului.	Se acceptă. Aceste norme deja se regăsesc la art. 52 alin. (4) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.
Ministerul Energiei (nr. 05-2231 din 19 august 2026)	20	În ansamblu, Proiectul este susținut, întrucât modernizarea prin electrificarea infrastructurii feroviare se corelează cu obiectivele și direcțiile de politică energetică promovate prin proiectul Strategiei Energetice a Republicii Moldova până în anul 2050 și cu Planul Național Integrat pentru Energie și Climă 2025-2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 86/2025, contribuind la creșterea eficienței transportului, reducerea consumului de combustibili fosili și creând premise pentru utilizarea energiei electrice provenite din surse regenerabile în transportul feroviar.	Se ia act.
	21	În proiectul supus avizării este inclusă o secțiune distinctă intitulată „II. Strategia de construcție, reconstrucție și întreținere a infrastructurii feroviare", deși actul	Clarificăm faptul că Programul național de infrastructură feroviară, a fost elaborat

		supus aprobării este intitulat „Programul național de infrastructură feroviară pentru anii 2026–2030” (denumit în continuare Program), și prin urmare este necesar de clarificat raportul dintre Program și documentul strategic sectorial din care acesta derivă.	conform art. 61 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Acest articol stabilește că Programul include: a) caracteristicile actuale şi starea infrastructurii feroviare din Republica Moldova; b) strategia de construcţie, reconstrucţie şi întreţinere a infrastructurii feroviare; c) componentele de dezvoltare în construcţia de noi capacităţi de infrastructură de importanţă deosebită pentru Republica Moldova; d) definirea structurii, a dinamicii implementării şi a priorităţilor, a sumelor şi a surselor de finanţare necesare pentru implementarea activităţilor din cadrul Programului naţional de infrastructură feroviară. Drept urmare, proiectul corespunde rigorilor actului normativ special și este elaborat corespunzător cerințelor reglementate de acesta.
	22	Se consideră necesară revizuirea terminologiei respective în vederea uniformizării acesteia cu terminologia utilizată în legislația și actele normativ-tehnice din domeniul electroenergetic, deoarece în proiectul Programului se utilizează în mod repetat termenii „linii prin cablu”, „linii de cablu”, „cabluri de putere” și „rețele de cabluri”. În acest sens, se recomandă utilizarea termenului „cablu” pentru desemnarea produsului/elementului constructiv propriu-zis, iar pentru obiectul de infrastructură destinat transportului sau distribuției energiei electrice se propune utilizarea sintagmelor „linie electrică în cablu” și „rețele electrice”.	Se acceptă, redactat.
	23	Având în vedere că proiectul constată că o pondere semnificativă a rețelelor electrice cu durata de exploatare depășită, se recomandă ca lucrările de modernizare să prevadă, în măsura fezabilității tehnice și economice, echipamente	Se acceptă, redactat.

		ce ar permite nu doar creșterea fiabilității sistemelor, ci și reducerea consumului și pierderilor de energie electrică, precum sunt transformatoare de forță cu pierderi reduse, echipamente de compensare a energiei reactive, sisteme moderne de protecție și automatizare, contorizare inteligentă, monitorizarea parametrilor de calitate a energiei electrice și sisteme de stocare a energiei.	
	24	Se consideră necesară evaluarea impactului electrificării infrastructurii feroviare asupra sistemului electroenergetic național, inclusiv sub aspectul necesarului suplimentar de energie electrică și putere, profilului de sarcină, punctelor de racordare, capacității disponibile a rețelelor electrice și necesității dezvoltării/consolidării acestora, precum și al impactului asupra securității aprovizionării cu energie electrică.	Se acceptă parțial. Cu suportul Comisiei Europene, încep lucrările de elaborare a studiului de fezabilitate a construcției de cale ferată Ungheni-Chișinău. Această propunere va fi luată în considerare la efectuarea studiului de fezabilitate menționat și însuți la lucrările de proiectare a tronsonului evocat.
	25	În condițiile în care Proiectul include obiectivul specific privind creșterea eficienței energetice și reducerea poluării, iar infrastructura feroviară națională este în prezent neelectrificată și exploatarea trenurilor se realizează exclusiv cu tracțiune diesel, se consideră necesară includerea unor indicatori energetici și de decarbonizare, precum lungimea rețelei electrificate (km), consumul specific de energie electrică (kWh/tren-km), reducerea emisiilor de CO_2 aferente transportului feroviar (tone/an).	Se acceptă, redactat.
	26	Totodată, se propune revizuirea structurii proiectului Programului în vederea asigurării conformității acestuia cu prevederile pct. 16–19 din Regulamentul cu privire la planificarea strategică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020, prin prezentarea trasabilității acestuia cu strategia din care derivă, cu definirea mai clară a obiectivelor generale, obiectivelor specifice, acțiunilor planificate, indicatorilor de monitorizare și resursele financiare.	Nu se acceptă din motiv că conținutul Programului feroviar este reglementat de art. 61 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Normele vizate diferă de cele reglementate de Hotărârea Guvernului nr. 386/2020. Drept urmare, potrivit art. 5 alin. (3) din Legea 100/2017 privind actele normative, se aplică norma actului normativ special.
Consiliul Concurenței (nr. DJ-06/947-	27	Proiectul Programului național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030 și Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pentru anii 2026-2030, propune alocarea mijloacelor financiare prin intermediul Ministerului	Se acceptă, redactat.

1787 din 20 august 2026)		Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în vederea întreținerii și reînoirii infrastructurii feroviare și facilitățile de servicii a ÎS "Calea Ferată din Moldova". Astfel, ținem să comunicăm, în situația în care mijloacele financiare alocate ÎS„Calea Ferată din Moldova" vor fi utilizate exclusiv pentru întreținerea infrastructurii feroviare și va fi asigurată ținerea evidenței contabile separate a veniturilor și costurilor pentru fiecare activitate unde vor fi utilizate aceste mijloace financiare, această măsură nu prezintă semne de ajutor de stat în sensul reglementat de art. 3 alin. (1) din Legea nr.139/2012 cu privire la ajutorul de stat. În eventualitatea în care mijloacele financiare propuse a fi alocate ÎS „Calea Ferată din Moldova" vor fi utilizate în alte scopuri decât cele legate exclusiv de infrastructura feroviară, atunci acordarea mijloacelor financiare propuse ar putea cădea sub incidența Legii nr.139/2012 cu privire la ajutorul de stat. Subsecvent, considerăm necesar completarea proiectului Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pentru anii 2026-2030 cu norme care să prevadă expres obligația ținerii evidenței separate a veniturilor și costurilor pentru fiecare activitate distinctă sau a conturilor distincte astfel încât sprijinul acordat pentru întreținerea și reînoirea infrastructurii feroviare să fie utilizat exclusiv pentru activitățile ce țin de infrastructura feroviară și să nu fie admisă supracompensarea sau subvenționarea încrucișată.	
	28	Art. 10 alin. (6) din Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pentru anii 2026–2030 din proiect, prevede că Planul de afaceri este coordonat de Minister. Potrivit art. 10 alin. (3) și (4) din Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pentru anii 2026-2030 din proiect, Planul de afaceri include elemente privind tarifele de acces la infrastructura feroviară, costurile și veniturile aferente accesului la infrastructură și utilizarea eficientă a acesteia. În acest context, considerăm necesară delimitarea expresă a faptului că exercitarea de către Minister a atribuției de coordonare a Planului de afaceri nu aduce atingere competențelor Organului de reglementare a pieței, inclusiv competenței acestuia de a verifica, monitoriza și evalua aspectele menționate din perspectiva asigurării regulilor de concurență și a asigurării unui acces echitabil și nediscriminatoriu la infrastructura feroviară.	Se acceptă, redactat.

	29	Proiectul Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026-2027, la art.5 pct.5.12 stabilește că Guvernul va compensa prin plăți de la bugetul de stat furnizarea serviciilor publice pentru liniile OSP specificate în Anexa nr. 3 Prestatorului. Potrivit art.1 din Anexa nr.5 la Contractul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri din proiect, compensația acordată de către Guvern este în cuantum de 11 665 056 lei pentru trenurile aflate în circulație în anul 2026 și 88 883 874 lei pentru trenurile planificate a fi puse în circulație în anii 2026- 2027. Astfel, compensarea serviciilor publice de pasageri Prestatorului prezintă semne de ajutor de stat în sensul reglementat de art. 3 alin. (1) din Legea nr.139/2012 cu privire la ajutorul de stat. Respectiv, această măsură urmează a fi notificată Consiliului Concurenței ex ante pentru a fi evaluat prin prisma Legii nr.139/2012 cu privire la ajutorul de stat și a actelor normative ale Consiliului Concurenței.	Se acceptă, Ministerul va iniția elaborarea notificării evocate în paralel cu procesul încheiere a contractului în cauză din motiv că la nivelul Uniunii Europene compensația financiară dintr-un contract de servicii publice de transport feroviar nu constituie ajutor de stat. În experiența statelor membre ale Uniunii Europene, astfel de notificări au fost examinate și declarate compatibile. De menționat că Curtea de Justiție a Uniunii Europene a apreciat că, în domeniul serviciilor de interes economic general, o compensație nu este ajutor de stat dacă aceasta acoperă doar costurile nete aferente îndeplinirii unor astfel de obligații de serviciu public. Cu toate acestea, Curtea a impus, de asemenea, condiții stricte menite să limiteze compensația acordată pentru costurile pe care un furnizor le-ar suporta în scopul îndeplinirii acestor obligații. Cele patru criterii, care trebuie să fie îndeplinite în totalitate pentru a demonstra că o compensație pentru serviciile de interes economic general nu constituie ajutor de stat, sunt următoarele: - Întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv de îndeplinit obligații de serviciu public, iar acestea să fie definite clar. - Parametrii de calcul ai compensației trebuie stabiliți în prealabil în mod obiectiv și transparent.

			- Compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea parțială sau totală a costurilor ocazionate de îndeplinirea obligațiilor, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil. - Operatorul este fie selectat în urma unei proceduri de achiziție publică, fie nivelul compensației este determinat pe baza analizei costurilor unei întreprinderi medii, bine gestionate.
	30	Proiectul la art.8 pct.8.1. din Contractul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026-2027, prevede că nivelul compensaţiei agreate între Guvern şi Prestator şi furnizarea serviciilor pentru liniile OSP în cadrul prezentului Contract, corespund rezultatului financiar net dintre costurile ocazionate și veniturile generate pentru Prestator, incluzând o marjă de profit de 2% agreată în comun de către Părţi. În acord cu pct.44 din Hotărârea de Guvern nr.47/2023 pentru aprobarea Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, compensația nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor întreprinderii feroviare. Efectele se evaluează comparând situația în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită. În vederea asigurării clarității, considerăm necesar completarea art.8 din Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026-2027, cu norme care să prevadă expres mecanismul de determinare și calcul al efectului financiar net al obligației de serviciu public, în conformitate cu elementele de calcul stabilite la pct. 44 din Hotărârea Guvernului nr. 47/2023, precum și modalitatea de determinare a marjei de profit de 2%, în vederea asigurării unei compensări proporționale cu costurile nete suportate de Prestator și a prevenirii unei eventuale supracompensări	Se acceptă, redactat.

	31	Art. 8 pct. 8.6 din Contract privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026–2027 din proiect prevede că, în funcție de rezultatele financiare și de cauzele care au determinat diminuarea performanței financiare, Părțile pot conveni, ca măsură de remediere, compensarea de către Achizitor a pierderilor suplimentare suportate de Prestator. Prin urmare, proiectul instituie posibilitatea compensării de către Achizitor a pierderilor suplimentare suportate de Prestator, fără a prevedea condițiile, criteriile și limitele în care poate opera o asemenea compensare. În acest context, considerăm necesar completarea art. 8 pct. 8.6 din Contractul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026–2027 din proiect cu norme care sa stabilească expres că mecanismul de compensare se aplică exclusiv costurilor nete aferente obligațiilor de serviciu public stabilite prin Contract și nu poate fi utilizat pentru finanțarea activităților comerciale desfășurate de Prestator în afara sferei obligațiilor de serviciu public, cu excluderea pierderilor rezultate din activități comerciale sau din ineficiența operatorului.	Se acceptă, redactat.
Ministerul Afacerilor Interne (nr. 38/3510 din 28 august 2026)	32	În urma examinării suplimentare a proiectului, se constată o abordare parțială a domeniului, prin orientarea preponderentă a reglementării către gestiunea infrastructurii și interoperabilitatea tehnică generală, în detrimentul componentei substanțiale privind datele despre pasageri. La Componenta 5 din Anexa nr. 1 „Implementarea platformei digitale unificate de administrare a infrastructurii feroviare și a procesului de transport „ASOUP CorePlatform”, precum și la Tabelul 3 „Planul de acțiuni de implementare a Programului național de infrastructură feroviară”, anul 2027, poziția nr. 5 (proiectarea și testarea platformei, 4.040,0 mii lei, februarie-decembrie 2027) și anul 2028, poziția nr. 2 (lansarea versiunii industriale, 15.000,0 mii lei, ianuarie-iunie 2028), este specificat generic „schimbul de date”. Textul nu stipulează ce fel de schimb de date se va efectua, prin ce protocoale și cu ce finalitate operativă. Această lipsă de claritate se menține chiar dacă ambele poziții din tabel menționează expres, drept destinatar al schimbului automat de informații, „autoritățile de management al frontierei”, sintagmă care confirmă că proiectul își asumă deja, bugetar și temporal, o funcționalitate de transmitere a datelor către autoritățile de frontieră, fără însă a stabili ce date anume se transmit.	Nu se acceptă, din motiv că programul în cauză se referă la dirijarea traficului (semnalizare, comunicare, electrificare, schimbarea macazurilor) și monitorizarea vagoanelor marfare în vederea identificării locației vagoanelor marfare. Conectarea autorităților de frontieră la acest soft, va permite acestora să-și planifice activitatea în punctele de traversare a frontierei. Subsecvent, acest soft nu prevede înscrierea datelor călătorilor din trenurile de pasageri. Iar Planul național de infrastructură feroviară nu poate avea ca destinație de finanțare activități în transportul feroviar de pasageri,

		Ambiguitatea persistă în condițiile în care cadrul național de politică sectorială, inclusiv Planul de acțiuni pentru implementarea Programului național de management integrat al frontierei de stat pentru perioada 2026-2030 (pct. 8), prevede expres extinderea sistemului de informații prealabile privind pasagerii pentru colectarea datelor pasagerilor curselor internaționale rutiere și feroviare. În forma actuală, redactarea proiectului lasă loc de interpretări cu privire la categoriile de informații care urmează a fi colectate și transmise automatizat organelor de aplicare a legii, fără definirea exactă a seturilor de date vizate. Această omisiune este cu atât mai relevantă cu cât Componenta 4 din același proiect vizează explicit dezvoltarea infrastructurii punctelor de trecere a frontierei și sporirea capacității stațiilor de frontieră, ceea ce presupune că platforma digitală prevăzută la Componenta 5 urmează să deservească inclusiv fluxul de călători care traversează frontiera de stat pe cale ferată. Pentru ca o astfel de platformă să își îndeplinească scopul în domeniul securității și controlului la frontieră, aceasta urmează să fie concepută, din etapa de dezvoltare, inclusiv în raport cu datele de tip API (Advance Passenger Information) și PNR (Passenger Name Record), mecanism utilizat în domeniul transportului aerian și susceptibil de aplicare, prin analogie funcțională, și pe segmentul feroviar de frontieră vizat de proiect. Datele API constituie informațiile oficiale de identificare extrase din documentul de călătorie, precum numele, prenumele, data nașterii, cetățenia, seria și numărul actului de identitate sau al pașaportului, în timp ce datele PNR reprezintă elementele aferente rezervării, inclusiv itinerarul, istoricul plăților, agenția sau ghișeul emitent al biletului, datele de contact și informațiile privind bagajele. Totodată, această categorie de date nu este străină infrastructurii descrise în proiect. Astfel, în Anexa nr. 2 „Registrul infrastructurii”, la descrierea stării actuale a fiecărui sector de linie, este menționată existența terminalelor sistemului automatizat de rezervare și vânzare a biletelor, ceea ce confirmă existența infrastructurii tehnice aferente generării unor asemenea date. În lipsa reglementării exprese a celor două categorii de date, API și PNR, sistemul riscă să funcționeze doar ca un canal tehnic de transmitere a unor date insuficient determinate, fără conținutul informațional necesar analizei de risc și identificării	

		persoanelor urmărite sau care prezintă riscuri pentru securitate la punctele de trecere a frontierei feroviare. Completarea proiectului nu trebuie să se limiteze la simpla denumire a acestor categorii de date, fiind necesară stabilirea, încă din etapa de dezvoltare a sistemului, a modului în care acestea urmează să fie colectate și confirmate. În acest sens, proiectul urmează să prevadă cerințe de principiu privind captarea datelor API direct din documentul fizic de călătorie prin intermediul echipamentelor de citire optică, la ghișeele de eliberare a biletelor și la punctele de control al frontierei, precum și corelarea momentului generării manifestului final de pasageri cu confirmarea tehnică a prezenței fizice a acestora la bordul trenului. Necesitatea unei asemenea abordări rezultă inclusiv din faptul că datele nevalidate pot genera erori și alerte false, iar simpla rezervare sau emitere a unui bilet nu confirmă urcarea efectivă a pasagerului în mijlocul de transport. Prin urmare, reglementarea expresă a tipologiei datelor API/PNR și a mecanismelor tehnice de captare și confirmare este necesară pentru asigurarea acurateței și utilității operative a sistemului. În acest context, se propune, la Componenta 5 din Anexa nr. 1, după liniuța cu textul „schimbul automatizat de informații cu autoritățile publice, organele vamale, administratorii infrastructurii și întreprinderile feroviare” a se completa cu o liniuță nouă cu următorul text: „schimbul automatizat al datelor de identificare a pasagerilor (de tip API) și al datelor de rezervare (de tip PNR) cu Unitatea de Informații privind Pasagerii, colectate prin interconectarea platformei cu sistemele existente de rezervare și vânzare a biletelor și prin echipamente de captare optică a documentelor de călătorie la ghișee și la punctele de control de frontieră, cu condiționarea generării manifestului final de pasageri de confirmarea tehnică a prezenței acestora la bord.” La Tabelul 3 din Anexa nr. 1, anul 2027, poziția nr. 5, și anul 2028, poziția nr. 2, după liniuța cu textul „schimbul automat de informații cu agențiile guvernamentale, autoritățile de management al frontierei și vamale, operatorii de infrastructură și întreprinderile feroviare” se va completa cu o liniuță nouă cu următorul text: „schimbul automat al datelor de identificare (API) și de rezervare (PNR) ale pasagerilor cu Unitatea de Informații privind Pasagerii, colectate prin	

