



# CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA

## CENTRUL DE ARMONIZARE A LEGISLAȚIEI

Nr.31/02-3-8967

Chișinău

17 decembrie 2019

**Ministerul Economiei și Infrastructurii**

**Copie: Cancelaria de Stat**

*Ref.: scrisoarea nr. 14/1-7059 din 23 octombrie 2019 / număr unic 634/MEI/2019*

*Prezenta Declarație de compatibilitate a fost întocmită de Centrul de armonizare a legislației în baza Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, a HG nr. 657/2009 pentru aprobarea Regulamentului privind organizarea și funcționarea, structurii și efectivului-limită ale Cancelariei de Stat și a HG nr. 1171/2018 cu privire la aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene.*

### DECLARAȚIE DE COMPATIBILITATE

În baza expertizei proiectului Hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative, inclus în pct. 3.6.3 din compartimentul III „Politica externă” al Planului de Acțiuni al Guvernului pentru anii 2020-2023, aprobat prin HG nr. 636/2019.

Proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de Lege pentru modificarea unor acte legislative **transpune parțial:**

- **Directiva 2012/34/UE** a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 343 din 14 decembrie 2012, așa cum a fost modificată ultima oară prin Decizia delegată (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017/ Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (Text with EEA relevance), published in the Official Journal of European Union L 343 of 14 December 2012, as was last time amended by Commission Delegated Decision (EU) 2017/2075 of 4 September 2017;

Casa Guvernului,  
MD-2033, Chișinău,  
Republica Moldova

Telefon:  
+ 373 22 250 104

Digitally signed by Suceveanu Natalia  
Date: 2019.12.17 09:01:02 EET  
Reason: MoldSign Signature  
cancelaria@stat.moldova



- **Directiva (UE) 2016/798** a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 138 din 26 mai 2016 / Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety (recast) (Text with EEA relevance), published in the Official Journal of European Union L 138 of 26 May 2016;

- **Directiva 2007/59/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 315 din 3 decembrie 2007, așa cum a fost modificată ultima oară prin Regulamentul (UE) 2019/554 a Comisiei din 5 aprilie 2019/ Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community, published in the Official Journal of European Union L 315 of 3 December 2007, as was last time amended by Commission Regulation (EU) 2019/554 of 5 April 2019.

## I. Obiectul proiectului

Proiectul național prezentat pentru expertiza de compatibilitate are drept obiectiv transpunerea parțială la nivel național a *Directivei 2012/34/UE* a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, *Directivei (UE) 2016/798* a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară și a *Directivei 2007/59/CE* a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar, în vederea creării cadrului legislativ primar în domeniul transportului feroviar, în conformitate cu angajamentele Republicii Moldova asumate prin Acordul de Asociere cu Uniunea Europeană în domeniul transporturilor. Noul Cod al transportului feroviar reformează din punct de vedere conceptual și instituțional cadrul legal existent în domeniu, urmînd să abroge și să substituie Codul transportului feroviar al Republicii Moldova nr. 309/2003.

Astfel, proiectul național stabilește cerințele privind condițiile de gestionare a infrastructurii feroviare și de organizare a activităților de transport feroviar, de înregistrare și certificare a întreprinderilor feroviare, condițiile de autorizare a întreprinderilor feroviare stabilite în Republica Moldova, cerințele înaintate persoanelor care sunt angajați în sfera respectivă, precum și reglementează raporturile juridice între subiecții implicați în transportul feroviar de pasageri, bagaje și mărfuri. Totodată, proiectul Codului transportului feroviar urmărește dezvoltarea transportului feroviar ca o alternativă eficientă față de alte moduri de transport, reglementarea sectorului feroviar din Moldova ca parte a spațiului european cu norme și model de organizare similare, îmbunătățirea siguranței și calității serviciilor și definirea

responsabilităților între Administratorul Infrastructurii, întreprinderile de transport feroviar și alți participanți implicați în acest sector.

De asemenea, proiectul național instituie reglementări cu privire la: independența administrării; separarea între administrarea infrastructurii și operațiunile de transport feroviar; accesul la infrastructură și serviciile feroviare; condițiile de activitate a întreprinderilor feroviare; perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și alocarea capacității de infrastructură feroviară; întreținerea și construcția infrastructurii; transportul feroviar; cerințele față de angajații din domeniul transportului feroviar; autoritatea feroviară; siguranța feroviară; certificarea mecanicilor de locomotive.

Suplimentar, în contextul noului Cod, proiectul național modifică și completează Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător. Astfel, modificările operate în Legea nr. 160/2011 vizează actele permissive care se încadrează în categoria autorizațiilor pe segmentul transportului feroviar (autorizație de transport feroviar, certificat de siguranță pentru întreprinderi feroviare, autorizație de siguranță pentru administratorul de infrastructură). În ceea ce privește amendamentele la Legea nr. 131/2012, acestea se referă la completarea listei organelor de control și domeniile aferente acestora cu Autoritatea Feroviară. Menționăm că, reglementările în cauză nu constituie obiect al prezentei expertize de compatibilitate, în măsura în care nu asigură transpunerea legislației UE.

*Proiectul de act normativ reglementează, în principal, următoarele aspecte relevante din punct de vedere al transunerii:*

- Stabilește obiectul și domeniul de aplicare (art. 1 din proiectul național);
- Definește noțiunile generale aferente transportului feroviar, cum ar fi: „întreprindere feroviară”, „administratorul de infrastructură”, „funcții esențiale de gestionare a infrastructurii”, „infrastructură feroviară” etc. (art. 2 din proiectul național);
- Instituie norme privind competențele autorităților în domeniul transportului feroviar (art. 3 din proiectul național);
- Stabilește principiul independenței administratorului infrastructurii și întreprinderilor feroviare în partea ce se referă la conducerea, administrarea și controlul intern al activității administrative, economice și contabile (art. 5 din proiectul național);
- Stabilește norme privind aplicarea principiilor comerciale în cazul administrării întreprinderilor de transport feroviar (art. 7 din proiectul național);
- Instituie obligația separării bilanțurilor și conturilor de activitățile legate de administrarea infrastructurii (art. 8 din proiectul național);
- Stabilește competențele și independența administratorului infrastructurii (art. 9 din proiectul național);
- Instituie dispoziții privind independența organizatorică și decizională a administratorului infrastructurii (art. 10 din proiectul național);

- Stabilește norme privind gestionarea traficului și planificarea întreținerii (art. 11 din proiectul național);
- Instituie norme privind utilizarea veniturilor și a subvențiilor de către Administratorul Infrastructurii (art. 12 din proiectul național);
- Stabilește norme privind finanțarea infrastructurii feroviare prin realizarea programelor investiționale și alocărilor din bugetul de stat (art. 13 din proiectul național);
- Prevede dreptul de acces la infrastructura feroviară în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente (art. 14 din proiectul național);
- Prevede competența autorității feroviare de a limita dreptul de acces și dreptul de îmbarcare și debarcare a călătorilor precum și condițiile în care poate fi aplicată o asemenea limitare (art. 15 din proiectul național);
- Stabilește norme privind tarifele aplicabile întreprinderilor feroviare (art. 16 din proiectul național);
- Instituie norme privind pachetul minim de acces (servicii), serviciile suplimentare și serviciile auxiliare (art. 17 din proiectul național);
- Stabilește norme privind aplicarea tratatelor internaționale în materia transportului feroviar (art. 18 din proiectul național);
- Stabilește norme privind condițiile pentru desfășurarea activității de transport feroviar (art. 19 din proiectul național);
- Reglementează procedura de acordare a autorizațiilor (art. 20 din proiectul național);
- Stabilește dispoziții privind utilizarea efectivă a capacității de infrastructură (art. 26 din proiectul național);
- Instituie dispoziții privind documentul de referință al rețelei (art. 27 din proiectul național);
- Stabilește norme privind contractul de acces la infrastructura feroviară între întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii (art. 28 din proiectul național);
- Instituie norme privind implementarea unui sistem de tarife cu respectarea principiului independenței administrării (art. 29 din proiectul național);
- Instituie dispoziții privind contractul multianual pentru administrarea infrastructurii (art. 30 din proiectul național);
- Stabilește norme privind regulile de tarifare a infrastructurii feroviare (art. 31 din proiectul național);
- Fixează norme privind excepțiile de tarifare a infrastructurii feroviare (art. 32 din proiectul național);
- Stabilește norme privind reducerile la utilizarea infrastructurii aplicabile utilizatorilor (art. 33 din proiectul național);
- Instituie norme privind planurile de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite (art. 34 din proiectul național);
- Stabilește norme privind conținutul sistemului de performanțe (art. 35 din proiectul național);
- Instituie norme privind tarifele de rezervare (art. 36 din proiectul național);

- Stabilește norme privind cooperarea administratorilor infrastructurii cu administratorii infrastructurii din alte state în privința sistemelor de tarifyare pentru mai mult de o rețea (art. 37 din proiectul național);
- Instituie norme privind drepturile asupra capacității de infrastructură (art. 38 din proiectul național);
- Instituie norme privind regulile de alocare a capacităților de infrastructură (art. 39 din proiectul național);
- Instituie norme privind cerințele înaintate față de solicitanți în vederea obținerii unor capacități de infrastructură (art. 41 din proiectul național);
- Stabilește norme privind cerințele contractului de alocare a capacității (art. 42 din proiectul național);
- Instituie dispoziții privind respectarea programului de alocare a capacităților de către administratorul infrastructurii (art. 43 din proiectul național);
- Stabilește dispoziții privind cererile pentru alocarea capacității de infrastructură (art. 44 din proiectul național);
- Stabilește norme privind procesul de planificare și coordonare (art. 45 din proiectul național);
- Instituie mecanismul și procedura de coordonare instituită de Administratorul Infrastructurii (art. 46 din proiectul național);
- Stabilește norme privind infrastructura saturată (art. 47 din proiectul național);
- Instituie norme privind soluționarea cererilor pentru o capacitate de infrastructură specifică (art. 48 din proiectul național);
- Stabilește măsurile speciale întreprinse în cazul unor perturbări a circulației trenurilor (art. 49 din proiectul național);
- Instituie norme privind organul de reglementare în domeniul transportului feroviar (art. 50 din proiectul național);
- Instituie norme privind competențele organului de reglementare (art. 51 din proiectul național);
- Stabilește dispoziții privind elementele esențiale ale infrastructurii (art. 52 din proiectul național);
- Stabilește norme privind principiile de bază aplicabile dezvoltării și gestionării siguranței feroviare (art. 96 din proiectul național);
- Instituie dispoziții privind indicatorii de siguranță (art. 97 din proiectul național);
- Stabilește norme privind metodele de evaluare a nivelului de siguranță (art. 98 din proiectul național);
- Stabilește norme privind obiectivele de siguranță (art. 99 din proiectul național);
- Instituie cerințele privind sistemele de management a siguranței (art. 100 din proiectul național);
- Instituie norme privind certificatul precum și criterii pentru acordarea certificatelor de siguranță (art. 102 și 103 din proiectul național);
- Stabilește norme privind principiile de bază privind autorizațiile de siguranță pentru Administratorul Infrastructurii (art. 106 din proiectul național);

- Instituie norme privind criteriile privind serviciile de formare (art. 110 din proiectul național);
- Stabilește norme privind întreținerea și introducerea în circulație a vehiculelor feroviare (art. 111 din proiectul național);
- Instituie norme privind aplicabilitatea obligației de identificare a entităților responsabile cu întreținerea (art. 112 din proiectul național);
- Fixează scopul, statutul și atribuțiile autorității feroviare (art. 91 și 92 din proiectul național);
- Instituie norme privind principiile de luare a deciziilor (art. 94 din proiectul național);
- Stabilește norme privind raportul anual (art. 97 din proiectul național);
- Instituie norme privind obligația de a investiga în vederea prevenirii producerii accidentelor și îmbunătățirii siguranței în domeniul transportului feroviar (art. 113 din proiectul național);
- Stabilește norme privind funcțiile și independența organismul de investigare (art. 114 din proiectul național);
- Stabilește norme privind informarea autorităților feroviare cu privire la decizia de lansare a unei investigații (art. 115 din proiectul național);
- Stabilește norme privind recomandările privind siguranța adresate autorității feroviare și altor organizații din domeniul transportului feroviar (art. 116 din proiectul național);
- Instituie norme privind modul de certificare a mecanicilor de locomotive (art. 120 din proiectul național);
- Stabilește dispoziții privind monitorizarea permiselor și legitimațiilor mecanicilor de locomotivă (art. 121 din proiectul național);
- Instituie norme privind organul emitent și limba de emiterie a permiselor și legitimațiilor (art. 122 din proiectul național);
- Stabilește dispoziții privind valabilitatea geografică a permisului și al legitimației (art. 123 din proiectul național);
- Instituie norme privind condițiile pentru obținerea permiselor și a certificatelor (art. 124 și 125 din proiectul național);
- Instituie norme privind verificările periodice a mecanicilor de locomotivă (art. 126 din proiectul național);
- Stabilește norme privind valabilitatea legitimațiilor la încetarea relațiilor de muncă (art. 127 din proiectul național);
- Fixează norme privind monitorizarea mecanicilor de locomotivă de către întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii (art. 128 din proiectul național);
- Instituie norme privind responsabilitățile autorităților feroviare în procesul de eliberare a permiselor și legitimațiilor mecanicilor de locomotivă (art. 129 din proiectul național);
- Instituie norme privind acreditarea organizațiilor pentru instruirea și testarea mecanicilor de locomotivă (art. 130 din proiectul național);
- Stabilește norme privind deciziile autorităților feroviare (art. 131 din proiectul național);
- Instituie norme privind evidența permiselor și schimbul de informații (art. 132 din proiectul național);

- Instituire dispoziții privind formarea mecanicilor de locomotivă (art. 133 din proiectul național);
- Stabilește norme privind costul formării mecanicilor de locomotivă (art. 134 din proiectul național);
- Instituire norme privind examinările mecanicilor de locomotive (art. 135 din proiectul național);
- Stabilește dispoziții privind monitorizarea activităților legate de formare, evaluare și schimbarea permiselor și legitimațiilor (art. 136 din proiectul național);
- Stabilește norme privind evaluarea independentă a procedurilor de dobândire și evaluare a cunoștințelor și competențelor profesionale (art. 137 din proiectul național);
- Instituire norme privind controalele efectuate de autoritatea feroviară (art. 138 din proiectul național).

## II. Evaluarea din perspectiva compatibilității cu Dreptul UE

Din punct de vedere al dreptului UE, prin prisma obiectului de reglementare, prezentul demers normativ se circumscribe reglementărilor statuate la nivelul UE, subsumate *Politicii europene în domeniul transporturilor*, pe segmentul legislativ al *transportului feroviar*.

Domeniul transportului feroviar, inclusiv accesul la piață și infrastructuri, siguranța căilor ferate europene precum și interoperabilitatea sistemului feroviar european este actualmente reglementat la nivelul legislației europene derivate printr-o serie de acte juridice: *Directiva 2012/34/UE* a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, *Directiva (UE) 2016/798* a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară, *Directiva 2007/59/CE* a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar; *Directiva 2008/57/CE* a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate; *Directiva 92/106/CEE* a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre; *Regulamentul (UE) nr. 913/2010* al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv; *Directiva 2008/68/CE* a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase și *Regulamentul (CE) nr. 1371/2007* al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar.

Obligația de integrare și transpunere graduală a acestor acte UE la nivel național rezultă din prevederile Capitolului 15 „Transporturi” din Titlul IV „Cooperarea economică și alte tipuri de cooperare sectorială” al Acordului de Asociere RM – UE, precum și din Anexa X, termenul de implementare pentru acestea fiind **anul 2018, termen care este evident depășit.**

În raport cu obiectul de reglementare al prezentului proiect, la nivelul legislației europene derivate, prezintă relevanță directă prevederile *Directivei 2012/34/UE*, *Directivei (UE) 2016/798* și *Directivei 2007/59/CE*, pe care autorii proiectului și le-au propus să le transpună parțial, avînd în vedere că noul Cod al transportului feroviar va crea cadrul normativ primar în domeniu care, la rîndul său, va constitui temei pentru realizarea ulterioară a transpunerii integrale a prevederilor relevante ale acestora prin acte normative de implementare.

În ceea ce privește celelalte acte europene care nu au constituit obiect al transpunerii prin prezentul proiect (Directiva 2008/57/CE; Directiva 92/106/CEE; Regulamentul (UE) nr. 913/2010; Directiva 2008/68/CE și Regulamentul (CE) nr. 1371/2007), potrivit mențiunilor din Nota informativă, acestea urmează să fie transpuse ulterior adoptării prezentului Cod.

**Directiva 2012/34/UE** are drept scop îmbunătățirea eficienței sistemului feroviar pentru integrarea acestuia pe o piață concurențială, ținîndu-se, în același timp, cont de caracteristicile speciale ale căilor ferate și pentru a face transportul feroviar eficient și competitiv cu alte modalități de transport, prin stabilirea normelor de reglementare a infrastructurii feroviare și activităților de transport feroviar ale întreprinderilor feroviare. De asemenea, Directiva prevede criteriile eliberării, înnoirii și modificării autorizațiilor și principiile și procedurile aplicabile în privința stabilirii și perceperii tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare.

Astfel, actul UE instituie norme detaliate privind: independența întreprinderilor feroviare și a administratorilor infrastructurii; administrarea întreprinderilor feroviare conform principiilor comerciale; separarea între administrarea infrastructurii și operațiunile de transport; îmbunătățirea situației financiare; accesul la infrastructura și serviciile feroviare; principiile generale privind acordurile transfrontaliere; domeniul de aplicare al monitorizării pieței; acordarea de licențe întreprinderilor feroviare; valabilitatea teritorială și temporară a licenței; perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și alocarea capacității de infrastructură feroviară; norme privind achizițiile publice; exercitarea delegării de competențe.

Transpunerea Directivei 2012/34/UE este importantă în vederea realizării obligațiilor Republicii Moldova ce rezultă din Anexa X la Acordul de Asociere RM – UE, în măsura în care aceasta a abrogat și substituit Directiva 91/440/CEE, Directiva 95/18/CE, Directiva 2001/12/CE, Directiva 2001/13/CE, Directiva 2001/14/CE și Directiva 2004/51/CE. Menționăm că, termenul de implementare pentru acestea stabilit prin Acord este **anul 2018, termen evident depășit.**

Directiva 2012/34/UE **nu a constituit anterior obiect al transpunerii în legislația națională**, proiectul național fiind exercițiul primar de transpunere a acesteia.

Totodată, menționăm că Directiva 2012/34/UE, din momentul adoptării și pînă în prezent, a fost supusă mai multor modificări succesive<sup>1</sup>, care au avut în vedere modificarea cerințelor cu privire la independența administratorului de infrastructură, introducerea prevederilor noi cu privire la independența funcțiilor esențiale, suplinirea cu prevederi referitoare la imparțialitatea administratorului de infrastructură în ceea ce privește gestionarea traficului și planificarea întreținerii, externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului de infrastructură, introducerea normelor ce reglementează transparența financiară, mecanismul de coordonare, etc. Remarcăm că, modificările în discuție au fost luate în considerare în cadrul exercițiului de transpunere realizat prin proiectul național supus expertizei de compatibilitate.

În ceea ce privește transpunerea Directivei 2012/34/UE, proiectul național și-a atins parțial finalitatea propusă, fiind asigurată transpunerea prevederilor UE referitoare la: obiectul și domeniul de aplicare (art. 1 din Directiva 2012/34/UE); noțiunile „întreprindere feroviară”, „administrator de infrastructură”, „funcții esențiale de gestionare a infrastructurii”, „infrastructură feroviară”, „infrastructură de servicii”, „profit rezonabil”, „solicitant”, „infrastructură saturată”, „acord-cadru”, „document de referință al rețelei”, „trasă”, „grafic de circulație” (art. 3 din Directiva 2012/34/UE); independența întreprinderilor feroviare și a administratorilor infrastructurii (art. 4 din Directiva 2012/34/UE); administrarea întreprinderilor feroviare conform principiilor comerciale (art. 5 din Directiva 2012/34/UE); separarea conturilor privind profitul, pierderile și bilanțurile (art. 6 din Directiva 2012/34/UE); independența administratorului de infrastructură (art. 7 din Directiva 2012/34/UE); independența funcțiilor esențiale ale administratorului de infrastructură (art. 7a din Directiva 2012/34/UE); imparțialitatea administratorului de infrastructură în ceea ce privește gestionarea traficului și planificarea întreținerii (art. 7b din Directiva 2012/34/UE); transparența financiară a administratorului de infrastructură (art. 7d din Directiva 2012/34/UE); mecanismele de coordonare între administratori și toate întreprinderile feroviare interesate (art. 7e din Directiva 2012/34/UE); finanțarea administratorului infrastructurii (art. 8 din Directiva 2012/34/UE); condițiile de acces la infrastructura feroviară (art. 10 din Directiva 2012/34/UE); limitarea dreptului de acces și a dreptului de îmbarcare și debarcare a călătorilor (art. 11 din Directiva 2012/34/UE); prelevarea unui tarif de la întreprinderile feroviare care prestează servicii de transport de călători (art. 12 din Directiva 2012/34/UE); condițiile de acces la servicii (art. 13 din Directiva 2012/34/UE); principiile generale privind acordurile transfrontaliere (art. 14 din Directiva 2012/34/UE); autoritatea de acordare a licențelor (art. 16 din Directiva 2012/34/UE); condițiile pentru obținerea unei licențe (art. 18 din Directiva 2012/34/UE); condițiile privind buna reputație (art. 19 din Directiva 2012/34/UE); condițiile privind capacitatea financiară (art. 20 din Directiva 2012/34/UE); cerințele privind competența profesională (art. 21 din Directiva 2012/34/UE); cerințele privind acoperirea pentru răspunderea civilă (art. 22 din Directiva 2012/34/UE); valabilitatea teritorială și temporară a licenței (art. 23 din Directiva 2012/34/UE);

<sup>1</sup> Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernarea infrastructurii feroviare (Text cu relevanță pentru SEE) și Decizia delegată (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017 de înlocuire a anexei VII la Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european (Text cu relevanță pentru SEE).

utilizarea efectivă a capacității de infrastructură (art. 26 din Directiva 2012/34/UE); documentul de referință al rețelei (art. 27 din Directiva 2012/34/UE); acordurile între întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură (art. 28 din Directiva 2012/34/UE); stabilirea, calcularea și perceperea tarifelor (art. 29 din Directiva 2012/34/UE); costurile infrastructurii și contabilitatea (art. 30 din Directiva 2012/34/UE); principiile de tarifare (art. 31 din Directiva 2012/34/UE); excepțiile de la principiile de tarifare (art. 32 din Directiva 2012/34/UE); reducerile aplicabile tarifelor (art. 33 din Directiva 2012/34/UE); planurile de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite (art. 34 din Directiva 2012/34/UE); sistemul de îmbunătățire a performanțelor (art. 35 din Directiva 2012/34/UE); tarifele de rezervare (art. 36 din Directiva 2012/34/UE); cooperarea în privința sistemelor de tarifare pentru mai mult de o rețea (art. 37 din Directiva 2012/34/UE); drepturile asupra capacității (art. 38 din Directiva 2012/34/UE); alocarea capacităților (art. 39 din Directiva 2012/34/UE); colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură pe mai multe rețele (art. 40 din Directiva 2012/34/UE); solicitanții care doresc să obțină unele capacități de infrastructură (art. 41 din Directiva 2012/34/UE); acordul-cadru (art. 42 din Directiva 2012/34/UE); cererile privind acordarea drepturilor de utilizare a infrastructurii feroviare (art. 44 din Directiva 2012/34/UE); planificarea graficului de circulație (art. 45 din Directiva 2012/34/UE); procedura de coordonare (art. 46 din Directiva 2012/34/UE); infrastructura saturată (art. 47 din Directiva 2012/34/UE); măsurile speciale care trebuie luate în cazul unor perturbări (art. 54 din Directiva 2012/34/UE); organismul de reglementare (art. 55 din Directiva 2012/34/UE); funcțiile organismului de reglementare (art. 56 din Directiva 2012/34/UE); lista elementelor infrastructurii feroviare (Anexa I din Directiva 2012/34/UE); serviciile care trebuie prestate către întreprinderile feroviare (Anexa II din Directiva 2012/34/UE); capacitatea financiară (Anexa III din Directiva 2012/34/UE).

Remarcăm că, proiectul național, prin prisma Directivei 2012/34/UE, vine să introducă în premieră pentru legislația RM reglementări speciale privind independența între administrarea infrastructurii și întreprinderile feroviare în ceea ce privește conducerea, administrarea și controlul intern al activităților sale administrative, economice și contabile (art. 5 din proiectul național), fiind asigurată implementarea cerințelor stabilite în art. 4 din actul UE.

De asemenea, art. 14 din proiectul național asigură transpunerea și implementarea prevederilor art. 10 (1) din Directiva 2012/34/UE privind acordarea întreprinderilor feroviare, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, a dreptului de acces la infrastructura feroviară din Republica Moldova în vederea operării oricărui tip de servicii de transport feroviar de mărfuri și de pasageri, în condițiile stabilite de Guvern. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează porturile maritime și fluviale și nu este prevăzut în Codul transportului feroviar actual.

Un alt element de noutate introdus de proiectul național (art. 26) se referă la sistemul de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură feroviară, care trebuie să respecte condițiile stabilite, astfel încât să permită Administratorului Infrastructurii să introducă pe piață și să

utilizeze optim și efectiv capacitățile de infrastructură disponibile, în acord cu rigorile art. 26 din Directiva 2012/34/UE.

Nu în ultimul rând, prezintă relevanță și dispozițiile art. 32 din proiectul național, care stabilește posibilitatea recuperării în totalitate a costurilor suportate de către Administratorul Infrastructurii, dacă piața permite, prin majorarea tarifelor pe baza unor principii de eficiență, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată competitivitatea optimă a segmentelor pieței de transport feroviar, fiind astfel implementate cerințele art. 32 din Directiva 2012/34/UE.

#### *Măsuri naționale de transpunere a Directivei 2012/34/UE planificate*

Potrivit mențiunilor din Tabelul de concordanță, autorii proiectului își propun să transpună ulterior în legislația națională un șir de prevederi din actul UE care nu se regăsesc în prezentul proiect. Astfel, următoarele dispoziții ale actului UE *urmează a fi transpuse prin Regulamentul de alocare a capacităților de infrastructură*: art. 10 privind condițiile de acces la infrastructura feroviară; art. 11 (4) – (6) privind limitarea dreptului de acces și a dreptului de îmbarcare și debarcare a călătorilor; art. 12 (2) – (5) privind prelevarea unui tarif de la întreprinderile feroviare care prestează servicii de transport de călători; art. 42 (6) privind acordurile-cadru; art. 43 privind calendarul procesului de alocare; art. 48 privind cererile ad-hoc; art. 49 privind infrastructura specializată; art. 50 privind analiza capacității; art. 51 privind planul de sporire a capacității; art. 52 privind utilizarea traseelor; art. 53 privind capacitățile de infrastructură pentru lucrările de întreținere a rețelei; Anexa VI privind cerințele aplicabile costurilor și tarifelor aferente infrastructurii feroviare; Anexa VII privind calendarul procesului de alocare; Anexa VIII privind informațiile contabile care trebuie transmise la cerere organismului de. În ceea ce privește Anexa IV la Directiva 2012/34/UE care se referă la conținutul documentului de referință al rețelei, aceasta *urmează a fi transpusă printr-un Ordin al Ministerului Economiei și Infrastructurii*, iar Anexa V privind principiile și parametrii de bază ai acordurilor contractuale între autoritățile competente și administratorii de infrastructură *urmează a fi transpusă prin Hotărîrea Guvernului de aprobare a contractului multianual pentru întreținerea infrastructurii feroviare*.

#### *Obiecții privind compatibilitatea cu Directiva 2012/34/UE*

Proiectul național **nu a asigurat transpunerea** mai multor prevederi din Directiva 2012/34/UE, iar Tabelul de concordanță **nu indică motivele netranspunerii și termenele preconizate** pentru realizarea transpunerii integrale a acestora: art. 2 privind excluderile din domeniul de aplicare; art. 3 privind definițiile „dezvoltarea infrastructurii feroviare”, „operarea infrastructurii feroviare”, „întreținerea infrastructurii feroviare”, „modernizarea infrastructurii feroviare”, „serviciul de transport internațional de marfă”, „serviciul de transport internațional de călători”, „alternativă viabilă”, „alocare”, „plan de sporire a capacității”, „coordonare”, „rețea”; art. 4 (2) privind răspunderea administratorului infrastructurii; art. 8 (4) privind conturile de profit și pierdere ale unui administrator al infrastructurii; art. 17 privind cerințele

generale privind condițiile de obținere a licenței; art. 24 privind licența temporară, aprobarea, suspendarea și revocarea; art. 25 privind procedura de acordare a licențelor; art. 32 (3) și (6) privind excepțiile de la principiile de tarificare; art. 40 (3) - (5) privind colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură pe mai multe rețele; art. 46 (4) – (6) privind procedura de coordonare; art. 56 (2), (3), (10), (11) privind funcțiile organismului de reglementare; art. 58 privind achizițiile publice.

**Directiva (UE) 2016/798** are drept scop sporirea siguranței feroviare la nivelul întregii Uniuni Europene revizuind rolul autorităților naționale de siguranță și realocând responsabilitățile între acestea și Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate. În acest context, actul UE stabilește măsuri pentru asigurarea dezvoltării și ameliorării siguranței și a unui acces îmbunătățit pe piață pentru serviciile de transport feroviar, inclusiv: stabilirea statutului agenției ca organism care emite certificate de siguranță întreprinderilor feroviare care funcționează în mai multe țări ale UE; definirea responsabilităților diferitelor organisme implicate în sistemul feroviar al UE; elaborarea de obiective comune de siguranță și metode comune de siguranță în vederea eliminării normelor naționale și, astfel, a barierelor din calea dezvoltării unui spațiu feroviar unic european; stabilirea de principii pentru eliberarea, reînnoirea, modificarea și restricționarea sau revocarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță; cerința instituirii în fiecare țară a UE a unei autorități naționale de siguranță și a unui organism de investigare a accidentelor și incidentelor; definirea unor principii comune pentru gestionarea și controlul siguranței feroviare.

Transpunerea și implementarea Directivei (UE) 2016/798, care urmează, începând cu 16 iunie 2020, să abroge și să substituie Directiva 2004/49/CE, este importantă în vederea realizării obligațiilor Republicii Moldova ce rezultă din Capitolul 15 „Transporturi”, Titlul IV „Cooperarea economică și alte tipuri de cooperare sectorială” și Anexa X a Acordului de Asociere RM – UE, termenul de implementare pentru aceasta fiind **anul 2018, termen evident depășit**.

Directiva (UE) 2016/798 nu a constituit anterior obiect al transpunerii în legislația națională, **prezentul proiect fiind exercițiul primar de transpunere a acesteia**.