		interconectarea cu sistemele de rezervare și bilete și prin captare optică la ghișee și puncte de control, cu manifestul final condiționat de confirmarea prezenței la bord.” Prin urmare, Ministerul Afacerilor Interne susține promovarea proiectului de act normativ cu integrarea propunerilor expuse supra. Implementarea acestora va contribui la realizarea obiectivelor în domeniul securității și controlului la frontieră asumate prin Programul național de management integrat al frontierei de stat pentru perioada 2026-2030, inclusiv prin dezvoltarea platformei digitale ca instrument funcțional de schimb de date, analiză de risc și sprijin pentru activitatea organelor de aplicare a legii.	
Expertizare			
Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/15325 din 21.08.2026)	33	Centrul Național Anticorupție, în virtutea atribuțiilor exercitate conform prevederilor Legii nr.1104/2002, este obligat să întreprindă acțiuni de prevenire și combatere a corupției, inclusiv prin efectuarea expertizei anticorupție a proiectelor de acte normative, cu respectarea principiilor, criteriilor și procedurii de efectuare a acesteia stabilite de cadrul normativ primar de resort - Legea integrității nr.82/2017, Legea cu privire la actele normative nr.100/2017 și în strictă conformitate cu Metodologia de efectuare a expertizei anticorupție a proiectelor de acte normative. Potrivit conceptului reglementat de cadrul normativ de resort evidențiat supra, expertiza anticorupție vizează actele normative de aprobare a normelor juridice, în sensul prevăzut de Legea nr.100/2017 (cu caracter public, obligatoriu, general și impersonal, care stabilesc, modifică ori abrogă norme juridice care reglementează nașterea, modificarea sau stingerea raporturilor juridice și care sînt aplicabile unui număr nedeterminat de situații identice). Astfel, în virtutea prevederilor art.28 alin.(2) din Legea nr.82/2017, coroborat cu prevederile art.2, 34, 36 al Legii nr.100/2017, proiectul prenotat nu este pasibil de expertiza anticorupție.	Se ia act.
Ministerul Justiției (nr. 04/2-9938 din 01.09.2026)	34	La proiectul hotărârii: La subpct. 1.3, perioada „2026/2027” se va reda uniform în forma „2026–2027” (observație valabilă pentru toate cazurile similare din proiect).	Se acceptă, redactat.
	35	La pct. 2, textul „pct. 1.2-pct. 1.3” se va substitui cu textul „subpct. 1.2 și 1.3”	Se acceptă, redactat.

	36	La pct. 3 se va revizui trimiterea la art. 78 alin. (8) din Codul transportului feroviar, or, potrivit normei proiectate, mijloacele financiare destinate Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026-2027 urmează a fi alocate „în condițiile art. 78 alin. (8) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022”. Totuși, art. 78 alin. (8) nu reglementează condițiile de alocare a mijloacelor financiare sau mecanismul de compensare a serviciilor publice de transport feroviar de pasageri, ci instituie obligația întreprinderilor feroviare desemnate să realizeze transportul feroviar de pasageri în baza contractelor de servicii publice de a asigura evidența corespunzătoare a numărului de pasageri și a distanței de transport a acestora prin utilizarea sistemelor informaționale de evidență. În aceste condiții, trimiterea utilizată nu corespunde obiectului reglementării de la pct. 3.	Se acceptă parțial. Astfel, textul alineatului (3) a fost reformulat, dar păstrând obligația prestatorului de servicii de a avea un sistem de evidență a pasagerilor. Or, în lipsa acestuia, nu există suficiente dovezi despre fluxul de pasageri din trenuri.
	37	La pct. 4 prevederea propusă se va corela cu art. 17 alin. (1) din Codul transportului feroviar. Astfel, pct. 4 stabilește că Programul național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030 se implementează din contul și în limita alocațiilor aprobate anual în bugetul de stat. Totodată, o rezervă similară nu este prevăzută în raport cu finanțarea obligațiilor asumate prin Contractul multianual privind administrarea infrastructurii feroviare. Se va reține că, potrivit art. 17 alin. (1) din Codul transportului feroviar, finanțarea întreținerii, reînnoirii și dezvoltării infrastructurii feroviare, realizată în baza Contractului multianual și a Programului, se efectuează în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală. Prin urmare, principiul anualității și limita alocațiilor bugetare sunt aplicabile ambelor instrumente de finanțare, nu doar Programului. În acest sens, se propune completarea pct. 4 astfel încât să rezulte expres că atât implementarea Programului, cât și finanțarea obligațiilor prevăzute în Contractul multianual se realizează în limita alocațiilor aprobate anual prin legea bugetului de stat.	Se acceptă, redactat.
	38	La Programul național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030 (în continuare – Program): Cu referire la structura Programului, textul este divizat în capitole, însă conținutul acestora este expus în alineate nenumerotate. Potrivit art. 52 și 53 din Legea nr.	Se acceptă parțial. Reiterăm poziția comunicată în Sinteză supra, prin care am subliniat că Programul naţional de infrastructură feroviară, a fost

		100/2017, punctul reprezintă elementul structural de bază al hotărârii Guvernului și al anexelor la aceasta. În consecință, textul Programului se va structura în puncte și subpuncte numerotate consecutiv, iar trimiterile interne se vor efectua la elemente structurale determinate. Cu titlu general, proiectul Programului nu corespunde structurii stabilite de Regulament. Potrivit pct. 17–19 din Regulamentul menționat, programul se constituie din partea descriptivă și planul de acțiuni, iar partea descriptivă trebuie să cuprindă, în mod distinct, introducerea, analiza situației, obiectivele generale, obiectivele specifice, indicatorii de monitorizare, impactul, costurile, riscurile de implementare, autoritățile și instituțiile responsabile, precum și procedura de monitorizare, evaluare și raportare. În redacția prezentată, Programul este structurat în numai patru capitole, care nu reflectă în mod distinct elementele obligatorii menționate. În consecință, structura Programului se va revizui integral și se va aduce în concordanță cu pct. 18 din Regulament. În acest context, nu poate fi reținut argumentul expus în Sinteza obiecțiilor potrivit căruia aplicarea Regulamentului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020 ar fi exclusă de art. 61 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 în virtutea principiului lex specialis derogat legi generali. Articolul 61 din Cod stabilește cerințele sectoriale minime privind conținutul Programului național de infrastructură feroviară, în timp ce Regulamentul reglementează structura și cerințele metodologice generale aplicabile documentelor de politici publice. Normele respective nu se exclud, ci urmează a fi aplicate cumulativ. Tabelele inserate în cuprinsul Programului trebuie să fie precedate de un temei cadru în textul documentului și să se refere exclusiv la obiectul determinat prin norma de trimitere. Simpla formulare „tabelul de mai jos” nu este suficientă dacă nu permite identificarea exactă a naturii și a obiectului informațiilor prezentate. În proiect există tabele nenumerotate, după care numerotarea începe cu „Tabelel 1”, continuă cu „Tabelul 2” și „Tabel. 3”. Toate tabelele se vor numerota consecutiv, se vor intitula uniform și vor fi precedate de texte care să stabilească expres obiectul lor. Formele menționate se vor substitui cu „Tabelul nr. 1”, „Tabelul nr. 2” și „Tabelul nr. 3”.	elaborat în temeiul art. 61 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Acest articol stabilește că Programul include: a) caracteristicile actuale şi starea infrastructurii feroviare din Republica Moldova; b) strategia de construcţie, reconstrucţie şi întreţinere a infrastructurii feroviare; c) componentele de dezvoltare în construcţia de noi capacităţi de infrastructură de importanţă deosebită pentru Republica Moldova; d) definirea structurii, a dinamicii implementării şi a priorităţilor, a sumelor şi a surselor de finanţare necesare pentru implementarea activităţilor din cadrul Programului naţional de infrastructură feroviară. Principiul *lex specialis derogat legi generali*, enunțat de autorul obiecției, nu poate fi luat în considerare, cît nu este reglementat expres de cadrul normativ. În contextul speței, să presupunem că autorii obiecției invocă necesitatea aplicării, la elaborarea Programului, a prevederilor articolului 24 din Legea nr. 100/2017. În vederea clarificării acțiunilor autorilor proiectului, trebuie de luat în considerare art. 5 alin. (3) din Legea nr. 100/2017, care stabilește că *Normele juridice speciale sunt aplicabile în exclusivitate anumitor categorii de raporturi sociale sau subiecţi strict determinaţi. În caz de divergenţă*

		La capitolul I se vor revizui datele referitoare la structura rețelei de stații feroviare, întrucât informațiile nu sunt corelate între ele. Astfel, se menționează că rețeaua feroviară cuprinde 54 de stații, dintre care 44 sunt deschise numai pentru operațiuni de transport de marfă, iar 10 sunt destinate transportului de pasageri. Concomitent, se indică faptul că în 35 de stații poate fi efectuat atât transportul de pasageri, cât și transportul de marfă.	*între o normă generală şi o normă specială, care se conţin în acte normative de acelaşi nivel, se aplică norma specială*. Exercițiul de elaborare a Programului a fost ghidat de prevederile art. 61 din Codul nr. 19/2022, care nu face referință la art. 24 din Legea nr. 100/2017 și nici nu stabilește că actul în cauză este document de politici, fiind intitulat ca Program conform Codului nr. 19/2022. Drept urmare, cuvântul "Program", care se regăsește în titlul proiectului nu poate obliga autorii proiectului să încalce prevederile Codului nr. 19/2022, elaborând acest document conform altor cerințe, de cît cele stabilite în Codul transportului feroviar. În concluzie, Programul național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030 nu reprezintă un document de politici și nu este reglementat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020. În ceea ce privește uniformizarea numerotării și intitulării tabelelor, se acceptă obiecția.
	39	La capitolul I se vor revizui datele referitoare la structura rețelei de stații feroviare, întrucât informațiile nu sunt corelate între ele. Astfel, se menționează că rețeaua feroviară cuprinde 54 de stații, dintre care 44 sunt deschise numai pentru operațiuni de transport de marfă, iar 10 sunt destinate transportului de pasageri. Concomitent, se indică faptul că în 35 de stații poate fi efectuat atât transportul de pasageri, cât și transportul de marfă. Se va reține că modul de prezentare a acestor date generează o contradicție internă. Dacă 44 de stații sunt destinate exclusiv operațiunilor de marfă, iar alte 10 stații	Se acceptă, redactat. Cu toate acestea, reiterăm poziția privind faptul că Programul nu este document de politici.