În ceea ce privește transpunerea Directivei (UE) 2016/798, proiectul național și-a atins parțial finalitatea propusă, fiind asigurată transpunerea prevederilor UE referitoare la: obiectul și domeniul de aplicare (art. 1 din Directiva (UE) 2016/798); noțiunile „administrator de infrastructură”, „întreprindere feroviară”, „specificație tehnică”, „obiective comune de siguranță (OCS)”, „sistem de management al siguranței”, „organism de evaluare a conformității”, „elementele constitutive de interoperabilitate”, „vehicul” (art. 3 din Directiva (UE) 2016/798); rolul actorilor din sistemul feroviar în dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare (art. 4 din Directiva (UE) 2016/798); indicatori comuni de siguranță (ICS) (art. 5 din Directiva (UE) 2016/798); metodele comune de siguranță (MCS) (art. 6 din Directiva (UE) 2016/798); obiectivele comune de siguranță (OCS) (art. 7 din Directiva (UE) 2016/798); sistemul de

management al siguranței (art. 9 din Directiva (UE) 2016/798); certificatul unic de siguranță (art. 10 din Directiva (UE) 2016/798); autorizația de siguranță a administratorilor de infrastructură (art. 12 din Directiva (UE) 2016/798); accesul la serviciile de formare (art. 13 din Directiva (UE) 2016/798); întreținerea vehiculelor (art. 14 din Directiva (UE) 2016/798); derogările de la sistemul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea (art. 15 din Directiva (UE) 2016/798); atribuțiile autorității naționale de siguranță (art. 16 din Directiva (UE) 2016/798); principiile decizionale (art. 18 din Directiva (UE) 2016/798); raportul anual privind activitățile autorității naționale de siguranță (art. 19 din Directiva (UE) 2016/798); obligația de a investiga accidente (art. 20 din Directiva (UE) 2016/798); organismul de investigare (art. 22 din Directiva (UE) 2016/798); informațiile care se transmit agenției (art. 25 din Directiva (UE) 2016/798); recomandările de siguranță (art. 26 din Directiva (UE) 2016/798).

Remarcăm că, proiectul național, prin prisma Directivei (UE) 2016/798, vine să introducă în premieră pentru legislația RM reglementări speciale privind sarcinile puse pe seama Autorității Feroviare, care trebuie să asigure siguranța transportului feroviar, precum: aprobarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale care constituie sistemul feroviar și verificarea faptului că acestea sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante; emiterea, reînnoirea, modificarea și revocarea certificatelor de siguranță și a autorizațiilor de siguranță acordate, verificarea îndeplinirii condițiilor și cerințelor stabilite în acestea și că Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare activează în conformitate cu cerințele legislației; admiterea introducerii în circulație a unui material rulant nou și modificat substanțial; supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale; monitorizarea, promovarea și, după caz, punerea în aplicare și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme de siguranță; efectuează supravegherea înregistrării corecte a materialului rulant și asigurarea faptului că informațiile privind siguranța din registrul național sunt corecte și actualizate permanent; asigurarea emiterii permiselor, certificatelor și autorizațiilor cu nivel necesar de securizare împotriva falsificării (potrivit art. 92 din proiectul național care a transpus prevederile art. 16 din Directiva (UE) 2016/798).

Un alt element de noutate inclus la art. 99 al proiectului național, care transpune prevederile art. 7 din Directiva (UE) 2016/798, se referă la obiectivele de siguranță stabilite de către Autoritatea Feroviară, care fixează nivelul minim de siguranță pentru diferitele părți ale sistemului feroviar și a sistemului în ansamblu, la care fac referire criteriile de toleranță la risc pentru riscurile individuale legate de pasageri, angajați, personalul antreprenorilor, utilizatorii de treceri la nivel, precum și riscurile individuale legate de prezența persoanelor neautorizate în instalațiile de infrastructură feroviară și riscurile pentru societate. Obiectivele de siguranță trebuie să includă un grafic pentru punerea în aplicare graduală, care va lua în considerare natura și sfera investițiilor necesare pentru punerea lor în aplicare.

#### *Măsurile naționale de transpunere a Directivei (UE) 2016/798 planificate*

Potrivit mențiunilor din Tabelul de concordanță, următoarele prevederi din actul UE, care nu au constituit obiect al transpunerii în proiectul noului Cod al transportului feroviar *vor fi implementate ulterior prin alte acte normative*: art. 4, alin. (1) lit. (e) – (g), alin. (4) – (6) privind rolul actorilor din sistemul feroviar în dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare; art. 14, alin. (2), lit. (a) – (d), alin. (3) și (4) privind condițiile pentru înregistrarea vehiculelor feroviare și a entităților de întreținere a vehiculelor feroviare; art. 20 (2) – (4) privind obligația de a investiga; art. 21 privind statutul investigației; art. 23 privind procedura de investigare; art. 24 privind rapoartele de investigație a unui accident; Anexa I privind indicatorii comuni de siguranță, Apendice la Anexa I privind definițiile comune ale ICS și metode comune de calcul al impactului economic al accidentelor. Totodată, în ceea ce privește Anexa III la Directiva (UE) 2016/798 privind cerințele și criteriile de evaluare pentru organizațiile care solicită un certificat de entitate responsabilă cu întreținerea sau un certificat în ceea ce privește funcțiile de întreținere externalizate de o entitate responsabilă cu întreținerea *va fi transpusă ulterior prin Hotărîrea Guvernului de aprobare a Regulamentului privind înregistrarea vehiculelor feroviare și entităților de întreținere*.

#### *Obiecții privind compatibilitatea cu Directiva (UE) 2016/798*

Proiectul național **nu a asigurat transpunerea** mai multor prevederi din Directiva (UE) 2016/798, iar Tabelul de concordanță **nu indică motivele netranspunerii și termenele preconizate** pentru realizarea transpunerii integrale a acestora: art. 3 privind definițiile „sistem feroviar”, „metode comune de siguranță”, „autoritatea națională de siguranță”, „accident”, „accident grav”, „incident”, „investigație”, „deținător”, „entitate responsabilă de întreținerea (ERI)”, „amplarea operațiunii”, „zona de funcționare”; art. 9 (4) – (7) privind sistemele de management al siguranței; art. 10 (2) – (16) privind certificatul unic de siguranță; art. 17 privind supravegherea întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură.

**Directiva 2007/59/CE** are drept scop stabilirea condițiilor și procedurilor de certificare a mecanicilor de locomotivă și trenuri. De asemenea, aceasta prevede sarcinile pentru care sunt responsabile autoritățile competente, mecanicii de locomotivă, precum și alte părți implicate în sector, în special, întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură și centrele de formare.

Astfel, Directiva UE instituie norme detaliate privind: modelul comunitar de certificare; măsurile împotriva falsificării; proprietatea, limba și organismele emitente; valabilitatea geografică; recunoașterea documentelor de certificare a mecanicilor de locomotivă din alte state; cerințe minime pentru obținerea a permisului; vârsta minimă pentru obținerea permisului; cerințe de bază pentru a obține permisul; cunoștințele lingvistice necesare; criteriile de calificare; procedura de obținerea a permisului și a certificatului; verificările periodice; încetarea contractului de muncă; monitorizarea mecanicilor de locomotivă de către întreprinderile feroviare și gestionării de infrastructură; sarcinile autorității competente; acreditarea și recunoașterea, registrele și schimbul de informații; formarea și examinarea

mecanicilor de locomotivă; evaluarea standardelor de calitate și raportul privind alți membri de bord; stabilirea controalelor și sancțiunilor.

Transpunerea Directivei 2007/59/CE este importantă în contextul realizării obligațiilor Republicii Moldova ce rezultă din Capitolul 15 „Transporturi”, Titlul IV „Cooperarea economică și alte tipuri de cooperare sectorială”, Anexa X a Acordului de Asociere RM – U E, termenul de implementare fiind **anul 2018, care este evident depășit.**

**Directiva 2007/59/CE nu a constituit anterior obiect al transpunerii în legislația națională, proiectul național fiind exercițiul primar de transpunere a acesteia.**

Totodată, menționăm că Directiva 2007/59/CE din momentul adoptării și până în prezent a fost supusă mai multor modificări succesive<sup>2</sup>, care se referă, în special, la modificarea Anexei IV privind cunoștințele generale și cerințele privind permisul mecanicilor de locomotivă, modificarea punctului 8 din Anexa VI cu privire la testele lingvistice aplicabile mecanicilor de locomotivă. Remarcăm că, modificările în discuție nu cad sub incidența exercițiului de transpunere realizat prin proiectul național supus expertizei de compatibilitate, în măsura în care acestea vor fi preluate în Hotărârea Guvernului privind regulile pentru certificarea mecanicilor de locomotivă.

În ceea ce privește transpunerea Directivei 2007/59/CE, proiectul național și-a atins finalitatea propusă, fiind asigurată transpunerea parțială a prevederilor actului UE, în speță, a celor referitoare la: obiectul și domeniul de aplicare (art. 1 din Directiva 2007/59/CE); noțiunile „sistem feroviar”, „întreprindere feroviară”, „specificatii tehnice de interoperabilitate (STI)” (art. 3 din Directiva 2007/59/CE); modelul comunitar de certificare (art. 4 din Directiva 2007/59/CE); măsurile contra falsificării (art. 5 din Directiva 2007/59/CE); proprietatea, limba și organisme emitente (art. 6 din Directiva 2007/59/CE); valabilitatea geografică (art. 7 din Directiva 2007/59/CE); recunoașterea documentelor de certificare a mecanicilor de locomotivă din țările terțe (art. 8 din Directiva 2007/59/CE); cerințele minime pentru obținerea permisului și a certificatului (art. 9 din Directiva 2007/59/CE); vârsta minimă a solicitantului de permise (art. 10 din Directiva 2007/59/CE); cerințele de bază privind solicitantul (art. 11 din Directiva 2007/59/CE); cerințele privind cunoștințele lingvistice (art. 12 din Directiva 2007/59/CE); obținerea unui permis (art. 14 din Directiva 2007/59/CE); obținerea unui certificat (art. 15 din Directiva 2007/59/CE); verificările periodice (art. 16 din Directiva 2007/59/CE); încetarea contractului de muncă (art. 17 din Directiva 2007/59/CE); monitorizarea mecanicilor de locomotivă de către întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură (art. 18 din Directiva 2007/59/CE); sarcinile autorităților competente (art. 19 din Directiva 2007/59/CE); acreditarea și recunoașterea (art. 20 din Directiva 2007/59/CE); deciziile autorităților

<sup>2</sup> Directiva 2007/59/CE modificată succesiv prin: Directiva 2014/82/UE a Comisiei din 24 iunie 2014 de modificare a Directivei 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului; Directiva (UE) 2016/882 a Comisiei din 1 iunie 2016 de modificare a Directivei 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului; Regulamentul (UE) 2019/554 al Comisiei din 5 aprilie 2019.

competente (art. 21 din Directiva 2007/59/CE); registrele și schimbul de informații (art. 22 din Directiva 2007/59/CE); formarea mecanicilor de locomotivă (art. 23 din Directiva 2007/59/CE); costul formării (art. 24 din Directiva 2007/59/CE); examinările cu scopul verificării calificării necesare (art. 25 din Directiva 2007/59/CE); standardele de calitate (art. 26 din Directiva 2007/59/CE); evaluarea independentă (art. 27 din Directiva 2007/59/CE); raportul privind controalele desfășurate de autoritatea competentă (art. 29 din Directiva 2007/59/CE).

Din perspectiva Directivei 2007/59/CE, proiectul național stabilește cerințe noi pentru mecanicii de locomotivă (art. 120), care asigură implementarea prevederilor art. 4 din Directiva 2007/59/CE, potrivit căreia toți mecanicii de locomotive trebuie să aibă capacitatea și calificările necesare pentru a conduce trenurile și să dețină următoarele documente: un permis care să demonstreze că mecanicul de locomotivă îndeplinește condițiile minime privind cerințele medicale, studii de bază și competențele profesionale generale. Permisul îl identifică pe mecanic și autoritatea emitentă și menționează durata de valabilitate și unul sau mai multe certificate care indică infrastructura pe care titularul este autorizat să conducă vehicule feroviare și materialul rulant pe care titularul este autorizat să-l conducă.

De asemenea, art. 121 din proiectul național, care pune în sarcina Autorității Feroviare, întreprinderilor feroviare și Administratorului Infrastructurii de a întreprinde toate măsurile necesare și le obligă să coopereze între ei pentru a evita riscurile de falsificare a permiselor, a certificatelor și a gestionării frauduloase a registrelor, asigurând o transpunere corespunzătoare a prevederilor art. 5 din Directiva 2007/59/CE.

Alte dispoziții novatorii introduse prin proiectul Codului se referă la formarea mecanicilor de locomotivă (art. 133 din proiectul național), precum și la standardele de calitate, care includ activitățile legate de formare, evaluarea competențelor și actualizarea permiselor și certificatelor, în conformitate cu reglementările din art. 26 al Directivei 2007/59/CE.

#### *Măsuri naționale de transpunere a Directivei 2007/59/CE planificate*

Potrivit mențiunilor din Tabelul de concordanță, prevederile din actul UE menționate *infra* vor fi transpuse ulterior prin *Hotărârea Guvernului privind regulile pentru certificarea mecanicilor de locomotivă*: art. 3 privind definițiile „mecanic de locomotivă”, „alți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță”, „gestionar de infrastructură”, „certificat de siguranță”, „certificat”, „autorizație de siguranță”, „centru de formare”; Anexa I privind permisul model comunitar și certificatul complementar armonizat; Anexa II privind cerințe medicale; Anexa III privind metoda de formare teoretică și practică; Anexa IV privind cunoștințe profesionale generale și cerințele privind permisul; Anexa V privind cunoștințe profesionale privind materialul rulant și cerințele privind certificatul; Anexa VI privind cunoștințele profesionale de infrastructură și cerințele privind certificatul; Anexa VII privind frecvența examenelor.

### III. Respectarea mecanismului de armonizare

#### *b) Obiecții privind clauza de armonizare*

Cu referire la clauza de armonizare a proiectului național, remarcăm necesitatea substituirii referinței la Directiva 2004/49/CE cu referința la Directiva (UE) 2016/798, în măsura în care proiectul național asigură transpunerea parțială a celei din urmă, fapt reflectat și în Tabelul de concordanță.

#### *c) Obiecții privind Tabelul de concordanță*

Cu referire la Tabelele de concordanță care însoțesc proiectul național, menționăm că acestea nu corespund în totalitate cerințelor prevăzute în Anexa nr. 3 la Hotărîrea Guvernului nr. 1171/2018.

Astfel, în compartimentul 6 din Tabelele de concordanță, care reflectă gradul de transpunere a Directivei 2012/34/UE și Directivei 2007/59/CE, urmează a fi exclus cuvîntul „coordonat” și substituit prin calificativul „compatibil” în privința următoarelor prevederi: art. 30 din Directiva 2012/34/UE care a fost transpus prin art. 30 din proiectul național, art. 17 din Directiva 2007/59/CE care a fost transpus prin art. 127 din proiectul național și a art. 18 din Directiva 2007/59/CE care a fost transpus prin art. 128 din proiectul național.

Suplimentar, urmează a fi completate în modul corespunzător: compartimentul 7, prin indicarea motivelor netranspunerii prevederilor enumerate în compartimentul „Obiecții privind compatibilitatea” din pct. II al prezentei Declarații; compartimentul 8, prin indicarea termenelor preconizate pentru realizarea transpunerii integrale a acestora precum și a proiectelor de acte normative care vor înlătura deficiențele de compatibilitate constatate la compartimentul 7 al Tabelelor de concordanță.

Atenționăm că, în procesul activării pct. 201 al Regulamentului Guvernului aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 610/2018, autorul va remite Centrului de armonizare a legislației proiectul definitivat însoțit de Nota informativă și Tabelul de concordanță modificate potrivit obiecțiilor formulate.

De asemenea, în conformitate cu pct. 53 din Regulament, Tabelele de concordanță actualizate urmează a fi prezentate în format electronic, în termen de 20 zile de la aprobarea proiectului de act normativ Cancelariei de Stat (Centrului de armonizare a legislației) pentru a fi incluse în baza de date a legislației naționale armonizate.

### IV. Concluzii

În urma evaluării proiectului din perspectiva compatibilității cu legislația UE relevantă, constatăm că, deși proiectul național are ca scop transpunerea parțială a Directivei 2012/34/UE, Directivei (UE) 2016/798 și a Directivei 2007/59/CE, acesta și-a atins parțial finalitatea propusă, avînd în vedere obiecțiile de compatibilitate formulate în pct. II al prezentei Declarații, care urmează a fi luate în considerare în procesul de definitivare a proiectului național. Suplimentar, vor fi revizuite și ajustate în modul corespunzător instrumentele de armonizare (clauza de armonizare și Tabelele de concordanță) conform obiecțiilor expuse în pct. III.

*Facem mențiunea că analiza Centrului de armonizare a legislației nu are în vedere elementele de oportunitate ale soluțiilor juridice incluse în proiectul de act normativ, ci se referă strict la conformitatea acestora cu Dreptul UE aplicabil și obligațiile juridice asumate în lumina Acordului de Asociere RM – UE.*

**Șef Centru**

**Natalia SUCEVEANU**

*Ex: Nicolae Coșleț  
Tel: 022-250-477*

---

Casa Guvernului,  
MD-2033, Chișinău,  
Republica Moldova

Telefon:  
+ 373 22 250 104

E-mail:  
[cancelaria@gov.md](mailto:cancelaria@gov.md)

18



MD-2005, mun. Chișinău, str. Constantin Tănase, 7  
[www.mf.gov.md](http://www.mf.gov.md), tel.(022) 26-25-23, fax 022-26-25-17

31 ianuarie 2020 nr. 11/3-09/10924

La nr. 14/1-8782 din 27 decembrie 2019

### Ministerul Economiei și Infrastructurii

Ministerul Finanțelor, a examinat repetat proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (număr unic 634/MEI/2019) și, în limita competențelor funcționale, comunică următoarele.

#### I. Referitor la proiectul de lege Codul transportului feroviar

La **art.1** alin.(2) lit.a) din Cod, întru înlăturarea erorii de redactare, sintagma “se aplică” de exclus.

La **art.6** alin.(6) din Cod, textul “deciziile, acțiunile și inacțiunile Autorității Feroviare pot fi contestate conform procedurilor stabilite de Codul administrativ nr. 116/2018”, urmează să fie supus unui proces amplu de analiză.

În susținerea acestui fapt, menționăm că în conformitate cu art.7 și art.8 din Codul administrativ nr.116/2018, autoritate publică se consideră orice structură organizatorică sau organ instituită/instituit prin lege sau printr-un alt act normativ, care acționează în regim de putere publică în scopul realizării unui interes public. Regimul de putere publică reprezintă ansamblul competențelor prevăzute de lege în vederea realizării sarcinilor autorităților publice, care le conferă posibilitatea de a se impune cu forță juridică obligatorie în raporturile lor cu persoane fizice sau juridice.

Totodată, potrivit art.167 alin.(2) și art.168 alin.(1) din Codul administrativ, dacă respinge în tot sau în parte cererea prealabilă ca fiind inadmisibilă sau neîntemeiată, autoritatea publică emitentă transmite dosarul administrativ cu toate actele autorității publice ierarhic superioare. Dacă autoritatea publică emitentă a respins în tot cererea prealabilă, decizia definitivă cu privire la cererea prealabilă este luată de autoritatea publică ierarhic superioară. Dacă autoritatea publică emitentă a respins în parte cererea prealabilă, autoritatea publică ierarhic superioară soluționează doar partea respinsă a cererii prealabile.

Digitally signed by Ivanicichina Tatiana  
Date: 2020.02.10 17:36:33 EET  
Reason: MoldSign Signature  
Location: Moldova



*[Handwritten signature and date: 10.02.2020]*

Astfel, având în vedere redacția actuală a art.6 alin. (6) din proiectul Codului, se atestă că decizia finală vis-a-vis de cererile prelabile depuse împotriva deciziilor, acțiunilor și inacțiunilor Autorității Feroviare, pe care aceasta le-a respins vor fi soluționate ca etapă finală de către Ministerul Economiei și Infrastructurii ca autoritate ierarhic superioară, fapt care va genera un domeniu de activitate suplimentar celui existent.

Respectiv, pentru eficientizarea activității de soluționare a contestațiilor depuse împotriva Autorității Feroviare, urmează să fie analizată posibilitatea ca procedura de contestare să fie reglementată în Regulamentul privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare, precum și structura și efectivul-limită ale acesteia, care se aprobă de Guvern.

La **art.7** alin (1) sintagma “... *deține conturi bancare în contul unic trezorerial al Ministerului Finanțelor*” se substituie cu sintagma “*conturi deschise în Contul Unic Trezorerial al Ministerului Finanțelor*”.

Totodată, art. 7 se va completa cu un aliniat nou:

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

La **art.10** alin.(1) din Cod, sintagma “*proprietate publică a statului*” de substituit cu sintagma “*proprietate din domeniu public al statului*”.

În susținerea acestei redacții, precizăm că în conformitate cu art.2 din Legea nr.121/2007 privind administrarea și deținutizarea proprietății publice, proprietatea publică este reprezentată de totalitatea bunurilor domeniului public și a bunurilor domeniului privat ale statului, ale unităților administrativ-teritoriale, inclusiv ale unității teritoriale autonome Găgăuzia. Bunuri ale domeniului public al statului sunt atribuite totalitatea bunurilor mobile și imobile destinate satisfacerii intereselor generale ale statului.

Potrivit art.2 din Legea nr.29/2018 privind delimitarea proprietății publice, bunuri ale domeniului public sunt bunurile care, prin natura lor sau prin declarația legii, sunt de uz sau de interes public și care aparțin statului sau unităților administrativ-teritoriale.

Conform art.9 alin.(2) lit.f) din Lege, de domeniul public al statului țin infrastructura căilor ferate și terenurile ocupate de aceasta, precum și alte obiective de infrastructură tehnico-edilitară și terenurile aferente acestora, care nu aparțin unităților administrativ-teritoriale sau persoanelor juridice de drept privat.

Concomitent, la **art.21** alin (4) din Cod, termenul de “*capacitate financiară*” nu este complet definit, fapt care generează interpretări, în special în ceea ce privește modul de stabilire la data efectuării controlului a acestei “capacități financiare”.

La **art.36** de indicat cine este beneficiarul plăților în urma aplicării tarifelor de rezervare;

La **art.43** și **art.48** este vorba despre aceeași regulă;

**Art.54** alin.(1) din Cod, urmează să fie revizuit în sensul excluderii sintagmei “permanentă (pe termen nelimitat)”. Or, nu poate să fie acordat dreptul de folosință pe termen nelimitat a unor bunuri din domeniul public al statului în privința unor întreprinderi de transport feroviar.

**Art. 66 și 67** de exclus, deoarece există legi speciale care reglementează acest aspect.

La **art.77** alin.(2), cuvintele „de întreprinderile feroviare ale Republicii Moldova” de substituit cu cuvântul „Minister”;

La **art.78** alin.(2) din Cod, sintagma “subvențiile” de substituit cu “subsidiile” conform celor susținute anterior în procesul de avizare de către Ministerul Finanțelor.

La **art.79** alin.(1) din Cod, textul “Tarifele pentru transportul de pasageri și bagaje pe rutele naționale se stabilesc de întreprinderea feroviară în mod liber”, urmează să fie examinat suplimentar, în sensul instituirii unei metodologii de calcul și/sau control.

La **art.83**:

- alin.(1), după cuvintele „cu tarifele” de completat cu cuvintele „pentru transportul feroviar aprobate și tarifele”, iar cuvintele „în contractul de transport și” de exclus;

- la alin.(2), sintagma „întreprinderile feroviare” se substituie cu sintagma „Minister, conform metodologiei de calcul aprobată de Guvern”;

**SECRETAR DE STAT**    *(semnat electronic)*    **Tatiana IVANICICHINA**

Ministerul Educației, Culturii  
și Cercetării al Republicii Moldova

MD-2033, mun. Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale, 1  
tel. (373) 22227620, fax (373) 22232388



Ministry of Education, Culture and  
Research of the Republic of Moldova

MD-2033, Chișinău, 1, Piața Marii Adunări Naționale  
tel. (373) 22227620, fax (373) 22232388

Nr. 07-09/7669 din 31.12.2019

La nr. 14/1-8782 din 27.12.2019

### Ministerul Economiei și Infrastructurii

Ministerul Educației, Culturii și Cercetării a reexaminat și susține, fără obiecții și propuneri, *proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative.*

Ministru

Corneliu POPOVICI

Ex.: A. Bezu, 022233766; e-mail: angela.bezu@mecce.gov.md

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII AL REPUBLICII MOLDOVA		
NR. DE ÎNREGISTRARE	39	
DATA	02	01
LOC	MD	

MINISTERUL  
AGRICULTURII,  
DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI MEDIULUI  
AL REPUBLICII MOLDOVA



MINISTRY  
OF AGRICULTURE,  
REGIONAL DEVELOPMENT AND  
ENVIRONMENT OF THE REPUBLIC  
OF MOLDOVA

---

MD-2005, Chisinau, 9 Constantin Tanase Str  
Tel. 20 45 81; Fax 22 07 48, E-mail: [madrm@madrm.gov.md](mailto:madrm@madrm.gov.md), WEB: [www.madrm.gov.md](http://www.madrm.gov.md)

02 ianuarie 2020 Nr.04/1-05/24

La nr.14/1-8782 din 27.12.2019

**Ministerul Economiei și Infrastructurii**

În contextul solicitării Ministerului Economiei și Infrastructurii de examinare și avizare a proiectului de hotărâre definitivat *privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative (număr unic 634/MEI/2019)*, vă prezentăm avizul pozitiv.

Secretar de Stat

Mihail MACHIDON

Ex.: Calancea Domnina  
Tel.022 204 591

5



MD-2001, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 124, et.4  
tel: 022 820652, fax: 022 820651, e-mail: contestatii@ansc.md

Nr. 05/37/20 din 10.01.2020

La nr. 14/1-8782 din 27.12.2019

**Ministerul Economiei și Infrastructurii**

Agenția Națională pentru Soluționarea Contestățiilor a examinat repetat proiectul Codului transportului feroviar și proiectul de Lege pentru modificarea unor acte legislative și, potrivit competențelor funcționale, comunică următoarele.

Preambulul proiectului Codului transportului feroviar indică faptul că transpune parțial Directiva 2012/34/UE din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european. La art. 58 directiva reglementează faptul că dispozițiile acesteia nu aduc atingere Directivei 2004/17/CE din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale.

Astfel, este de menționat faptul că potrivit Acordului de Asociere RM-UE, Republica Moldova s-a obligat să transpună în legislația națională prevederile Directivei 2004/17/CE, iar dat fiind faptul că aceasta din urmă a fost abrogată prin Directiva 2014/25/UE, transpunerea va viza prevederile Directivei 2014/25/UE din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE, care la art. 11 prevede că aceasta se aplică activităților legate de punerea la dispoziție sau exploatarea rețelelor destinate să furnizeze un serviciu public în domeniul transportului pe calea ferată, cu sisteme automate, cu tramvaiul, troleibuzul, autobuzul sau pe cablu.

Totodată, la ședința Guvernului din 27.12.2019 a fost aprobat proiectul de Lege privind achizițiile în sectoarele energiei, al apei, al transporturilor și al serviciilor poștale care are la bază cele mai recente reglementări europene privind achizițiile în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale.

Reieșind din cele expuse, considerăm că textul proiectului Codului transportului feroviar urmează a fi revizuit sub aspectul invocat mai sus, în coordonare cu Ministerul Finanțelor care efectuează politica în domeniul achizițiilor publice și achizițiilor sectoriale.

**Director general**

**Anatolie ZAGORODNII**



# Procuratura Republicii Moldova

Republica Moldova, MD-2001, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt, 73,  
tel. (+373) 22-828-373, (+373) 22-828-375, e-mail: proc-gen@procuratura.md

13 ianuarie 2020 nr. 28-2d/20-3  
la nr. 14/1-8782 din 27.12.2019

**Domnului Iulian POSTICĂ**  
**Secretar de stat**  
**Ministerul Economiei și Infrastructurii**  
**al Republicii Moldova**

*Stimate domnule Postică,*

Procuratura Generală a examinat *proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative*, elaborat de către Ministerul Economiei și Infrastructurii.

Apreciind eforturile autorilor la elaborarea proiectelor actelor normative menționate și importanța acestora pentru transportul feroviar din Republica Moldova, Procuratura Generală prin avizul nr.26-1d/19-511 din 08.11.2019 a expus obiecții și propuneri pe care le susținem în continuare.

Totodată reieșind din competențele funcționale ale Procuraturii, prevăzute de Legea nr.3 din 25.02.2016 cu privire la Procuratură, și având în vedere că toate recomandările expuse în avizul menționat *supra* au fost de principiu acceptate, suplimentar alte obiecții și propuneri nu sunt.

*Cu respect,*

Adjunctul Procurorului General

Iurie PEREVOZNIC

Ex. Gheorghe Borș  
Tel.069999629

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII			
REPUBLICA MOLDOVA			
563			
16	01	20	



MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE ȘI INTEGRĂRII EUROPENE  
AL REPUBLICII MOLDOVA  
MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS AND EUROPEAN INTEGRATION  
OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA

---

Str. 31 August 1989 80, MD-2012 Chișinău • Tel: (373 22) 233940 • Fax: (373 22) 232302 • <http://www.mfa.gov.md>

---

Nr. DI/3/041.1-333 din 14 ianuarie 2020

La nr. 14/1-8782 din 27.12.2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Cu referire la scrisoarea Ministerului Economiei și Infrastructurii nr. 14/1-8782 din 27 decembrie 2019, Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene aduce la cunoștință că a examinat repetat *proiectul hotărîrii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (număr unic 634/MEI/2019)* și, în limita competențelor funcționale, susține propunerile MAEIE, expuse în scrisoarea nr. DI/3/041.1-13253 din 11 decembrie 2019, care și-au găsit reflectare în actul normativ.

Digitally signed by Revenco Eugeniu  
Date: 2020.01.15 17:42:06 EET  
Reason: MoldSign Signature  
Location: Moldova



Eugeniu REVENCO  
Secretar General

red.: Ghenadie Codreanu  
tel.: (022) 578 279

P

**CONFEDERAȚIA NAȚIONALĂ  
A SINDICATELOR DIN MOLDOVA**

2012, mun. Chișinău, str. 31 August 1989, 129  
Tel. 266502; 237304; Tel/fax: 234508  
e-mail: office@cnsmd.md



**НАЦИОНАЛЬНАЯ КОНФЕДЕРАЦИЯ  
ПРОФСОЮЗОВ МОЛДОВЫ**

2012, мун. Кишинэу, ул. 31 Август 1989, 129  
Тел. 266502; 237304; Тел/факс: 234508  
e-mail: office@cnsmd.md

15.01.20 Nr. 04-17/25

La nr. 14/1-8782 din 27.12.2019

**Ministerul Economiei și  
Infrastructurii al Republicii Moldova**

Prin prezenta, cu referire la proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de Lege pentru modificarea unor acte normative, transmis repetat spre avizare, reiterăm poziția exprimată anterior, și anume.

Piața transportului feroviar în Republica Moldova este una mică în comparație cu țările din regiune și, prin urmare, liberalizarea excesivă a acestui sector pentru sporirea mediului concurențial, după noi, va avea un impact negativ asupra acestei ramuri, mai cu seamă asupra salariaților. Altfel spus, separarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova” în mai multe întreprinderi independente pe diferite sectoare: infrastructură, transportare călători și transportare mărfuri, va conduce la disponibilizarea în masă a personalului angajat în prezent la această unitate economică.

De asemenea, menționăm că nici de această dată în documentele avizate nu se regăsesc unele prevederi concrete pentru a stabili unele măsuri de protecție, inclusiv pentru reangajarea (recalificarea) salariaților în cadrul viitoarelor întreprinderi din ramura transportului feroviar.

Aceste constatări servesc în continuare motive pentru membrii de sindicat, afiliați în cadrul Federației Sindicale a Feroviarilor din Republica Moldova, de a fi împotriva promovării spre adoptare a proiectelor respective.