		sunt destinate transportului de pasageri, numărul total de 54 de stații este deja acoperit integral. În aceste condiții, nu rezultă în ce categorie sunt incluse cele 35 de stații în care se desfășoară concomitent transport de pasageri și de marfă. Or, Programul constituie un document de planificare în baza căruia urmează a fi stabilite prioritățile de dezvoltare a infrastructurii, necesitățile investiționale și alocările financiare aferente. Prin urmare, datele privind structura și utilizarea infrastructurii feroviare trebuie să fie exacte, coerente și prezentate potrivit unei clasificări neechivoce. Se propune verificarea și reformul area informațiilor respective, cu delimitarea clară a stațiilor destinate exclusiv transportului de marfă, a celor destinate exclusiv transportului de pasageri și a stațiilor cu utilizare mixtă, astfel încât suma categoriilor prezentate să corespundă numărului total de stații indicat în Program.	
	40	La titlul capitolului II și în cuprinsul acestuia, utilizarea noțiunii „Strategie” se va exclude. Potrivit *Regulamentului*, programul reprezintă documentul de politici publice prin care sunt operaționalizate obiectivele și direcțiile prioritare stabilite în strategie. Or, documentul supus aprobării constituie Programul național de infrastructură feroviară pentru anii 2026–2030, elaborat pentru implementarea obiectivelor relevante ale *Strategiei de mobilitate 2030*, aprobată prin *Hotărârea Guvernului nr. 589/2024*. Obiectivele Programului se vor delimita în obiective generale și obiective specifice, formulate potrivit criteriilor SMART. Pentru fiecare obiectiv se vor stabili indicatori de monitorizare, cu valori de referință, ținte intermediare și ținte finale. Programul se va completa cu capitole distincte privind impactul preconizat, riscurile de implementare, autoritățile și instituțiile responsabile, precum și procedura de monitorizare, evaluare și raportare. Referirea generică la un „organism independent”, fără identificarea acestuia, a competențelor și a modului de desemnare, este insuficientă și se va concretiza.	Nu se acceptă, din motiv că Programul naţional de infrastructură feroviară, a fost elaborat în temeiul art. 61 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Acest articol stabileşte că Programul include: a) caracteristicile actuale şi starea infrastructurii feroviare din Republica Moldova; b) strategia de construcţie, reconstrucţie şi întreţinere a infrastructurii feroviare; c) componentele de dezvoltare în construcţia de noi capacităţi de infrastructură de importanţă deosebită pentru Republica Moldova; d) definirea structurii, a dinamicii implementării şi a priorităţilor, a sumelor şi a surselor de finanţare necesare pentru implementarea activităţilor din cadrul Programului naţional de infrastructură feroviară.

			În vederea clarificării acțiunilor autorilor proiectului, trebuie de luat în considerare art. 5 alin. (3) din Legea nr. 100/2017, care stabilește că *Normele juridice speciale sunt aplicabile în exclusivitate anumitor categorii de raporturi sociale sau subiecţi strict determinaţi. În caz de divergenţă între o normă generală şi o normă specială, care se conţin în acte normative de acelaşi nivel, se aplică norma specială*. Exercițiul de elaborare a Programului a fost ghidat de prevederile art. 61 din Codul nr. 19/2022, care nu face referință la art. 24 din Legea nr. 100/2017 și nici nu stabilește că actul în cauză este document de politici, fiind intitulat ca Program conform Codului nr. 19/2022. Programul național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030 nu reprezintă un document de politici și nu este reglementat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020.
	41	La capitolul IV se va revizui prevederea referitoare la necesitatea implicării unui „organism independent” în monitorizarea implementării măsurilor. Astfel, Programul menționează că „un organism independent este necesar să monitorizeze atent implementarea măsurilor”, fără a identifica însă autoritatea sau entitatea avută în vedere și fără a stabili statutul juridic, modalitatea de constituire, competențele, atribuțiile ori raporturile acesteia cu autoritățile deja responsabile de implementarea și monitorizarea Programului. Se va reține că *Codul transportului feroviar* instituie deja un mecanism de monitorizare a implementării Programului, potrivit căruia administratorul infrastructurii prezintă Ministerului raportul anual privind realizarea acestuia, iar	Se acceptă, redactat.

		Ministerul asigură publicarea raportului anual privind implementarea Programului. În aceste condiții, introducerea unei referiri generale la un „organism independent” creează incertitudine juridică cu privire la subiectul competent să exercite atribuțiile de monitorizare și poate genera suprapuneri sau conflicte de competență cu atribuțiile stabilite prin lege în sarcina Administratorului și a Ministerului. Or, competențele autorităților și entităților implicate în implementarea politicilor publice trebuie să rezulte din norme clare și determinate, iar un document de politici nu poate institui, printr-o formulare generică, un nou mecanism de monitorizare fără precizarea temeiului juridic și a raportului acestuia cu competențele prevăzute de cadrul normativ în vigoare.	
	42	Adițional, în cuprinsul Programului se impune revizuirea modului de prezentare a surselor de finanțare aferente acțiunilor planificate. Potrivit art. 61 alin. (1) lit. d) din *Codul transportului feroviar*, Programul național de infrastructură feroviară trebuie să cuprindă, între altele, structura și dinamica implementării, prioritățile, sumele necesare, precum și sursele de finanțare pentru realizarea măsurilor prevăzute. Totodată, Tabelul nr. 3 din Program cuprinde informații privind acțiunea, valoarea acesteia, termenul de executare și indicatorul de rezultat, fără a individualiza, pentru fiecare acțiune sau categorie de acțiuni, sursa din care urmează a fi asigurată finanțarea. Se va reține că menționarea, în cazul unor măsuri, a anumitor acorduri de finanțare externă nu este suficientă pentru a asigura conformitatea Programului cu cerința expresă instituită de art. 61 alin. (1) lit. d) din Cod. Norma legală impune ca sursele de finanțare să constituie un element identificabil al Programului, astfel încât să poată fi stabilită corespondența dintre măsurile planificate, necesarul financiar și resursele disponibile pentru realizarea acestora. În lipsa unei asemenea individualizări, nu poate fi verificat în mod clar dacă necesarul financiar total al Programului este acoperit, care este ponderea finanțării din bugetul de stat, a surselor externe sau a altor mijloace și nici dacă există acțiuni pentru care sursa de finanțare nu este determinată.	Se acceptă parțial, din motiv că informațiile relevante se regăsesc la tabelul deja cu numărul 5, iar sursa de finanțare este menționată la punctul 4 din proiectul hotărârii de Guvern, care stabilește că sursa este bugetul de stat și veniturile administratorului infrastructurii feroviare.

		Prin urmare, se propune completarea Tabelului nr. 3 sau, după caz, a Programului astfel încât conținutul Programului să corespundă cerințelor art. 61 alin. (1) lit. d) din *Codul transportului feroviar*.	
	43	În ceea ce privește Tabelul nr. 3, se relevă că acesta nu constituie un simplu tabel informativ, ci reprezintă Planul de acțiuni pentru implementarea Programului, adică una dintre cele două părți structurale obligatorii ale Programului, potrivit pct. 17 și 19 din *Regulament*. Prin urmare, Planul de acțiuni nu se va include în partea descriptivă ca un tabel obișnuit, ci se va individualiza după partea descriptivă, fie ca un capitol distinct al Programului, fie, având în vedere forma sa tabelară și volumul, ca anexă la Program, cu inserarea în textul Programului a unei norme exprese de trimitere. În cazul prezentării ca anexă, aceasta va avea parafa corespunzătoare „Anexă la Programul național de infrastructură feroviară pentru anii 2026–2030”. Formularea actuală „a fost elaborat un Plan de acțiuni, cu următorul conținut” nu reflectă în mod suficient statutul Planului de parte componentă distinctă a Programului.	Se acceptă.
	44	Deși Programul enumeră, în mod general, administratorul infrastructurii feroviare, operatorii feroviari, Agenția Feroviară, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Guvernul în calitate de actori implicați în implementarea politicilor din domeniu, Tabelul nr. 3 nu stabilește, pentru fiecare acțiune în parte, subiectul căruia îi revine responsabilitatea de realizare a acesteia. Se va reține că simpla enumerare generală a instituțiilor și entităților implicate nu permite determinarea clară a obligațiilor ce revin fiecărui participant la procesul de implementare. În lipsa desemnării unui responsabil pentru fiecare măsură, devine dificilă atât monitorizarea gradului de executare a Programului, cât și stabilirea cauzelor și a responsabilității instituționale în cazul neexecutării sau executării necorespunzătoare a acțiunilor planificate. Totodată, identificarea expresă a responsabilului este necesară pentru a asigura corelarea dintre acțiunea planificată, termenul de executare, indicatorul de rezultat și subiectul obligat să asigure realizarea acesteia. Prin urmare, se propune completarea Tabelului nr. 3 cu o coloană distinctă „Instituția/entitatea responsabilă”, iar, după caz, și cu o coloană „Instituțiile/entitățile partenere”, cu delimitarea clară a rolului fiecărui participant la implementarea măsurilor prevăzute în Program.	Nu se acceptă, din motiv că potrivit art. 17 alin. (1) și (2) și 30 alin. (2) și (5) din Codul nr. 19/2022, *(1) Guvernul, prin intermediul Ministerului, asigură întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, precum și întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea vehiculelor feroviare necesare pentru mentenanța infrastructurii feroviare, în baza contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare și conform Programului național de infrastructură feroviară, aprobate de Guvern, în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală.* *(2) Costurile anuale de funcționare a infrastructurii feroviare sunt prognozate*

			de către Administratorul infrastructurii în baza traficului contractat cu întreprinderile feroviare, a normativelor tehnice de întreținere și reparație a infrastructurii feroviare și în baza proiectelor de reabilitare și/sau de modernizare a infrastructurii conform Programului național de infrastructură feroviară aprobat de Guvern. *[...]* *(2) Guvernul aprobă încheierea contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare între Minister și Administratorul infrastructurii, prevăzut pe o perioadă de cel puțin cinci ani, fără a influența competența Administratorului infrastructurii în ceea ce privește planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare sau principiul bugetar al anualității în aplicarea acestuia.* *...* *(5) Clauzele contractului multianual menționat la alin. (2) și structura plăților destinate pentru finanțarea Administratorului infrastructurii trebuie să fie convenite în prealabil și trebuie să acopere întreaga durată a contractului.* Astfel, Contractul se încheie între Minister și Administrator de infrastructură, iar realizarea obiectivelor se realizează de Administratorul evocat.

	45	La acțiunile nr. 10 pentru anul 2026 și nr. 8 pentru anul 2027, referința la Acordul de modificare nr. 1 este redată eronat. Potrivit Legii nr. 172/2024, Acordul de modificare nr. 1 a fost semnat la Chișinău la 14 iunie 2024 și modifică Acordul de împrumut semnat la Chișinău la 27 iunie 2023. Referința se va reda în următoarea formă: „Acordul de modificare nr. 1, semnat la Chișinău la 14 iunie 2024, la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova", semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 172/2024 pentru ratificarea Acordului de modificare nr. 1 la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova"". Observația dată este valabilă și pentru art. 4 din Contractul multianual.	Se acceptă, redactat.
	46	În proiect se va clarifica regimul acțiunilor și cheltuielilor aferente unor raporturi juridice constituite anterior aprobării acestuia. Astfel, pentru anumite măsuri sunt indicate contracte încheiate anterior intrării în vigoare a hotărârii, inclusiv contracte semnate în lunile martie și aprilie 2026, precum și obligații de plată rezultate din contracte încheiate în anul 2025. Cu titlu de exemplu, pentru lucrările aferente stației Revaca este menționat un contract încheiat la 26 aprilie 2026, iar pentru tronsonul Cahul-Giurgiulești sunt prevăzute sume restante aferente unor raporturi contractuale din anul 2025. Se va reține că hotărârea Guvernului urmează să producă efecte juridice de la data intrării sale în vigoare și, prin urmare, Programul aprobat prin aceasta nu poate constitui temei juridic retroactiv pentru angajamente contractuale asumate anterior. Includerea unor asemenea cheltuieli în Program, fără precizarea temeiului juridic în baza căruia acestea au fost contractate, poate crea incertitudine cu privire la natura juridică a finanțării și la raportul dintre obligațiile deja existente și cele care urmează să fie asumate în temeiul Programului. În cazul în care măsurile respective reprezintă proiecte aflate în derulare, contractate în baza unor temeiuri juridice distincte și pentru care Programul urmărește doar continuarea sau asigurarea finanțării în perioada 2026-2030, acest fapt urmează a fi indicat expres.	Nu se acceptă din motiv că articolul 10 alin. (1) și (2) din Codul nr. 19/2022, definesc că: *(1) Infrastructura feroviară este o proprietate din domeniul public al statului, susținută parțial de la bugetul de stat în baza contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare.* *(2) Gestionarea infrastructurii feroviare este o activitate de interes public, realizată de Administratorul infrastructurii în conformitate cu prevederile prezentului cod și cu actele normative aprobate de Guvern.* Acțiunile inițiate anterior au o importanță strategică pentru logistica mărfurilor și a traficul de pasageri. Subsecvent, acestea aveau acoperire bugetară cît în anul 2025, atît și în anul 2026. Acțiunile lansate în anul 2025, se finalizează abia în anul acesta și pentru a evita solicitarea resurselor

		Prin urmare, se propune delimitarea clară, în cuprinsul Programului, între acțiunile și obligațiile financiare deja asumate anterior aprobării acestuia și angajamentele care urmează să fie contractate sau finanțate în baza Programului, cu indicarea temeiului juridic al proiectelor aflate în derulare și a naturii cheltuielilor restante incluse în planul de finanțare.	financiare suplimentare din bugetul de stat, s-a decis de achitat serviciile cu mijloacele financiare planificate în legea bugetară anuală și anume din cele 300 milioane de lei. Suplimentar, considerăm că delimitarea propusă nu va aduce beneficii și nici nu va îmbunătăți proiectul. Iar temeiul, solicitat a fi indicat, este art. 10 alin. (1)-(2) din Codul nr. 19/2022 și contractele de achiziții, indicate în Program.
	47	Adițional, în cuprinsul proiectului se va asigura coerența financiară dintre Programul național de infrastructură feroviară și Contractul multianual privind administrarea infrastructurii feroviare. Astfel, pentru anul 2026, Planul de acțiuni aferent Programului indică un necesar financiar total de 229 810,0 mii lei, în timp ce Contractul multianual stabilește pentru primul an un cuantum total de 288 334,944 mii lei. Prin urmare, între cele două instrumente rezultă o diferență de 58 524,944 mii lei, fără ca proiectul să explice natura acestei diferențe sau categoria de cheltuieli căreia îi corespunde. Se va reține că, potrivit art. 30 alin. (7) din Codul transportului feroviar, Administratorul trebuie să asigure coerența dintre Contractul multianual și Programul național de infrastructură feroviară. Această cerință presupune inclusiv concordanța dintre obiectivele, măsurile și resursele financiare prevăzute în cele două documente. În lipsa unei delimitări clare a cheltuielilor incluse în Program față de cele finanțate în baza Contractului multianual, nu poate fi verificat dacă diferența menționată este justificată de categorii distincte de cheltuieli sau dacă aceasta reprezintă o necorelare a datelor financiare din anexele proiectului. Prin urmare, se propune reconcilierea structurii financiare a Programului cu cea a Contractului multianual, cu indicarea expresă a componentelor de finanțare care se regăsesc în ambele documente și, după caz, a cheltuielilor care au un obiect sau un temei juridic distinct. Totodată, totalurile financiare urmează a fi corelate astfel	Nu se acceptă din motiv că explicația evocată este relatată în cadrul Contractului multianual privind administrarea infrastructurii feroviare. Potrivit art. 4 alin. (5) din proiectul Contractului în cauză, 109 103,122 mii lei sunt destinate pentru contribuția la infrastructură, 109 103,122 mii lei sunt preconizate pentru operarea rețelei și 70 128,7 mii lei pentru investiții în infrastructură, cum ar fi dobânzile în cadrul împrumuturilor menționate la art. 4 alin. (3) din proiectul Contractului multianual. Mai mult ca atît, obiecția în cauză nu se corelează cu prevederile punctului 4 din proiectul hotărîrii Guvernului și art. 61 alin. (1) lit. d) din Codul nr. 19/2022.

		încât să fie respectată cerința de coerență prevăzută la art. 30 alin. (7) din Codul transportului feroviar.	
	48	La Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare: În preambulul Contractului multianual, textul potrivit căruia „În conformitate cu articolul 17 alineatul (1) și articolul 30 alineatul (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Guvernul Republicii Moldova încheie Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare prin care sunt stabilite drepturile și obligațiile comune privind finanțarea infrastructurii feroviare și este stabilită contribuția financiară anuală.” se va revizui, deoarece nu corespunde prevederilor indicate. Mai mult, potrivit art. 30 alin. (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Guvernul aprobă încheierea contractului între Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și administratorul infrastructurii feroviare. De asemenea, titlul contractului se va completa cu perioada pentru care acesta se încheie – anii 2026–2030.	Se acceptă, redactat.
	49	În ceea ce privește art. 1 alin. (1) din Contractul multianual, se impune corelarea obiectului acestuia cu sfera finanțării prevăzută la art. 17 alin. (1) din Codul transportului feroviar. Astfel, potrivit art. 1 alin. (1) din Contract, scopul acestuia îl constituie finanțarea întreținerii și reînnoirii rețelei feroviare. Totodată, art. 17 alin. (1) din Cod stabilește o sferă mai largă a finanțării, care cuprinde întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, precum și întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea vehiculelor feroviare necesare pentru mentenanța infrastructurii. Se va reține că, în măsura în care Contractul multianual reprezintă instrumentul juridic prin intermediul căruia urmează a fi asigurată finanțarea prevăzută de art. 17 alin. (1) din Cod, obiectul acestuia trebuie să reflecte în mod clar toate componentele de finanțare pe care legiuitorul le-a inclus în domeniul de aplicare al acestei norme. În forma propusă, nu rezultă în baza cărui mecanism juridic și financiar urmează a fi acoperite cheltuielile aferente dezvoltării infrastructurii feroviare, precum și cele privind întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea vehiculelor feroviare necesare pentru mentenanța infrastructurii, în cazul în care acestea sunt excluse din obiectul Contractului.	Se acceptă, redactat dar cele menționate sunt aceleași măsuri, menționate la general cu alte cuvinte.