În acest context, proiectele de documente prezentate spre avizare nu pot fi susținute fără o asigurare eficientă a respectării drepturilor și intereselor lucrătorilor, membri de sindicat din cadrul Î.S. „Calea Ferată din Moldova”. Or, această asigurare (protecție) se impune a fi prevăzută, inclusiv de la momentul reformării, amendării cadrului legal (Codului transportului feroviar) și nicidecum abia la momentul elaborării planului pentru implementarea Concepției de restructurare a sectorului feroviar (*după cum comunică autorul proiectului în tabelul sintezei obiecțiilor și propunerilor la proiectul Codului transportului feroviar și proiectul de Lege pentru modificarea unor acte normative*).

**Președinte**

**Oleg BUDZA**

Ex.: E. Covrig,  
tel.: 022 266 548

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII AL REPUBLICII MOLDOVA	
Nr. de intrare	513
Indexul	"15" 01 2020



Guvernul Republicii Moldova  
**Agencia Proprietății Publice**

MD-2012, Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale 1  
Tel: (00373 22) 234-350  
E-mail: office@app.gov.md

Nr. 05-019-198  
16.01.2020

**Ministerul Economiei și Infrastructurii**

MD-2012, mun. Chișinău, str. Piața Marii Adunări Naționale, 1

Cu referire la scrisoarea Ministerului Economiei și Infrastructurii nr. 14/1-8782 din 27 decembrie 2019, Agenția Proprietății Publice a examinat repetat *proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului codului transportului feroviar și proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative definitivat și, reieșind din competențele funcționale, expune lipsa de propuneri sau obiecții.*

**Director general**

**Mihail RUSU**

Ex. R. Ostrovscii,  
tel. 022-23-40-67

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII		
S.C. SOCIETATEA PUBLICA		
No. de înregistrare: 583		
Industria		
16	01	20



**Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova**  
**Ministry of Internal Affairs of the Republic of Moldova**



MD 2012, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare, 75 tel. (373-22) 255-830, fax. (373-22) 255-236 email: mai@mai.gov.md  
www.mai.gov.md c/d 210105010370133, Ministerul Finanțelor, Trezoreria de Stat IDNO 1006601000130

Nr. 37/244 din 21 ianuarie 2020

La nr. 14/1-8782 din 27.12.2020

**Ministerul Economiei și Infrastructurii**

Ministerul Afacerilor Interne a examinat repetat proiectul definitivat al hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Codului transportului feroviar și, în limita competențelor funcționale, comunică următoarele.

**La proiectul Codului transportului feroviar.**

Propunem reformularea conținutului art. 4 și art. 6, or, în conformitate cu prevederile art. 60 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, codul trebuie să întrunească următoarele trăsături calitative: precizia; claritatea; logica; integralitatea; caracterul practic. Totodată, la art. 6 alin. (4) recomandăm de exclus textul „în special”, în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative.

La art. 9 propunem excluderea textului „după caz”, deoarece este incert și nu este caracteristic unui act normativ.

La art. 11 alin. (4) textul „în vigoare” se va exclude.

Reiterăm obiecția privind revizuirea proiectului prin prisma regulilor gramaticale, de ortografie și de punctuație.

**Secretar de stat**

Digitally signed by Erhan Ianuș  
Date: 2020.01.21 17:12:52 EET  
Reason: MoldSign Signature  
Location: Moldova



**Ianuș ERHAN**

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI  
INFRASTRUCTURII  
AL REPUBLICII MOLDOVA



МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИКИ И  
ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ  
МОЛДОВА

CENTRUL NAȚIONAL DE  
ACREDITARE DIN REPUBLICA  
MOLDOVA (MOLDAC)

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР  
АККРЕДИТАЦИИ РЕСПУБЛИКИ  
МОЛДОВА (MOLDAC)

MD-2009, mun. Chișinău, str. Vasile Alecsandri, 1, of. 205  
tel/fax: +373-22-210-316, e-mail: [acreditare@moldac.gov.md](mailto:acreditare@moldac.gov.md)  
web: [www.acreditare.md](http://www.acreditare.md)

МД-2009, мун. Кишинэу, ул. Василе Александри 1, оф. 205  
тел/факс: +373-22-210-316, e-mail: [acreditare@moldac.gov.md](mailto:acreditare@moldac.gov.md)  
web: [www.acreditare.md](http://www.acreditare.md)

Nr. 24/33 DE din 21.01.2020  
La nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

### Ministerul Economiei și Infrastructurii

Prin prezenta, ca răspuns la scrisoarea Dumneavoastră cu nr. 14/1-8782 din 27.12.2019 cu privire la examinarea *proiectului hotărîrii Guvernului privind aprobarea proiectului codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative*, vă informăm că Centrul Național de Acreditare (MOLDAC) a răspuns la o asemenea scrisoare Domnului Roman CAZAN Secretar General adjunct al Guvernului la data de 06.11.2019 (copia scrisorii cu nr. de ieșire 24/684/DE-2 se anexează).

MOLDAC este deschis pentru colaborare în scopul realizării obiectivelor comune.

Cu respect,  
Vicedirector

Larisa NOVAC

Ex. Natalia MIHĂESCU  
Aliona GUȚUL  
022-210-312



**AGENȚIA SERVICII PUBLICE A REPUBLICII MOLDOVA**  
**PUBLIC SERVICES AGENCY OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA**

MD-2012, municipiul Chișinău, str. Aleksandr Pușkin, 42

42 Aleksandr Pushkin str., MD-2012 Chisinau

Tel.: +373 22 50 46 54 Fax: +373 22 21 22 59 e-mail: asp@asp.gov.md, web: asp.gov.md

*22.01.2020* nr. *01/304*

La nr. 14/1-8782 din 27.12.2019

**Ministerul Economiei și Infrastructurii**

Ca urmare a examinării proiectului definitivat al hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative, potrivit competențelor funcționale, vă comunicăm lipsa obiecțiilor.

**Director**

**Tatiana CUNETCHI**

Chironeț Mihai, 022 50 48 59

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII	
AL REPUBLICII MOLDOVA	
Nr. de intrare	<i>904</i>
Indexul	<i>23 01 2020</i>



MD- 2001, Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt, 73/1  
tel: (00 373 22) 27 34 43; fax: (00 373 22) 27 06 06  
E-mail: office@competition.md  
www.competition.md

МД- 2001, Кишинэу, бул. Стефан чел Маре-ин Сфынт, 73/1  
тел: (00 373 22) 27 34 43; факс: (00 373 22) 27 06 06  
E-mail: office@competition.md  
www.competition.md

05 februarie 2020 Nr. DJ-06/ 63-237  
La nr. 14/I-8782 din 27 decembrie 2019

Domnului Anatol USATÎI,  
Ministru al Economiei și Infrastructurii

*Stimate domnule Ministru,*

Plenul Consiliului Concurenței, în cadrul ședinței din 04 februarie 2020, a examinat, în temeiul prevederilor art. 39 lit. c) și art. 41 alin. (1) lit. d) ale Legii concurenței nr. 183/2012, proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea Codului transportului feroviar și a Legii pentru modificarea unor acte normative și, în limitele competenței sale comunică despre lipsa propunerilor și obiecțiilor pe marginea acestora.

Măsurile de stimulare financiară prevăzute de proiectul Codului transportului feroviar, precum compensarea pierderilor, acordarea subvențiilor ș.a., ar putea constitui măsuri de sprijin reglementate de Legea nr. 139/2012 cu privire la ajutorul de stat.

În acest sens, în vederea asigurării respectării Legii nr. 139/2012, este necesar de menționat că orice intenție de acordare a unui ajutor de stat urmează a fi notificată Consiliului Concurenței de către furnizorul și/sau a inițiatorul acestuia, conform prevederilor art. 8 din Legea nr. 139 din 15 iunie 2012 cu privire la ajutorul de stat.

*Cu respect,*

Președinte

Marcel RĂDUCAN

Tavîre



MINISTERUL JUSTIȚIEI  
AL REPUBLICII MOLDOVA

str. 31 August 1989, nr. 82  
MD- 2012, mun. Chișinău,  
tel.: 0 22 23 47 95, fax: 0 22 23 47 97  
[www.justice.gov.md](http://www.justice.gov.md)

20.12.2019 nr. 04/12560  
La nr. 18-23-7558 din 31 octombrie 2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii  
copie: Cancelaria de Stat

Urmare examinării proiectului codului transportului feroviar, proiectului legii pentru modificarea unor acte legislative, precum și proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea acestora (**număr unic 634/MEI/2019**), expunem următoarele.

**La proiectul codului:**

Anterior titlului proiectului se va exclude cuvântul „LEGE”, or, prezentul proiect reprezintă un cod, care potrivit art. 60 din *Legea nr. 100/2017 privind actele normative* este un act normativ adoptat de către Parlament ce cuprinde, într-un sistem unitar, cele mai importante norme juridice dintr-o anumită ramură a dreptului. Structura codului reflectă sistemul ramurii de drept respective.

Semnalăm că, codul trebuie să întrunească următoarele trăsături calitative:

- a) precizia;
- b) claritatea;
- c) logica;
- d) integralitatea;
- e) caracterul practic.

**Art. 1 alin. (2)** este inutil în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative.

La art. 1 alin. (3) nu se consideră judicioasă menționarea subiecților pentru care prevederile codului sunt obligatorii, deoarece în cazul în care se va omite vreun subiect de drept, ar rezulta că acesta nu trebuie să aplice actul normativ care conține reglementări, care însă conform obiectului de reglementare îi vor fi aplicabile.

La **art. 2** cuvintele „prezentului Cod” se vor substitui cu cuvântul „Codului” deoarece, potrivit art. 55 alin. (4) din *Legea nr. 100/2017* în cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la elementul structural sau constitutiv respectiv, fără a se indica că elementul respectiv face parte din același act normativ (obiecție valabilă și pentru restul cazurilor similare din proiect (a se vedea: „acestui articol” art. 19 alin. (2), „acestui Cod” art. 20 alin. (1) etc.).

Semnalăm că, este irelevant și inutil de a defini noțiuni care nu se folosesc în alt sens decât cel uzual și, respectiv, nu necesită o definiție în sensul actului normativ

Digitally signed by Foltea Radu  
Date: 2019.12.23 08:23:00 EET  
Reason: MoldSign Signature  
Location: Moldova



10

în cauză (spre exemplu: „bilet de călătorie”, „cale ferată”, „legitimație”, „solicitant” etc.).

În acest sens relevăm că, definiția ca o parte a actului normativ care, după natura sa, are scopul de a reglementa drepturile și obligațiile subiecților de drept și modul de exercitare a acestora, poate fi inclusă într-un act normativ doar în cazurile și în limitele conforme cu scopul menționat. Includerea definițiilor în actul normativ trebuie să se facă doar în cazul și în limita necesară pentru reglementarea cercului subiecților, drepturilor și obligațiilor acestora și a modului de exercitare a drepturilor și obligațiilor. Pentru atingerea acestui scop se impune ca noțiunile să fie definite doar în cazul în care la momentul adoptării actului se constată că un termen este pasibil de a fi interpretat în mai multe sensuri și autorul actului normativ decide că nu trebuie să lase determinarea sensului exact al termenului în sarcina celor care vor interpreta și aplica actul normativ. Această regulă este aplicabilă și în cazul în care termenul este folosit în alt sens decât cel uzual.

Relațiile sociale sunt foarte complexe și la momentul adoptării actului normativ este imposibil să se poată determina cu o precizie absolută toate circumstanțele raporturilor juridice reglementate. De asemenea, trebuie să se țină cont de faptul că norma de drept trebuie să fie formulată astfel încât aceasta să fie aplicabilă nu doar relațiilor sociale existente la momentul adoptării actului normativ dar și relațiilor sociale viitoare. Definirea noțiunilor însă atrage în mod inevitabil rigiditatea actelor normative și face imposibilă aplicarea acestora pentru reglementarea raporturilor juridice noi.

În situația în care autorii unui proiect intenționează să definească o noțiune, în nota informativă este necesar să se arate că se întrunesc condițiile care impun definirea termenului în actul normativ și să se indice circumstanțele care justifică definirea termenului în sensul propus de autori (a se vedea art. 54 alin. (5) din *Legea nr. 100/2017*).

Totuși, aceasta trebuie să se facă doar în situații excepționale, deoarece, în condițiile în care art. 71 alin. (4) al *Legii 100/2017* prevede că la interpretarea actului normativ trebuie să se țină cont de nota informativă care a însoțit proiectul, alte scopuri avute în vedere de autori pot fi soluționate prin includerea în nota informativă a unor texte de care cei care vor interpreta sau aplica actul normativ vor fi obligați să țină cont. Astfel, în nota informativă poate fi indicat sensul în care urmează să fie interpretat un termen, iar aceasta ar permite să se atingă atât scopul limitării discreției celor care vor interpreta actul, dar și scopul de a permite ca actul normativ să fie aplicat și relațiilor sociale care se vor naște pe viitor și de care, evident, nu putea să țină cont autorul actului normativ.

Precizăm că legislația Uniunii Europene nu impune statelor obligația de a prelua sau de a utiliza terminologia stabilită în aceste acte, și nici de a le copia *mot à mot*, ci doar de a ține cont de cerințele reglementărilor care se conțin în astfel de instrumente adaptându-le sistemului juridic național.

Noțiunea „*obligație de serviciu public*” urmează a fi revăzută, deoarece conținutul acesteia este lipsit de claritate. Se va ține cont că, obligația de interes public

nu reprezintă o cerință, ci o obligație impusă întreprinderilor feroviare în interes economic general.

La **art. 3** recomandăm, structurarea în articole distincte a competențelor autorităților și a altor participanți în domeniul transportului feroviar. Adicional, la art. 3 lit. b) ultima liniuță se va realiza acordul gramatical corect, prin substituirea cuvintelor „coordonează alocarea” cu cuvintele „coordonarea alocării”.

La **art. 4** s-a omis dispoziția articolului, motiv pentru care conținutul acestuia necesită a fi revizuit.

**Art. 6** alin. (1) este în dezacord cu art. 9 alin. (2) lit. f) din *Legea nr. 29/2018 privind delimitarea proprietății publice* care statuează că, de domeniul public al statului țin infrastructura căilor ferate și terenurile ocupate de aceasta, precum și alte obiective de infrastructură tehnico-edilitară și terenurile aferente acestora, care nu aparțin unităților administrativ-teritoriale sau persoanelor juridice de drept privat.

**Art. 8** ce vizează separarea conturilor urmează a fi revăzut, deoarece include norme contabile, care sunt reglementare de *Legea contabilității nr. 113/2007*.

La **art. 17** alin. (1) pct. 4) lit. c) atragem atenția că, expresii cum ar fi „menționate mai sus” nu corespund stilului de redactare al actelor normative, motiv pentru care se vor substitui cu referințe la elemente structurale concrete avute în vedere.

La **art. 17** alin. (1) pct. 5) lit. a) se va revedea termenul „telecomunicații” prin prisma *Legii comunicațiilor electronice nr. 241/2007* care operează cu termenul „comunicații electronice”.

**Art. 18** este excedent și se va exclude, deoarece respectivele principii sunt deja stipulate în cod.

La **art. 19:**

La alin. (2), cu referire la abrevierea „RNVF” semnalăm că, în conformitate cu art. 54 alin. (1) lit. i) din *Legea nr. 100/2017*, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire

La alin. (1) pct. 6) se va reține că, expresia „în dependență de” reprezintă o calchiere după modelul rusesc, al cărui echivalent în limba română este „în funcție de”. În acest context, propunem substituirea cuvintelor „în dependență de” cu cuvintele „în funcție de”.

La **art. 20:**

La alin. (2), pentru evitarea dublării, cuvintele „Examinarea cererii” se vor substitui cu cuvântul „Cererea”, iar în final se va completa cu cuvintele „de la data recepționării”.

La alin. (3) menționăm că, durata de valabilitate al autorizațiilor de transport feroviar nu ține de obiectul de reglementare al prezentului proiect. Termenul de valabilitate al actelor permissive se indică în *Nomenclatorul actelor permissive*, aprobat prin *Legea nr. 160/2011*.