		Prin urmare, se propune fie extinderea obiectului Contractului astfel încât acesta să fie corelat integral cu art. 17 alin. (1) din Codul transportului feroviar, fie precizarea mecanismului distinct de finanțare aplicabil componentelor care nu sunt incluse în Contract.	
	50	La art. 4 și 5 din Contractul multianual, cuvintele „primul an”, „al doilea an” și cele similare se vor substitui cu indicarea expresă a anilor 2026–2030. Totodată, în ceea ce privește durata și structura financiară a Contractului multianual, se impune revizuirea art. 4 și a art. 18 alin. (1). Astfel, art. 18 alin. (1) stabilește că durata Contractului este de cinci ani, divizată în două cicluri, dintre care primii trei ani constituie perioada de bază, iar condițiile aferente ultimilor doi ani urmează să fie stabilite ulterior prin amendamente. O abordare similară este prevăzută la art. 4 în ceea ce privește alocațiile aferente anilor patru și cinci. Se va reține că, potrivit art. 30 alin. (2) din Codul transportului feroviar, Contractul multianual se încheie pentru o perioadă de cel puțin cinci ani. Totodată, alin. (5) al aceluiași articol prevede că clauzele contractuale și structura plăților trebuie să acopere întreaga durată a Contractului. În aceste condiții, dacă elementele aferente ultimilor doi ani urmează să fie stabilite abia ulterior prin amendamente, apare incertitudinea dacă, la momentul încheierii, Contractul reglementează efectiv întreaga perioadă de cinci ani în sensul cerut de art. 30 alin. (2) și (5) din Cod. Simpla indicare formală a unei durate de cinci ani nu este suficientă dacă o parte semnificativă a conținutului contractual este lăsată pentru o determinare ulterioară. Prin urmare, se propune revizuirea prevederilor menționate astfel încât Contractul să stabilească de la început elementele aplicabile întregii perioade de cinci ani, iar eventualele cuantumuri aferente anilor viitori să fie prezentate ca valori indicative sau estimative, supuse alocațiilor aprobate prin legile bugetare anuale. Amendamentele ulterioare ar trebui să intervină numai pentru ajustarea elementelor deja determinate potrivit mecanismelor prevăzute în Contract, nu pentru completarea ulterioară a unor componente esențiale ale acestuia.	Se acceptă, redactat.
	51	La art. 4 alin. (3), referințele la actele normative prin care au fost ratificate acordurile și contractele de finanțare sunt redate incomplet, fiind indicate numai categoria, numărul și anul actului. Potrivit art. 55 alin. (4) din Legea nr. 100/2017,	Se acceptă, redactat.

		trimiterea la un alt act normativ trebuie să cuprindă categoria juridică, numărul, anul adoptării și titlul acestuia. În consecință, referințele la Legea nr. 22/2015, Legea nr. 214/2021, Legea nr. 215/2021, Legea nr. 298/2016, Legea nr. 10/2022, Legea nr. 351/2023, Legea nr. 172/2024, Legea nr. 385/2023 și Legea nr. 54/2024 se vor reda în extenso, potrivit titlurilor oficiale ale acestora. Cu titlu de exemplu, se vor utiliza formulările „Legea nr. 22/2015 pentru ratificarea 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” și „Legea nr. 298/2016 pentru ratificarea 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”. Obiecția dată este valabilă pentru toate referințele similare din cuprinsul Contractului.	
	52	Concomitent, în cuprinsul art. 4 al Contractului multianual se va revedea valoarea financiară prevăzută pentru investițiile aferente anului al doilea. Astfel, în textul Contractului se indică pentru anul al doilea o valoare de 3,47 milioane euro, echivalentă aproximativ cu 70 316,1 mii lei, în timp ce în tabelul de la alin. (5) este înscrisă suma de 71 316,1 mii lei. Se va reține că diferența de 1 000,0 mii lei este relevantă și pentru verificarea corectitudinii totalului de 400 000,0 mii lei prevăzut pentru anul respectiv. Întrucât valorile financiare constituie elemente esențiale ale Contractului multianual și stau la baza planificării alocațiilor bugetare, acestea trebuie prezentate în mod unitar și fără contradicții.	Se acceptă, redactat.
	53	La fel, în cuprinsul Contractului multianual se va clarifica valoarea deficitului anual de întreținere a infrastructurii feroviare. Astfel, Contractul la art. 4 alin. (1) indică un deficit anual de întreținere în cuantum de 573 000,0 mii lei. Totodată, în structura financiară aferentă anilor doi-cinci este prevăzut, după finanțare, un deficit de 173 000,0 mii lei anual (art. 4 alin. (5)), în timp ce art. 5 stabilește pentru aceiași ani alocarea a 290 000,0 mii lei anual pentru „anularea deficitului de întreținere”. Or, în cazul în care deficitul anual estimat constituie baza pentru determinarea necesarului de finanțare publică, Contractul trebuie să permită identificarea neechivocă a valorii inițiale a deficitului și a sumelor destinate acoperirii acestuia.	Se acceptă, redactat.

	54	La art. 12 alin. (1) se va revizui condiția care fundamentează dreptul Ministerului de a recupera contribuțiile anuale. Astfel, norma prevede că, în cazul în care Administratorul, „din motive care nu i sunt imputabile”, nu poate atinge un obiectiv de performanță, Ministerul este în drept să recupereze contribuțiile anuale acordate. Se va reține că o asemenea formulare este în dezacord cu logica răspunderii contractuale, întrucât instituie consecințe patrimoniale în sarcina Administratorului inclusiv în situațiile în care neexecutarea sau neatingerea obiectivului nu îi poate fi imputată. Or, aplicarea unor măsuri de recuperare a finanțării trebuie să fie corelată cu existența unei conduite imputabile, a unei neexecutări culpabile ori, după caz, cu alte condiții expres și clar determinate de Contract. Totodată, prevederea nu este corelată nici cu alin. (6) al aceluiași articol, care tratează forța majoră și alte cauze neimputabile Administratorului ca situații ce generează obligația de informare și necesitatea stabilirii unor măsuri de atenuare, nu aplicarea automată a mecanismului de recuperare. În aceste condiții, utilizarea sintagmei „din motive care nu-i sunt imputabile” creează o contradicție internă în cuprinsul aceluiași articol și poate conduce la aplicarea nejustificată a unor consecințe financiare în lipsa răspunderii Administratorului. Prin urmare, se propune verificarea intenției de reglementare și, dacă dreptul de recuperare este destinat situațiilor în care neatingerea obiectivelor este imputabilă Administratorului, înlocuirea sintagmei „din motive care nu-i sunt imputabile” cu „din motive care îi sunt imputabile”, cu corelarea corespunzătoare a întregului articol. Totodată, remarcăm că, legislația nu mai operează cu termenul „forța majoră”.	Parțial se acceptă, din motiv că propunerea în cauză modifică conceptual articolul 12 și însuți tot proiectul, textul propus fiind în contradicție cu reglementările aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 264/2025 cu privire la aprobarea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare. Concomitent, refuzul acceptării obiecției este dictat de faptul că clauzele contractuale a Contractului prevăd alocarea lunară a unui cuantum definit de mijloace financiare către Administratorul infrastructurii, ceea ce prezumă achitarea unor acțiuni în avans. În astfel de condiții, indiferent de circumstanțele imputabile sau neimputabile, mijloacele financiare alocate urmează a fi recuperate. Din acest motiv, sunt indicate cît valorile recuperării atît și termenul restrîns de notificare a Ministerului în cazul circumstanțelor neimputabile. Astfel, nu putem accepta obiecția privind substituirea sintagmei vizate cu textul “din motive care îi sunt imputabile”. Totodată, au fost excluse cuvintele “forță majoră”.
	55	La art. 14 se va revizui termenul stabilit pentru prezentarea Raportului privind infrastructura, în vederea corelării acestuia cu termenul legal de raportare prevăzut pentru Minister. Astfel, art. 14 stabilește obligația Administratorului de a prezenta Raportul privind infrastructura până la data de 30 aprilie a anului următor celui de raportare.	Se acceptă, redactat.

		Se va reține că, potrivit art. 61 alin. (5) din Codul transportului feroviar, Ministerul are obligația de a publica raportul anual privind implementarea Programului național de infrastructură feroviară până la finele primului trimestru al anului următor, respectiv până la data de 31 martie. În măsura în care raportul prezentat de Administrator constituie una dintre sursele necesare pentru elaborarea raportului anual al Ministerului privind implementarea Programului, succesiunea termenelor stabilite prin Contract face imposibilă respectarea termenului prevăzut de Cod. Ministerul ar fi obligat să publice raportul anual înainte de expirarea termenului acordat Administratorului pentru prezentarea informațiilor aferente aceleiași perioade de raportare. Prin urmare, prevederile contractuale urmează a fi corelate cu art. 61 alin. (5) din Codul transportului feroviar, prin stabilirea pentru Administrator a unui termen de raportare anterior datei de 31 martie, care să permită Ministerului examinarea informațiilor prezentate, consolidarea acestora și publicarea raportului anual în termenul prevăzut de lege.	
	56	La art. 20 se va revizui necesitatea mecanismului de consultare. Astfel, art. 20 prevede publicarea proiectului de contract negociat și acordarea unui termen de 15 zile pentru prezentarea obiecțiilor și propunerilor. Totodată, potrivit art. 30 alin. (6) din Codul transportului feroviar, Contractul multianual urmează a fi consultat cu solicitanții cunoscuți și potențiali de capacități, în condițiile prevăzute de lege. Se va reține că, prin proiectul hotărârii Guvernului examinat, se aprobă deja încheierea Contractului multianual și se autorizează semnarea acestuia. În aceste condiții, procedura de consultare trebuie să fie realizată anterior aprobării de către Guvern a formei finale a Contractului, astfel încât observațiile și propunerile formulate în cadrul consultării să poată fi examinate și, după caz, reflectate în textul supus aprobării. Reglementarea consultării chiar în cuprinsul contractului deja aprobat creează o inconsecvență de ordin procedural, întrucât rezultă că o etapă prealabilă definitivării contractului ar urma să fie realizată după aprobarea acestuia.	Se acceptă, redactat.
	57	La art. 22 alin. (5), referința la „alineatul 3” se va substitui cu referința la alin. (4).	Se acceptă, redactat.
	58	La art. 23 alin. (2) se va revizui regimul juridic aplicabil informațiilor de afaceri transmise Ministerului.	Se acceptă, redactat.