La alin. (5) cuvintele „pe pagina sa web” vor fi substituite cu cuvintele „pe pagina web oficială a Autorității” (observația este valabilă pentru toate cazurile similare din proiect).

**Art. 21** este inutil și se va exclude, în măsura în care controalele realizate de Autoritatea feroviară se desfășoară în conformitate cu prevederile *Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător*.

La **art. 22** alin. (2) în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative, cuvintele „în vigoare” se vor exclude.

**Art. 24** alin. (2) necesită a fi revizuit prin prisma terminologiei utilizate în *Legea nr. 71/2007 cu privire la registre*.

La **art. 25** alin. (2) s-a omis numărul alineatului la care se face referință.

La **art. 28** alin. (2) se va exclude, deoarece este declarativ, iar referința cu privire la stabilirea clauzelor contractuale de către Guvern contravine art. 992-993 din *Codul civil*, potrivit căroră, contractul reprezintă acordul de voință realizat între două sau mai multe persoane prin care se stabilesc, se modifică sau se sting raporturi juridice. Părțile contractante pot încheia în mod liber, în limitele dispozițiilor legale imperative, contracte și pot stabili conținutul lor.

La **art. 31** alin. (10) se va preciza și numărul alineatului din art. 17 la punctele căruia se face referință.

La **art. 40** alin. (1) norma este formulată prea larg, prin urmare, se vor elucida concret aspectele care pot fi reglementate.

**La art. 51:**

Se va revedea cuprinsul alin. (7), fiind expuse cu claritate actele normative care urmează a fi aprobate de Guvern întru executarea prevederilor legale.

Alin. (16) este de prisos, deoarece se va aplica regula generală, potrivit *Codului administrativ nr. 116/2018*.

**La art. 46:**

Alin. (1) se va revedea numerotarea elementelor structurale însemnate cu litere, deoarece nu este conformă cu art. 51 alin. (6) din *Legea nr. 100/2017*.

Alin. (3) se va expune într-un singur alineat, deoarece conține o singură idee.

La **art. 50** alin. (6) urmează a fi revăzut, întrucât este declarativ.

La **art. 51** alin. (20) semnalăm că, este inadmisibilă solicitarea de date și documente de la persoanele de drept privat, în măsura în care, acestea nu au obligația de prezentare a acestor informații. Prin urmare, informațiile pot fi solicitate de la persoanele de drept privat doar în modul, în cazurile și limitele stabilite de lege.

La **art. 55** alin. (2) se va preciza subiectul care va avea obligația de a supraveghea periodic și testa din punct de vedere funcțional infrastructura feroviară. Adicional, atragem atenția că, la alin. (2) s-a omis referința la infrastructura feroviară.

La **art. 62** alin. (2) se va delimita clar competența Ministerului și a Guvernului în adoptarea reglementărilor privind modul de organizare a procesului de construcție, reabilitare și întreținere a infrastructurii feroviare.

La **art. 69** alin. (3) întru corectitudinea redactării, referința la Minister se va substitui cu referința la ministru, or, în conformitate cu prevederile art. 11 alin. (1) lit.

k) din *Legea nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate*, ministrul emite în mod unipersonal ordine în limitele competenței sale.

La **art. 75** semnalăm că alin. (2) este declarativ și se va exclude.

La **art. 78, 83** normele referitor la contractele de transport se vor corela cu prevederile *Codului civil* (art. 1411). Totodată, la **art. 78** alin. (3) este expusă eronat sintagma „contracte de prestare servicii pentru organizarea mărfurilor”.

La **art. 92:**

La alin. (3) lit. a) cuvintele „legislației feroviare” se vor substitui cu cuvintele „legislației în domeniul transportului feroviar”.

La alin. (3) lit. e) și alin. (7) se va ține cont că autoritatea va emite acte normative conform competențelor și doar în limitele dreptului de reglementare stabilite prin lege.

La **art. 94** alin. (5) este eronată referința la *Legea contenciosului administrativ nr. 793/200*, or, aceasta a fost abrogată odată cu intrarea în vigoare a *Codului administrativ nr. 116/2018*.

**Art. 95**, privind aprobarea bugetului Autorității Feroviare, este inutil și urmează a fi exclus, în măsura în care regulile și procedura sunt stabilite în *Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale*.

La **art. 102** nu este clar cum se va elibera certificatul de siguranță întregii rețele sau unei părți definite a acesteia, în măsura în care, certificatul de siguranță reprezintă o dovadă că întreprinderea feroviară a stabilit un sistem de management al siguranței și poate îndeplini cerințele și normele de siguranță în scopul controlului riscurilor și a operațiunilor de transport feroviar sigure.

Cuprinsul **art. 104** este expus contradictoriu, or, printr-un certificat de siguranță eliberat unei întreprinderi feroviare într-un stat membru al Uniunii Europene se atestă că sunt respectate condițiile tehnice de siguranță aprobate în Republica Moldova, și, deci nu poate fi condiționată recunoașterea certificatului de faptul că sunt respectate condițiile corespunzătoare.

**Art. 126-128** cu privire la verificările periodice și monitorizarea mecanicilor de locomotivă nu se referă la obiectul de reglementare al secțiunii 3-a, motiv pentru care necesită a fi plasate într-o secțiune separată.

În denumirea **art. 127** cuvintele „încetarea relațiilor de muncă” se vor substitui cu cuvintele „încetarea raporturilor de muncă”, conform terminologiei utilizate în *Codul muncii*, precum și în textul articolului.

La **art. 139:**

La alin. (1), referitor la intrarea în vigoare a actului normativ, va fi revăzut textul „se pun în aplicare în termen de 6 luni de la data publicării prezentului Cod”, deoarece formularea utilizată nu se referă la o dată exactă, ci la o anumită perioadă, or, legea nu poate intra în vigoare la diferite momente în interiorul unei perioade.

Pentru indicarea exactă a momentului intrării în vigoare a actului normativ sau a unor prevederi din acesta, se vor utiliza cuvintele „intră în vigoare la expirarea a”, urmate de perioada rezervată pentru intrarea în vigoare a actului (prevederilor), după

următorul model: „intră în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării prezentului Cod în Monitorul Oficial al Republicii Moldova”.

La **art. 140** vor fi revăzute cuvintele „până la intrarea în vigoare”, deoarece Guvernul va aproba actele normative enunțate în temeiul normelor stabilite prin prezentul Cod. În această legătură, se va stabili un termen concret în care Guvernul va întreprinde măsurile respective.

La gruparea elementelor structurale ale proiectului se va ține cont de prevederile art. 53 din *Legea nr. 100/2017*, conform căruia, articolele pot fi grupate în secțiuni, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre arabe, iar secțiunile pot fi grupate în capitole, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre romane. Gradul de divizare mai mare se aplică după folosirea gradului de divizare mai mic.

Semnalăm că potrivit art. 51 din *Legea nr. 100/2017*, elementul structural de bază al legilor este articolul. Acesta are caracter unitar și conține una sau mai multe norme cu raport direct între ele și subordonate uneia și aceleiași idei. Articolul se ordonează consecutiv, după numere, exprimate prin cifre arabe, începînd cu primul și terminînd cu ultimul.

Articolul poate fi divizat în alineate, însemnate succesiv cu numere ordinare, exprimate prin cifre arabe, luate între paranteze rotunde. Alineatul poate fi divizat în litere, care sînt însemnate succesiv cu litere latine mici, urmate de o paranteză, fără utilizarea cratimelor.

Cuprinsul proiectului se va revedea suplimentar și definitivă întru excluderea greșelilor gramaticale și de stil.

Menționăm că, la elaborarea proiectelor de acte normative, textele acestora, potrivit art. 3 din *Legea nr. 100/2017* trebuie să corespundă prevederilor *Constituției Republicii Moldova*, tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte, principiilor și normelor unanim recunoscute ale dreptului internațional, precum și legislației Uniunii Europene, totodată, fiind respectate principiile: oportunității, coerenței, consecvenței și echilibrului între reglementările concurente; consecutivității, stabilității și predictibilității normelor juridice.

#### ***La proiectul legii:***

La **Art. I**, în dispoziția de modificare textul „pozițiile 83 și 84” se va substitui cu textul „pozițiile 83, 84 și 85”, deoarece compartimentul respectiv se completează cu trei poziții noi.

La **Art. II**, în dispoziția de modificare cuvintele „după cum urmează” se vor substitui cu cuvintele „cu următorul cuprins”, potrivit uzanțelor normative.

**Secretar de stat**

**Radu FOLTEA**

MINISTERUL FINANTELOR  
AL REPUBLICII MOLDOVA



МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ  
РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

MD-2005, mun. Chișinău, str. Constantin Tănase, 7  
[www.mf.gov.md](http://www.mf.gov.md), tel.(022) 26-25-23, fax 022-26-25-17

12 decembrie 2019 nr. 11/3-03/1811/1228

La Număr unic 634/MEI/2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii  
Copie: Cancelaria de Stat

Ministerul Finanțelor, la Indicația Cancelariei de Stat nr.18-23-7558 din 31 octombrie 2019, a examinat proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative și, în limita competențelor funcționale, comunică următoarele.

**I. Referitor la proiectul de lege Codul transportului feroviar**

**art.2:**

- la noțiunea *solicitant*, cuvintele „de exemplu Autoritatea Feroviară și expeditorii, expeditorii și întreprinderile de transport combinat” urmează a fi excluse, nu este cazul de scris exemplu la noțiune;

- la noțiunea *obligație de serviciu public*, sintagma „subvenționării” urmează a fi substituită cu sintagma „subsidiilor” în contextul Clasificației bugetare, aprobate prin Ordinul Ministerului Finanțelor nr.208/2015. Pe tot parcursul codului, sintagma „subvenții”, la orice caz gramatical, se substituie cu sintagma „subsидии”, la cazul gramatical corespunzător;

- la noțiunea *zona de exploatare*, cuvântul „Minister” urmează a fi substituit cu cuvintele „organul central de specialitate al administrației publice centrale responsabil de domeniul transportului feroviar”. Denumirea scurtă a organului central necesită să fie indicată la articolul care urmează după articolul de definiții și care conține această sintagmă;

- de completat cu noțiunile *întreținerea infrastructurii și dezvoltarea infrastructurii* întru determinarea clară pe parcursul codului a activităților care pot/urmează fi finanțate din contul bugetului de stat;

Digitally signed by Ivanicichina Tatiana  
Date: 2019.12.15 17:35:35 EET  
Reason: MoldSign Signature  
Location: Moldova



**art.3:**

- lit.a) urmează a fi expusă în următoarea redacție:

„a) Guvernul:

- decide alocarea, în condițiile prevederilor legale, a mijloacelor financiare necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare conform Planului național de infrastructură feroviară, a subsidiilor pentru serviciile publice de transport feroviar de călători prestate în cadrul contractelor de servicii publice și a subsidiilor pentru compensarea cheltuielilor, suportate de întreprinderile feroviare în urma acordării beneficiarilor a unor înlesniri la serviciile de transport feroviar de călători. Alocarea subsidiilor se efectuează în baza metodologiei, aprobate de către Guvern;

- aprobă regulamente, metodologii și alte acte normative în scopul implementării prezentei legi.”;

- lit.b):

liniuța cinci se va expune în următoarea redacție:

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

în continuare lit.b) urmează a fi completată cu o liniuță nouă cu următorul cuprins:

„- aprobarea tarifelor conform metodologiilor aprobate de Guvern”;

**la art.4 lit. a),** cuvintele „întreținerea și” se vor exclude, deoarece gestionarea infrastructurii feroviare include așa acțiuni ca administrarea și întreținerea, conform noțiunii *administratorul infrastructurii* din art.1 al proiectului;

**la art.5 alin.(2),** este necesar de indicat forma organizatorico-juridică de antreprenoriat în loc de *statut independent*;

**la art.6 alin.(1),** cuvintele „subvenționată (finanțată)” de substituit cu cuvântul „susținută”;

**art.12:**

- alin.(1) de expus în următoarea redacție:

„(1) Veniturile din activitățile de gestionare a infrastructurii feroviare se utilizează de către Administratorul infrastructurii doar în scopul asigurării funcționării infrastructurii

feroviare, inclusiv pentru întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, pentru rambursarea împrumuturilor contractate. Pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare se utilizează și mijloacele alocate de la bugetul de stat.”;

- alin.(2) de exclus, deoarece contravine prevederilor alin.(1), sau de expus expres că dividendele nu pot fi plătite;

**art.13:**

- în contextul prevederilor art.3 lit. a), alin.(1) de expus în următoarea redacție:

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

- la alin.(2), sintagma „și în baza contractului multianual pentru administrarea infrastructurii încheiat cu Guvernul” urmează a fi exclusă din considerentele expuse la art.30 din proiect;

- alin.(3) urmează a fi expus în următoarea redacție:

„Asigurarea funcționării infrastructurii feroviare, inclusiv întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare se realizează de către Administratorul infrastructurii din contul.”

- lit.d) de completat în final cu cuvântul „feroviare” și de considerat ca lit.a), iar la lit.a) cuvântul „subvenții” de substituit cu cuvintele „subsidii/alocații” și de considerat ca lit.d);

- la lit.e) urmează de specificat ce reprezintă sintagma “fondurile speciale”, sursele de finanțare ale administratorului sau sursele bugetului de stat. În cazul în care se are în vedere fondurile bugetului de stat (veniturile cu destinație instituite prin acte legislative cu caracter special), atunci această sintagmă urmează a fi exclusă reieșind din faptul, că noțiunea de “fonduri speciale” nu se mai utilizează în legislația în domeniul bugetar. Astfel, potrivit principiului universalității bugetului, toate resursele și cheltuielile publice se includ în buget, fără stabilirea corelărilor/legăturilor între anumite tipuri de resurse și cheltuieli;

- la alin.(4) de specificat *resursele care pot fi mobilizate în acest scop*. Dacă aceste resurse nu pot fi calificate ca resurse financiare din fonduri speciale, atunci la alin.(5), după cuvintele „alineatului (1)” de introdus cuvintele „și alineatului (4)”;

la art.17 alin.(1), pct.1) este necesar de indicat cine aprobă tarifele și metodologia;

**art.25:**

- alin.(2), după cuvintele „al alineatului” de completat cu textul „(1)”, iar cuvintele „la finanțarea activității acesteia” de substituit cu cuvintele „pentru finanțarea cheltuielilor aprobate în bugetul acesteia” în contextul prevederilor Legii nr.181/2014 (art.43 alin.(3));

- alin.(3) de expus în următoarea redacție, întru respectarea prevederilor Legii nr.181/2014 (art.43 alin.(2)), iar alin.(4) de exclus:

„(3) Nomenclatorul serviciilor de supraveghere, mărimea plăților, precum și modul de achitare a plăților se stabilesc de către Guvern.”;

**art.29** alin.(1), după cuvintele „de tarife” de completat cu cuvintele „pentru servicii și utilizarea infrastructurii feroviare”;

**art.30** de exclus. Proiectul prevede stabilirea stimulentei (subvențiilor) ... în vederea reducerii costurilor stabilite în contractul multianual și nivelului tarifelor de acces la infrastructură și servicii. În condițiile economiei de piață și nu numai, întru asigurarea sustenabilității financiare al entităților din domeniu, chestiunea privind eficientizarea/raționalizarea cheltuielilor, precum și echilibrarea costurilor/tarifelor este pilonul principal al activității, care nu necesită stimularea financiară suplimentară din partea statului, în afară mijloacelor financiare necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare, subsidiilor pentru serviciile publice de transport feroviar de călători și subsidiilor pentru compensarea cheltuielilor, suportate de întreprinderile feroviare în urma acordării beneficiarilor a unor înlesniri la serviciile de transport feroviar de călători. Întru evitarea stabilirii tarifelor nejustificate, Guvernul aprobă metodologiile de calcul a tarifelor la mai multe tipuri de servicii. Nota informativă nu conține impactul asupra bugetului de stat în urma aplicării stimulentei preconizate. Din aceste considerente, pe tot parcursul proiectului, de exclus prevederile privind contractul multianual pentru administrarea infrastructurii;