		Astfel, norma stabilește în mod general că „orice informații de afaceri” transmise Ministerului vor fi tratate ca informații de interes public. Se va reține că o asemenea formulare are un caracter excesiv de larg și nu ține seama de faptul că anumite informații furnizate de Administrator pot fi supuse, potrivit legii, unui regim juridic special de protecție, inclusiv în cazul informațiilor ce constituie secret comercial, al informațiilor cu accesibilitate limitată sau al altor date a căror divulgare este restricționată de cadrul normativ aplicabil. Totodată, Codul transportului feroviar instituie obligația protejării informațiilor comerciale confidențiale în exercitarea atribuțiilor ce țin de administrarea infrastructurii feroviare. În aceste condiții, calificarea nediferențiată a tuturor informațiilor de afaceri drept informații de interes public poate genera contradicții cu regimul juridic special aplicabil anumitor categorii de informații și poate conduce la divulgarea unor date protejate de lege. Prin urmare, se propune reformularea art. 23 alin. (2), cu instituirea expresă a rezervei privind respectarea regimului juridic al informațiilor cu accesibilitate limitată, al secretului comercial și al altor categorii de informații protejate de lege.	
	59	În anexa nr. 2 la Contract, denumită „Registrul infrastructurii”, nu sunt reflectate toate elementele infrastructurii prevăzute la art. 52 din Codul transportului feroviar. Dacă intenția autorului este prezentarea unor date generale și nu a registrului propriu zis, denumirea anexei se va substitui cu „Date generale privind infrastructura feroviară” sau „Extras din Registrul infrastructurii feroviare”. În caz contrar, anexa se va completa cu toate elementele obligatorii.	Se acceptă, redactat.
	60	În anexa nr. 4 la Contract, prevederea potrivit căreia toate obiectivele sunt modificate în fiecare an de către părți se va corela cu statutul anexei. Părțile nu pot modifica obiectivele aprobate de Guvern în lipsa unei împuterniciri și a unor limite determinate.	Nu se acceptă din motiv că împuternicirile respective au fost delegate Ministerului conform art. 17 și 30 din Codul nr. 19/2022 și Hotărîrea Guvernului nr. 264/2025 cu privire la aprobarea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare.
	61	În anexa nr. 5 la Contract, numerotarea este eronată, fiind indicate două compartimente cu numărul „3”, urmate de elemente numerotate neconsecutiv. Numerotarea se va reface în ordine consecutivă.	Se acceptă, redactat.

	62	La anexa nr. 3, la Contractul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri: Clauza introductivă se va definitiva prin completarea datelor de publicare și prin redarea integrală a titlului actului în următoarea formă: „Legea nr. 147/2026 pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 (cofinanțarea sectorului transportului feroviar) (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2026, nr. 367–370, art. 379)”. Totodată, denumirea „Codul transportului feroviar al Republicii Moldova nr. 19/2022” se va substitui cu denumirea oficială „Codul transportului feroviar nr. 19/2022”.	Se acceptă, redactat.
	63	La art. 2, noțiunile preluate din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și din Regulamentul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 47/2023, nu se vor redefini într-o redacție diferită. Se va face trimitere la actele normative respective sau se vor reproduce întocmai noțiunile necesare. Totodată, noțiunile propuse se vor expune în ordinea alfabetică, conform rigorilor tehnicii legislative.	Se acceptă, redactat, dar menționăm că Contractul de servicii publice de transport feroviar pasageri nu este act normativ și nu cade sub incidența prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.
	64	La art. 5.2 se va revizui subiectul căruia îi este atribuită obligația de compensare a serviciilor furnizate. Astfel, norma prevede că „Guvernul Republicii Moldova va compensa prin plăți de la bugetul de stat” serviciile prestate în temeiul Contractului. Totodată, Guvernul nu are calitatea de parte contractantă, raportul juridic fiind stabilit între Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Prestator. Se va reține că, potrivit art. 78 alin. (3) și (4) din Codul transportului feroviar, Ministerul este autoritatea competentă pentru selectarea operatorului și încheierea contractului de servicii publice, inclusiv pentru administrarea raportului contractual aferent. În aceste condiții, atribuirea directă Guvernului a unei obligații contractuale de plată nu este corelată cu structura juridică a Contractului și cu competențele stabilite de Cod. Totodată, finanțarea compensației din bugetul de stat nu poate fi formulată ca o obligație absolută și necondiționată pentru întreaga durată a Contractului, aceasta urmând a fi realizată în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală. Prin urmare, se propune reformularea art. 5.2 astfel încât să fie determinat în mod neechivoc subiectul obligației de plată în cadrul raportului contractual, cu respectarea competențelor atribuite conform art. 78 alin. (3) și (4) din Codul	Se acceptă parțial. S-a efectuat modificare prin care se menționează faptul că Guvernul compensează cheltuielile prin Beneficiar și s-a indicat că alocațiile se vor transfera în limita bugetară anuală. În ceea ce privește atribuirea directă a Contractului, exercițiul respectiv respectă prevederile art. 78-78[1] din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și art. II din Legea nr. 147/2026.

		transportului feroviar, precum și cu precizarea expresă că achitarea compensației se efectuează din mijloacele bugetului de stat, în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală.	
	65	La art. 5.7 și 5.8 se va revizui mecanismul de modificare a volumului serviciilor publice. Astfel, prevederile respective permit modificarea frecvenței curselor, suspendarea serviciilor cu trafic redus și reducerea numărului trenurilor neprofitabile prin modif Se va reține că, potrivit art. 78 alin. (1) din Codul transportului feroviar, competența de a stabili volumul necesar de servicii publice de transport feroviar de pasageri aparține Guvernului. În aceste condiții, părțile contractante nu pot, prin simplul lor acord, să majoreze, să reducă sau să suspende volumul serviciului public stabilit de autoritatea competentă prin lege. icarea anexei nr. 3 la Contract, cu acordul Beneficiarului. Or, modificarea frecvenței curselor, suspendarea unor servicii sau reducerea numărului de trenuri afectează în mod direct întinderea obligației de serviciu public și, implicit, volumul serviciilor care trebuie asigurate populației. Prin urmare, asemenea modificări nu pot fi tratate exclusiv ca ajustări de natură contractuală între Minister și Prestator. Observația dată este valabilă și pentru art. 8.6.	Se acceptă, competențele respective au fost atribuite prin art. 78 din Codul nr. 19/2022 și Hotărîrea Guvernului nr. 665/2025 cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.47/2023 pentru aprobarea Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri.
	66	La art. 6 se va revizui modul de reglementare a indicatorilor-cheie de performanță. Astfel, art. 6 prevede că indicatorii-cheie de performanță urmează să fie definiți „într-o anexă suplimentară, distinctă de anexa nr. 3, pentru a facilita modificările ulterioare”. O asemenea formulare lasă pentru un moment ulterior stabilirea unor elemente esențiale ale obligației de serviciu public și creează posibilitatea modificării acestora prin simplul acord al părților. Se va reține că, în cazul atribuirii directe a contractului de servicii publice, art. 78^1 alin. (2) și (3) din Codul transportului feroviar impune stabilirea unor cerințe de performanță măsurabile, transparente și verificabile, precum și includerea în	Se acceptă, redactat.

		contract a unor indicatori specifici de performanță și a unor măsuri efective aplicabile în cazul nerespectării acestora. Prin urmare, indicatorii de performanță nu pot constitui un element nedeterminat, care urmează să fie stabilit ulterior aprobării contractului de către Guvern. Aceștia trebuie să fie determinați la momentul aprobării și să facă parte integrantă din contract, astfel încât să poată fi verificată încă de la încheierea acestuia întinderea obligațiilor Prestatorului și mecanismul de evaluare a executării serviciului public. Totodată, sintagma „pentru a facilita modificările ulterioare” este problematică, deoarece poate sugera că indicatorii de performanță ar putea fi modificați ulterior printr-un mecanism contractual simplificat, deși aceștia reprezintă unul dintre elementele care fundamentează însăși atribuirea directă a contractului și trebuie să fie stabiliți în condițiile prevăzute de Cod. Prin urmare, se propune completarea Contractului, anterior aprobării acestuia de către Guvern, cu anexa care cuprinde indicatorii-cheie de performanță, valorile-țintă, modalitatea de măsurare și verificare a acestora, precum și consecințele nerespectării lor. Eventualele modificări ulterioare ale indicatorilor urmează să fie realizate numai prin procedura aplicabilă modificării Contractului și cu respectarea competenței autorității care a aprobat atribuirea acestuia. În anexa nr. 1 la Contract, se vor exclude notele redacționale și comentariile destinate elaboratorului, inclusiv textele dintre paranteze privind practicile din alte state, mențiunea „Curățenia trenurilor este adesea inclusă [...]” și alte explicații similare. La pct. 2.4, trimiterea la „anexa nr. 65” se va substitui cu trimiterea la „anexa nr. 6”.	
	67	În anexa nr. 1 la Contract, se vor exclude notele redacționale și comentariile destinate elaboratorului, inclusiv textele dintre paranteze privind practicile din alte state, mențiunea „Curățenia trenurilor este adesea inclusă [...]” și alte explicații similare. La pct. 2.4, trimiterea la „anexa nr. 65” se va substitui cu trimiterea la „anexa nr. 6”.	Se acceptă, referințele explicative au fost excluse.
	68	La art. 7.2 se va revizui competența privind aprobarea modificării tarifelor. Astfel, norma prevede că orice modificare a nivelului tarifelor de către Prestator poate fi efectuată numai cu aprobarea scrisă prealabilă a Beneficiarului. Se va reține că, potrivit art. 78 alin. (2) din Codul transportului feroviar,	Se acceptă, competențele respective au fost atribuite prin art. 78 din Codul nr. 19/2022 și Hotărîrea Guvernului nr. 665/2025 cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.47/2023 pentru aprobarea

		condițiile de tarifare aferente contractelor de servicii publice se stabilesc de Guvern. Prin urmare, competența Ministerului în materia tarifelor trebuie să rezulte expres din cadrul normativ aprobat de Guvern și nu poate fi instituită ori extinsă exclusiv printr-o clauză contractuală. În forma propusă, art. 7.2 poate fi interpretat în sensul atribuirii Beneficiarului a unei competențe generale de aprobare a oricărei modificări tarifare, fără a rezulta limitele acestei competențe și raportul său cu condițiile de tarifare stabilite de Guvern.	Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri.
	68	La art. 9.2.3 se va rectifica referința la articolul ce prevede impedimentul justificator, corect fiind art. 16, dar nu art. 10. Art. 10 privește adaptarea contractului, succesiunea legală și subcontractarea.	Se acceptă, redactat.
	69	La art. 10.3 se va reanaliza mecanismul aplicabil în cazul eșuării negocierilor dintre Părți. Astfel, norma prevede că, în cazul în care negocierile nu conduc la un acord, Prestatorul poate ajusta serviciile OSP „în conformitate cu propriile cerințe economice", printr-o notificare scrisă adresată Beneficiarului, iar acesta din urmă va reduce plățile proporțional cu reducerea serviciilor. Se va reține că o asemenea soluție este incompatibilă cu natura juridică a obligației de serviciu public. Prin definiție, obligația de serviciu public presupune furnizarea unor servicii pe care operatorul, dacă ar urmări exclusiv propriul interes comercial, nu și le-ar asuma sau nu le-ar presta în aceeași măsură ori în aceleași condiții. Prin urmare, permiterea ajustării serviciului public în funcție de „propriile cerințe economice" ale Prestatorului contrazice însăși rațiunea instituirii OSP. Totodată, soluția nu este corelată nici cu art. 11 alin. (4) lit. d) din Codul transportului feroviar, care permite întreprinderii feroviare să sisteze prestarea unui serviciu neprofitabil, cu excepția situației în care prestarea acestuia a fost convenită în cadrul unui contract de servicii publice. Rezultă, astfel, că odată ce un anumit volum de servicii a fost asumat prin Contract, Prestatorul nu îl poate reduce unilateral invocând considerente de rentabilitate economică. Mai mult, mecanismul prevăzut la art. 10.3 golește în mare parte de conținut însăși procedura de negociere reglementată anterior. Dacă, în lipsa unui acord, Prestatorul poate reveni unilateral la nivelul serviciilor pe care îl consideră	Nu se acceptă, din motiv că odată cu existența unei situații menționate la art. 10.3, Beneficiarul reduce plățile proporțional cu reducerea serviciilor fiind o practică obișnuită în cadrul statelor membre ale Uniunii Europene. Subsecvent, aceste cerințe au fost acceptate prin aprobarea acestora prin Hotărârea Guvernului nr.47/2023 pentru aprobarea Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri.

		conform propriilor interese economice, negocierea nu mai reprezintă un mecanism real de conciliere a intereselor părților, ci doar o etapă prealabilă exercitării unui drept unilateral al Prestatorului. Această problemă este accentuată de faptul că eșuarea negocierilor poate conduce și la rezoluțiunea Contractului (atragem atenția că Codul civil nu mai utilizează termenul „reziliere”), fără acordarea unei perioade suplimentare pentru continuarea negocierilor, remedierea situației sau identificarea unei soluții care să asigure continuitatea serviciului public. Într-un domeniu care privește prestarea unor servicii de interes general și utilizarea mijloacelor bugetare, încetarea ori reducerea serviciilor nu poate depinde exclusiv de eșecul unei negocieri bilaterale și de aprecierea economică unilaterală a Prestatorului. În plus, orice reducere a serviciilor OSP afectează volumul serviciului public, iar potrivit art. 78 alin. (1) din Cod, competența de stabilire a volumului necesar de servicii publice aparține Guvernului. În consecință, Prestatorul și Beneficiarul nu pot modifica prin mecanism contractual bilateral, cu atât mai puțin unilateral, volumul serviciului public stabilit de autoritatea competentă.	
	70	La art. 14.4 se va revizui amplasarea și conținutul normei referitoare la confirmarea circumstanțelor justificative. Astfel, art. 14 este consacrat mecanismului de aplicare a penalităților și stimulentelor de performanță, în timp ce art. 14.4 reglementează modalitatea de confirmare a circumstanțelor justificative printr-un „aviz de atestare” emis de organul competent din țara părții respective. Se va reține că această materie nu se integrează în obiectul de reglementare al art. 14, ci ține de regimul impedimentului justificator și al circumstanțelor care exonerează partea de răspundere. Or, asemenea situații sunt reglementate distinct la art. 16 din Contract.	Se acceptă, redactat.
	71	În anexa nr. 4 la Contract, referința la Hotărârea Guvernului nr. 1053/1998 nu permite identificarea actului normativ relevant pentru înlesnirile la călătoria cu transportul feroviar. Se va verifica numărul, anul, denumirea oficială și statutul actului. Dacă referința nu poate fi confirmată, aceasta se va substitui cu actul normativ aplicabil sau se va exclude.	Actul poate fi accesat în Registrul de stat al actelor juridice al Republicii Moldova conform linkului. Hotărîea Guvernului nr. 1053 din 16.10.1998 cu privire la modul de evidenţă a pasagerilor care beneficiază de înlesniri la călătoria cu transportul feroviar și este publicat în Monitorul Oficial al

			Republicii Moldova, nr. 97-98, art. 1018 din 29.10.1998.
	72	Cu titlu general, potrivit art. 54 alin. (1) lit. i) din Legea nr. 100/2017, abrevierile se vor explica la prima utilizare, prin redarea în extenso a denumirii, urmată de abrevierea între paranteze. Cerința respectivă se va aplica abrevierilor OSP, CII, MAIC, TEN-T, ASOUP, BLA, BLS, SAL, SCB, SCADA, RTU, UPS, SLA, AGC, AGTC, TER, ONVIF și PoE+, precum și celorlalte abrevieri tehnice utilizate în proiect. Abrevierile folosite o singură dată se vor exclude, iar cele specifice tabelelor și anexelor tehnice se vor explica într-o legendă plasată înaintea primului tabel în care sunt utilizate.	Nu se acceptă, din motiv că proiectul nu cade sub incidența Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și totodată, a fost reglementat prin Hotărârea Guvernului nr. 264/2025 și Hotărârea Guvernului nr. 47/2023.
	73	Parafele anexelor se vor rectifica prin excluderea repetării prepoziției „la” din formulele „Anexa nr. 1 la la Hotărârea Guvernului”, „Anexa nr. 2 la la Hotărârea Guvernului” și „Anexa nr. 3 la la Hotărârea Guvernului”. Titlurile contractelor din anexe se vor corela integral cu dispozitivul hotărârii, inclusiv sub aspectul perioadelor 2026–2030 și 2026–2027.	Se acceptă, redactat.
Avizul parvenit urmare a transmiterii proiectului spre aprobare			
Ministerul Finanțelor (nr. 09/2-09/646 din 03.09.2026)	74	Urmare a analizei efectuate asupra sintezei obiecțiilor și propunerilor, reiterăm obiecția expusă prin avizul nr. 09/2-03/618/1352 din 18 august 2026, aferentă discrepanței de timp indicată în punctul 4 din proiectul de hotărâre (2026-2027) și prevederile proiectului Contractului, prin care se intenționează încheierea acestuia pe o perioadă de 5 ani. Totodată, aferent costurilor reflectate, proiectul și Nota de fundamentare nu corespunde integral cerințelor Legii nr. 181/2014 privind finanțele publice și responsabilitatea bugetar-fiscală, în ceea ce privește fundamentarea impactului financiar-bugetar și a surselor de finanțare. Astfel, compartimentul 4.2 din Notă nu prezintă suficient de clar impactul bugetar pentru perioada anilor 2026–2030, estimările anuale, situația alocațiilor aprobate pentru 2026 și estimările necesarului de finanțare pentru anii următori.	Se acceptă, a fost completat compartimentul 4.2 la Nota de fundamentare.
	75	De asemenea, nu este asigurată corelarea necesarului de finanțare cu CBTM și cu alocațiile aprobate prin legile bugetare anuale, iar sursele de acoperire a eventualului deficit financiar nu sunt suficient fundamentate, fapt ce poate genera riscuri bugetare.	Se acceptă, a fost completat compartimentul 4.2 la Nota de fundamentare.

		În acest sens, proiectul urmează a fi completat cu estimări financiare detaliate, surse de finanțare, impactul asupra bugetului de stat, riscurile bugetare și corelarea cu CBTM. Reieșind din cele menționate, proiectul se propune a fi definitivat prin prisma obiecțiilor și propunerilor formulate în prezentul aviz.	

Secretar general **Angela ȚUCANU**