**la art.31** din modul actual de expunere a alin.(3), alin.(11) și alin.(12), cine totuși aprobă tarife luând în considerare prevederile art.29 alin.(1) din proiect;

**art.32:**

- la alin.(1) și alin.(3) urmează de specificat că aprobarea tarifelor majorate urmează să fie efectuată de organul care aprobă tarife conform art.31 și art.77 după modificarea conform obiecțiilor expuse prin aviz;

- la alin.(2) pct.1), cuvintele „serviciul de transport feroviar de călători în cadrul unui contract de servicii publice” de exclus, deoarece aceste servicii sunt propuse pentru compensare din contul subsidiilor;

**la art.33**, alin.(5) urmează a fi expus în următoarea redacție:

„(5) Reducerile se coordonează cu Organul de reglementare.”;

**art.34:**

- alin.(2) este necesar de completat că veniturile ratate nu se compensează de către Guvern, luând în considerare prevederile art.13 din proiect;

- la alin.(3), cuvintele „utilizată și calculele efectuate” de substituit cu cuvintele „a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite”, iar propoziție a două de exclus;

**art.35:**

- reieșind din faptul că tarifele pentru utilizarea infrastructurii feroviare se elaborează în conformitate cu metodologiile aprobate de Guvern, articolul urmează a fi completat cu alin.(3) cu următorul cuprins:

„(3) Mărirea plăților se stabilește de către Minister în baza metodologiei aprobate de Guvern.”;

- alin.(3) devine alin.(4), concomitent de completat cu prevederea cine aplică aceste plăți;

- este necesar de completat cu prevederea că veniturile ratate conform alin.(2) lit. b)-c) nu sunt compensate de către Guvern, luând în considerare prevederile art.13 din proiect;

**la art.36** de indicat cine este beneficiarul plăților în urma aplicării tarifelor de rezervare;

**la art.43 și art.48** este vorba despre aceeași regulă;

**art.44:**

- la alin.(1) de indicat cine aprobă mărirea plăților și documentul care servește drept bază (spre exemplu, regulile de alocare a capacităților aprobate de Guvern sau altă metodologie aprobată de Guvern);

- alin.(5) urmează a fi exclus. Oportun ar fi, ca această plată să fie inclusă în tariful pentru alocarea capacităților de infrastructură întru reducerea numărului de plăți aplicate asupra businessului;

**la art.49**, alin.(6) de specificat care suport poate fi solicitat de la întreprinderile feroviare și dacă acestea se implică cu ajutor care are valoare în echivalentul bănesc, atunci cum vor fi compensate;

**la art.50** alin.(2), lit.a) nu este clar ce presupune autorul scriind „și în ceea ce privește deciziile de ordin financiar”;

**art.59:**

- la alin.(1), cuvintele „autoritatea locală responsabilă de teritoriul în care” de substituit cu cuvintele „autoritatea administrației publice locale pe teritoriul căroră”, iar în final de completat cu cuvintele „conform prevederilor Legii nr.271/1994 cu privire la protecția civilă”;

- la alin.(2) de indicat corect alineatul din art.13, deoarece alocațiile din bugetul de stat nu pot fi identificate ca fond special;

**la art.62** alin.(3), cuvintele „bugetul de stat și alte” urmează a fi excluse;

**la art.76** alin.(5), sintagma „procedura de calcul” de substituit cu sintagma „modul de calculare”;

**la art.77** alin.(2), cuvintele „de întreprinderile feroviare ale Republicii Moldova” de substituit cu cuvântul „Minister”;

**art.83:**

- alin.(1), după cuvintele „cu tarifele” de completat cu cuvintele „pentru transportul feroviar aprobate și tarifele”, iar cuvintele „în contractul de transport și” de exclus;

- la alin.(2), sintagma „întreprinderile feroviare” se substituie cu sintagma „Minister, conform metodologiei de calcul aprobată de Guvern”;

**la art.91** alin.(2), cuvintele „organului central de specialitate (Ministerul)” de substituit cu cuvântul „Ministerului”;

**art.95** de expus în următoarea redacție:

„Articolul 95. Finanțarea activității Autorității Feroviare

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

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

**la art.98** alin.(10), lit.d)-e) de redactat;

**art.113** este necesar de completat cu prevederi referitor la cine instituie autoritatea în domeniul investigării și ce statut are. Aceasta este necesar pentru determinarea sursei de finanțare pentru realizarea sarcinilor sale conform art.114 din proiect;

**art.139** alin.(1) stabilește că, unele articole se pun în aplicare în termen de 6 luni de la data publicării codului, în special art.3 lit.a), care prevede atribuțiile Guvernului, și

anume: decide alocarea, în condițiile prevederilor legale, a mijloacelor financiare necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare conform Planului național de infrastructură feroviară, a subsidiilor pentru serviciile publice de transport feroviar de călători prestate în cadrul contractelor de servicii publice și a subsidiilor pentru compensarea cheltuielilor, suportate de întreprinderile feroviare în urma acordării beneficiarilor a unor înlesniri la serviciile de transport feroviar de călători (în redacția propusă). În același timp, prevederile art.3 lit.b), care reglementează atribuțiile Ministerului privind coordonarea alocării mijloacelor/subsidiilor în cazurile menționate, vor intra în vigoare la expirarea a 24 de luni de la data publicării. Astfel, în aspectul dat, atribuțiile Guvernului și Ministerului trebuie să fie corelate. În acest context, urmează de modificat art.139 alin.(1), precum și de efectuat alte modificări privind excepțiile de aplicare a prevederilor art.13, art.25, art.76, etc..

De asemenea, Codul urmează să fie completat cu un articol separat privind specificarea veniturilor din prestarea serviciilor de utilizare a infrastructurii feroviare în contextul art.13 alin.(3), deoarece componentele acestor venituri sunt fragmentate pe tot parcursul proiectului.

**SECRETAR DE STAT**

*(semnat electronic)*

**Tatiana IVANICICHINA**



**Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova**  
**Ministry of Internal Affairs of the Republic of Moldova**



MD 2012, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare, 75 tel. (373-22) 255-830, fax. (373-22) 255-236 email: mai@mai.gov.md  
www.mai.gov.md c/d 210105010370133, Ministerul Finanțelor, Trezoreria de Stat IDNO 1006601000130

Nr. 37/3709 din 11 decembrie 2019  
La nr. 18-23-7558 din 31 octombrie 2019

**Ministerul Economiei și Infrastructurii**

Ministerul Afacerilor Interne a examinat proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectul legii pentru modificarea unor acte legislative și, în limitele competențelor funcționale, comunică următoarele obiecții și propuneri.

**La proiectul hotărârii Guvernului**

1. Potrivit art.36 alin.(2) din Legea nr.136/2017 cu privire la Guvern, hotărârile se semnează de Prim-ministru și se contrasemnează de miniștrii care au obligația punerii în aplicare a acestora și/sau care sunt responsabili de domeniile de activitate care intră parțial sau integral în obiectul de reglementare al actului contrasemnat. Astfel, în clauza de adoptare se vor indica numele Prim-ministrului și numele și funcțiile contrasemnatarilor, membri actuali ai Guvernului.

**La proiectul Codului transportului feroviar**

1. Se recomandă, revizuirea proiectului din punct de vedere structural. Mai exact, ne referim la necesitatea structurării conform principiilor de la simplu la complex și de la general la specific, cu evitarea reglementării segmentate și dublate a unor norme.

Exemplificăm, Capitolul I din proiect, este intitulat „dispoziții generale”, care potrivit art.45 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, trebuie să determine obiectul de reglementare, scopul și domeniul de aplicare, să orienteze întreaga reglementare, să explice termeni, să definească concepte, iar în cazuri specifice, să fie expuse sub formă de principii. Însă, art.3 și 4 din Capitolul precitat, sunt intitulate ca fiind competențele autorităților (*Guvernul, organul central de specialitate, Autoritate Feroviară și organul de reglementare*) și a entităților (*Administratorul Infrastructurii, întreprinderi feroviare de pasageri și întreprinderi feroviare de marfă*) în domeniul transportului feroviar. Iar în conținut, pentru unele din aceste autorități și entități, sunt stipulate funcții și nu competențe.

Ulterior, în tot parcursul textului de proiect, regăsim articole intitulate ca fiind competențele aceluiași subiecți din art.3 și 4 (*art.51. Competențele Organului de reglementare, art.93. Drepturi și competențe ale Autorității Feroviare*).

Mai mult ca atât, între aceste reglementări există neconcordanțe. De exemplu, la art.3 lit.d) (*intitulat „competențe”*), se stipulează că, *Organul de reglementare a pieței financiare este organizat ca subdiviziune în cadrul Autorității Feroviare care realizează funcțiile de monitorizare a situației concurenței și prevenirea discriminării în domeniul transportului feroviar*, iar la art.51 (*intitulat „Organul de reglementare a pieței*

Digitally signed by Vorcu Pavel  
DN: cn=Vorcu Pavel, o=Ministerul Afacerilor Interne  
Reason: MoldSign Signature  
Location: Moldova



transportului feroviar”), se stipulează următoarele: *Organul de reglementare a pieței transportului feroviar efectuează monitorizarea pieței transportului feroviar, supraveghează utilizarea infrastructurii feroviare publice și a serviciilor feroviare de către întreprinderile feroviare asigurând o concurență loială în domeniul transportului feroviar din Moldova.*

2. Propunem la art. 2, în noțiunea „solicitant” de exclus sintagma „de exemplu”, deoarece nu este caracteristic unui act normativ. Totodată, în noțiunea „zona de exploatare”, cuvântul „Minister” de substituit cu textul „organ central de specialitate al administrației publice centrale responsabil de domeniul transportului feroviar”. În ordinea de idei, la art.3 lit.b) recomandăm indicarea expresă a denumirii organului central de specialitate.

Totodată, cu titlu de recomandare, propunem expunerea unui articol separat cu privire la misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale organului central de specialitate. Situație similară ar fi oportună și pentru autoritatea administrativă de implementare.

În tot textul proiectului, recomandăm uniformizarea noțiunii „Administratorul infrastructurii”, la forma gramaticală corespunzătoare.

Concomitent, se recomandă revizuirea în tot conținutul textul „Organ de reglementare”, inclusiv atribuțiile și competențele acestei structuri în domeniul de reglementare, prin prisma cadrului normativ național (spre ex. Legea nr.7/2016, Legea nr. 420/2006, etc.).

3. Pentru excluderea unor echivocuri considerăm oportună uniformizarea noțiunilor de „servicii de transport feroviar de călători” cu „activitate de transport feroviar de pasageri” a noțiunilor de „pasager” cu „călător” pentru a nu crea ambiguități de reglementare.

4. Propunem completarea... cu noțiuni, cu următorul cuprins:

**„pasager”** – persoană fizică care deține bilet de călătorie perfectat pe numele sau din numele ei, care deține dreptul de a se îmbarca în vehiculul feroviar, de a fi transportat de întreprinderea feroviară la punctul de destinație și de a efectua debarcarea din vehiculul feroviar și a noțiunii de **„trafic internațional de pasageri** - transport între Republica Moldova și alte țări, precum și tranzitul pe teritoriul Republicii Moldova; se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din compunerea trenului, iar diferitele segmente ale acestuia pot avea origini și destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze frontiera”.

5. Pentru a nu crea dicționar juridic se propune de a lua în considerare definirea noțiunilor de „stații de frontieră” și „secțiuni de frontieră” în procesul de elaborare a regulamentelor de implementare a directivelor Uniunii Europene, sau după caz, definirea acestora în proiectul dat.

6. Revizuirea articolelor după criteriul titlului articolului și conținutul acestuia. Unele exemple de neconcordanță:

Denumirea articolului	Prevederea de neconcordanță
Articolului 9. Independența Administratorului Infrastructurii	(1) Administratorul Infrastructurii este responsabil pentru gestionarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare în conformitate cu prezentul Cod.
Articolul 11. Imparțialitatea Administratorului Infrastructurii în ceea ce	(1) Funcțiile de gestionare a traficului și de planificare a întreținerii se exercită într-o manieră transparentă și nediscriminatorie,...

privește gestionarea traficului și planificarea întreținerii	
Articolul 12. Transparența financiară	<p>(1) Veniturile din activitățile de gestionare a rețelei de infrastructură, inclusiv subvențiile (alocațiile) de la bugetul de stat, pot fi utilizate de către Administratorul Infrastructurii doar în scopul finanțării proprii activități, inclusiv pentru rambursarea împrumuturilor sale.</p> <p>(2) Administratorul Infrastructurii poate utiliza doar veniturile din activitățile de gestionare a infrastructurii pentru a plăti dividende acționarilor societății.</p> <p>(3) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare nu acordă împrumuturi unul altuia.</p> <p>(4) Datoriile Administratorului Infrastructurii trebuie să fie separate de datoriile altor entități, întreprinderi feroviare.</p>

7. La art.4, lit.b) și c) propunem substituirea cuvintelor „și tratatelor internaționale” cu textul „, tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte și legislației naționale”.

8. La art.9, se operează cu sintagma „informații sensibile”, a cărei conținut nu este explicat.

9. Revizuirea art.13 alin.(3) lit.c), prin care se împuternicește Administratorul Infrastructurii să contracteze credite externe, or, acestea ulterior vor fi calificate ca datorie externă a Republicii Moldova.

10. Potrivit art.3, organul de reglementare a pieței în transportul feroviar este o subdiviziune în cadrul Autorității Feroviare, iar la art.15, se menționează că organul de reglementare trebuie să prezinte motivele deciziilor luate și să stabilească modul de contestare a acestora, inclusiv de către Autoritatea Feroviară. Din aceste prevederi, nu este clar statutul acestor entități.

11. La art.17 alin. (1) pct. 2) propunem excluderea cuvântului „care”, ca fiind inutil. De asemenea, de remarcat că la art.17 alin.(2), se statuează că, *operatorii infrastructurilor de servicii oferă în mod nediscriminatoriu tuturor întreprinderilor feroviare accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile menționate la documentul de referință de rețea, și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri*, însă, în tot textul de proiect, nu se regăsesc explicații vizavi de forma de organizare a acestor operatori, drepturile și obligațiile.

12. La art.19 alin.(1) pct.5) nu este clar de unde rezultă competența Autorității Feroviare în atestarea persoanelor.

Totodată, de menționat că, în conformitate cu art.54 alin.(1) lit.i) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire. Prin urmare, recomandăm revizuirea conținutului art.19 alin.(2) lit.j), în speță abrevierea “RNVF”.

13. La art.20 alin.(5) și, respectiv, în tot textul proiectului recomandăm utilizarea textului “pagina web oficială”, în conformitate cu Legea nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional.

14. Cu referire la art.21 alin.(6), comunicăm că, procedura și cazurile de suspendare a autorizației de transport feroviar trebuie să fie specificate expres.

15. Se propune excluderea art.23, or, reprezintă o normă de blanchetă care nu afectează propriul proces de contestare a procedurii de control.

16. Referința de la art.24, RNVF, se va defini în capitolul Dispoziții generale.

17. Normele de la art.25, nu prezintă o claritate sub forma prin care se va manifesta această supraveghere continuă a menținerii condițiilor de desfășurare a activității, de certificare a siguranței rutiere și de autorizare a siguranței feroviare.

18. Prevederea alin.2 de la art.29, se încadrează în categoriile de competență și atribuții. La fel, această prevedere se dublează și la art.31 alin.(1) și (12).

19. Alineatele (14) și (15) din art.31, nu se încadrează în titlul articolului, fiind prevederi generale și de cooperare, iar, prin acest articol, se reglementează regulile tarifare a infrastructurii feroviare.

20. La art.50 alin.(1) propunem substituirea cuvântului „Moldova” cu textul „Republica Moldova”.

21. La art.52, alin.(3) după cuvântul „Ministerul” este necesar de introdus cuvintele „coordonează cu autoritățile de frontieră și vamale” pentru respectarea principiului eficacității în atingerea obiectivelor și realizarea sarcinilor stabilite a Poliției de Frontieră.

22. La art.71 după cuvintele „Administratorul Infrastructurii” urmează a fi adăugată sintagma „de comun acord cu autoritățile de frontieră și vamale” pentru ca realizarea politicilor guvernamentale în domeniile de activitate care le sunt încredințate să nu fie afectate.

23. La art.50 alin.(1) propunem substituirea cuvântului „Moldova” cu textul „Republica Moldova”.

24. La art.94 alin.(5) și art.103 alin.(11) recomandăm substituirea textului „legii contenciosului administrativ” cu textul „Codului administrativ al Republicii Moldova nr. 116/2018”, dat fiind faptul că Legea contenciosului administrativ nr.793/2000 a fost abrogată la 01.04.2019.

Per ansamblu, proiectul actului normativ se va revizui prin prisma regulilor gramaticale, de ortografie și de punctuație.

#### **La proiectul nota infomativă**

1. La pct.5 (fundamentarea economică), din nota informativă la proiectul supus avizării, se invocă următoarea ipoteză: „În urma alegerilor Parlamentare va fi creată o majoritate anti-europeană, care va rezilia Acordul de Asociere RM-UE.”.

Reiterînd prevederile articolului precitat, precum și normele de tehnică legislativă, autorul urmează să revizuească astfel de ipoteze din tot proiectul înaintat spre avizare.

**Ministru**

**Pavel VOICU**



## MINISTERUL APĂRĂRII AL REPUBLICII MOLDOVA

șoseaua Hîncești, 84, MD-2021, mun. Chișinău  
Tel.+373 22 25-20-70; Fax.+373 25-22-93  
e-mail: [cancelariama@army.gov.md](mailto:cancelariama@army.gov.md); web: [www.army.md](http://www.army.md)

Nr. 11/13 din 28.11.2019  
La nr. 18-23-7558 din 31.10.2019

**Ministerului Economiei și Infrastructurii**  
**Copie: Cancelariei de Stat**

Ministerul Apărării a examinat proiectul Codului transportului feroviar și proiectul de lege pentru modificarea unor acte legislative (**număr unic 634/MEI/2019**) și comunică aviz negativ asupra proiectului din următoarele considerații.

Cu referință la proiectul Codului transportului feroviar, menționăm că în acesta nu se conțin prevederile și particularitățile specifice privind traficul militar feroviar, ceea ce determină drepturile și obligațiile structurilor întreprinderii de stat "Calea Ferată din Moldova" și ale organelor Ministerului Apărării în cadrul realizării traficului militar feroviar. Prin traficul militar feroviar se subînțelege deplasarea organizată pe căile ferate a structurilor și forțelor militare folosindu-se mijloacele de transport ale întreprinderii de stat "Calea Ferată din Moldova".

Astfel, proiectul Codului transportului feroviar nu conține prevederi cu referință la pregătirea de mobilizare a transportului feroviar, care constituie sarcina de stat de prima importanță pentru consolidarea securității statului și se efectuează pe timp de pace, în condițiile legii. Finanțarea acțiunilor de pregătire de mobilizare a transportului feroviar se efectuează în modul stabilit de legislația în vigoare. Conducerea acțiunilor privind pregătirea de mobilizare și apărarea civilă în transportul feroviar, precum și responsabilitatea pentru buna stare a pregătirii de mobilizare și apărării civile se pun în sarcina conducătorilor de întreprinderi. Prevederile menționate se regăsesc în Codul transportului feroviar nr.309/2003 (art.25). Activitățile privind pregătirea de mobilizare la nivel de stat, desfășurate în scopul asigurării apărării și securității țării, sunt finanțate de la bugetul de stat, conform Legii privind pregătirea de mobilizare și mobilizarea, nr.1192/2002.

În același context, în proiectul Codului transportului feroviar lipsesc prevederile cu referință la suspendarea temporară sau limitarea operațiunilor de încărcare a mărfurilor, bagajelor și mesageriilor în caz de forță majoră, scutirea de la plata taxelor de transport pentru mărfurile militare (speciale) care satisfac necesitățile de stat de apărare, scutirea de răspundere patrimonială pentru

Digitally signed by Traian Victor  
Date: 2019.12.02 08:14:12 EET  
Reason: MoldSign Signature  
Location: Moldova



utilizarea vagoanelor și containerelor în cazul acțiunilor militare. Aceste cerințe și particularități sunt prevăzute în Codul transportului feroviar nr.309/2003 (articolele 55 alin.(1); 61 alin.(3) lit.b); 69 alin.(1); 103 alin.(2) lit.a); 138), care în cazul adoptării noului Cod al transportului feroviar urmează a fi abrogate, ceea ce va duce la periclitarea activităților de transportări militare feroviare care satisfac necesitățile de stat de apărare.

Având în vedere cele expuse, Ministerul Apărării consideră de o necesitate stringentă completarea proiectului Codului transportului feroviar cu prevederi privind atribuțiile și responsabilitatea autorităților administrației publice, instituțiilor publice și ale agenților economici în domeniul pregătirii de mobilizare și mobilizare, făcând referință la Legea privind pregătirea de mobilizare și mobilizarea, nr.1192/2002. Concomitent, în același context, în proiectul Codului urmează a fi reproduse prevederile articolelor 55 alin.(1); 61 alin.(3) lit.b); 69 alin.(1); 103 alin.(2) lit.a); 138) din Codul transportului feroviar nr.309/2003.

Ministru

Victor GAICIUC

*Ex: Vladislav Gorincioi*  
*Tel: 022 83 44 70*



MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE ȘI INTEGRĂRII EUROPENE  
AL REPUBLICII MOLDOVA

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS AND EUROPEAN INTEGRATION  
OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA


Str. 31 August 1989 80, MD-2012 Chișinău • Tel (373 22) 233940 • Fax: (373 22) 232302 • <http://www.mfa.gov.md>

Nr. DI/3/041.1-13253 " 11 " 12 2019  
La nr. 18-23-7558 din 31.10.2019

✓ Ministerul Economiei și Infrastructurii  
Copie: Cancelaria de Stat

Cu referire la scrisoarea Cancelariei de Stat nr. 18-23-7558 din 31 octombrie 2019, Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene aduce la cunoștință că a examinat proiectul de hotărâre privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative (număr unic 634/MEI/2019) și, în limita competențelor funcționale, comunică despre susținerea acestuia.

Totodată, MAEIE notează faptul că angajamentele ce derivă din Acordul de Asociere RM-UE (domeniul transportului feroviar) nu sunt onorate pe deplin în termen de timp, ținând cont de faptul că proiectul transpune parțial 3 directive UE, iar potrivit Planului Național de Acțiuni pentru Implementarea Acordului de Asociere RM-UE, urmează a fi transpuse în total 8 acte UE, alte prevederi fiind transpuse prin acte subordonate în termen de 2 ani de la adoptarea Codului.

  
Tatiana MOLCEAN  
Secretar de Stat

Red.: Olenadie Codreanu  
tel.: (022) 578 279

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII AL REPUBLICII MOLDOVA			
Nr. de înregistrare		15513	
Indexul			
" 16 "	" 18 "	20 19	



**MINISTERUL SĂNĂTĂȚII MUNCII PROTECȚIEI SOCIALE AL REPUBLICII  
MOLDOVA**

str. Vasile Alecsandri 1, MD-2009, mun. Chișinău  
Tel. +373 22 729 907, +373 22 268 818; Fax. +373 22 738 781;

nr.20/ 6246 din 11.12.2019  
La nr.18-23-7558 din 31.10.2019

**Ministerul Economiei și Infrastructurii**

**Copie: Cancelaria de Stat**

Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale a examinat proiectul Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative (**număr unic 634/MEI/2019**) și în limita competențelor funcționale Vă comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor pe marginea acestuia.

**Ministru**

**Viorica DUMBRĂVEANU**



Nr. 07-09/6867 din 27. 11. 19

La nr. 18-23-7558 din 31.10.2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii  
Copie: Căminele de stat

Ministerul Educației, Culturii și Cercetării a examinat și susține proiectul hotărârii de Guvern *privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative (număr unic 634/MEI/2019).*

Totodată, menționează că prevederile articolului 110 din *proiectul Codului prenotat* urmează a fi racordate la normele existente în Codul Educației, deoarece o lege, care reglementează transportul feroviar, nu poate stabili un cadru legal distinct pentru formarea inițială și continuă.

De asemenea, unele detalii din proiect ar trebui să fie omise (de exemplu, celor înscrise în alineatul (3)) și să se opteze pentru reglementarea acestora în hotărâri ale Guvernului.

Ministru

Corneliu POPOVICI



# Procuratura Republicii Moldova

Republica Moldova, MD-2005, mun. Chișinău, str. Ștefan cel Mare și Sfânt, 73,  
tel. (+373) 22-828-373, (+373) 22-828-375, e-mail: proc-gen@procuratura.md

08.11.2019 nr. 26-1d/19-511

la nr.18-23-7558 (634/MEI/2019) din 31.10.2019

Digitally signed by Nichita Alexandru  
Date: 2019.11.08 14:04:57 EET  
Reason: MoldSign Signature  
Location: Moldova



**Domnului Roman CAZAN**  
**Secretar general adjunct**  
**al Guvernului**

*Stimate domnule Cazan,*

Procuratura Generală a examinat *proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative*, elaborat de către Ministerul Economiei și Infrastructurii.

Apreciind eforturile autorilor la elaborarea proiectelor actelor normative menționate și importanța acestora pentru transportul feroviar din Republica Moldova, reieșind din competențele funcționale ale Procuraturii prevăzute de Legea nr.3 din 25.02.2016 cu privire la Procuratură (în vigoare - 01.08.2016) și, coroborate respectiv, cu prevederile art.32 alin.(2) din Legea nr.100 din 22.12.2017 cu privire la actele normative, potrivit căruia „(2) Proiectele actelor normative care țin de domeniile de competență ale Procuraturii Generale, Băncii Naționale a Moldovei, Centrului Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal, precum și ale altor autorități publice autonome, se transmit acestora spre avizare....”, expunem unele obiecții și propuneri, după cum urmează:

## **I. Cu referire la proiectul Codului transportului feroviar:**

1. Potrivit articolul 3, litera d) din proiect, „d) *Organul de reglementare a pieței în transportul feroviar este organizat ca subdiviziune în cadrul Autorității Feroviare....*”. Astfel, întru respectarea cerințelor art.54 alin.(1), lit.c) din Legea cu privire la actele normative nr.100/2017, propunem a substitui cuvintele „organizat ca” cu cuvintele „este o”.

2. La articolul 5, alineatul (3), litera c) cuvintele „a încheiat” urmează a fi substituite cu cuvântul „încheie”, deoarece potrivit art.54 alin.(1), lit.j) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, verbele se utilizează, de regulă, la timpul prezent.

3. La articolul 6, alineatul (4), litera b) cuvintele „starea de bună funcționare” urmează a fi substituite cu cuvintele „buna funcționare”, întrucât cuvintele „starea de” sânt de prisos.

4. Potrivit articolul 7, alineatul (4), „*Întreprinderile feroviare sunt în drept:*

- a) să își stabilească organizarea internă;
- b) să introducă și să sisteze servicii pe piața serviciilor de transport feroviar;

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

f) să stabilească noi activități în domenii asociate transportului feroviar. *feroviar. Competențele autorităților în domeniul transportului feroviar.*”

Considerăm că norma urmează a fi revăzută, întrucât acesta poartă un **caracter discreționar**, și respectiv, unele din aceste drepturi ar putea genera abuzuri, iar altele, în caz de neexecutare, neglijență în serviciu, care ar putea cauza daune în proporții mari intereselor publice sau drepturilor și intereselor ocrotite de lege ale persoanelor fizice/juridice, sau alte urmări grave, deoarece acestea nu sânt prevăzute nici ca atribuții și nici ca obligațiuni.

5. Potrivit art.9 alin.(1) *„Administratorul Infrastructurii este responsabil pentru gestionarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare în conformitate cu prezentul Cod.”*

Totodată, art.4, lit.a) prevede că *„a) Administratorul Infrastructurii este responsabil de gestionarea, întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, în cooperare cu Ministerul;”*

Astfel, alineatul (1) din art.9 repetă prevederile art.4, lit.a) din proiect, cu omiterea responsabilității **de întreținere** a infrastructurii feroviare.

Din considerentele expuse, propunem excluderea alineatului (1) de la art.9 din proiect, fiind suficiente prevederile art.4, lit.a).

6. Potrivit art.9 alin.(2) *„Administratorul Infrastructurii este independent la luarea deciziilor în legătură cu funcțiile esențiale.”* Totodată, art.10, alin.(1) prevede că *„Administratorul Infrastructurii are independență organizatorică și decizională în ceea ce privește funcțiile esențiale.”*

Astfel, propunem excluderea alineatului (1) de la art.10 din proiect, întrucât aceste prevederi se repetă, fiind stipulate în alineatul (2), art.9 din proiect.

7. Având în vedere că responsabilitățile Administratorului Infrastructurii în cadrul gestionării infrastructurii feroviare sânt prevăzute (*deși foarte limitativ*) în art.6 alin.(4) din proiect, propunem a revedea conținutul alin.(1) din art.11 referitor la *exercitarea funcțiilor de gestionare* și respectiv, completarea alin.(4) din art.6 corespunzător.

Respectiv, întru respectarea art.54 alin.(1), lit.c) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, este necesar a revedea textul acestor norme și a utiliza o terminologie constantă.

Această obiecție este valabilă și pentru art.92 din proiect, unde la alin.(3) și (5) coroborat cu denumirea articolului se indică *atribuțiile* Autorității Feroviare, iar la alin.(4) deja se utilizează un alt termen - „sarcini”.

8. Propunem a modifica denumirea Secțiunii a 4-a din Capitolul IV din proiect, întrucât conținutul Secțiunii menționate (*art.50 și 51 din proiect*), integral se referă la Organul de reglementare a pieței transportului feroviar și alte aspecte nu reglementează.

Astfel, având în vedere că denumirea trebuie să fie laconică și să exprime cu claritate obiectul reglementării, întru respectarea normelor de tehnică legislativă,

Secțiunea a 4-a din Capitolul IV din proiect va avea următoarea denumire „Organul de reglementare a pieței transportului feroviar.”

9. Potrivit art.50 alin.(6) „Organul de reglementare deține o capacitate organizațională suficientă în ceea ce privește resursele umane și materiale, care este proporțională cu mărimea și importanța sectorului feroviar din Republica Moldova.”

Această normă nu întrunește exigențele de claritate, precizie și previzibilitate, deoarece este o normă incertă și care poartă un caracter generalist și declarativ. Or, nu este clar care este criteriul de apreciere a suficienței capacității organizaționale în raport cu **importanța** sectorului feroviar? Care ar fi acest raport dintre suficiență și importanță?

Din considerentele expuse, propunem a revizui norma data, astfel încât să corespundă celor trei criterii de calitate a unei norme juridice – accesibilitate, previzibilitate și claritate.

10. Ridică anumite semne de întrebare și art.51 alin.(7) din proiect, potrivit căruia „Reglementele și instrucțiunile pentru exercitarea **atribuțiilor** Organului de reglementare se aprobă de către Guvern.”, de vreme ce proiectul de lege în general nu indică care ar fi aceste atribuții, fiind enumerate doar câteva obligațiuni la art.50 alin.(4) și reglementate unele competențe la art.51, fără a fi stabilită o listă exhaustivă a atribuțiilor, care obligatoriu trebuie să fie reglementate de lege.

De menționat, Legea Supremă nu abilitază Guvernul cu dreptul de a stabili norme primare în domeniile care necesită reglementare legislativă. Hotărârile Guvernului nu pot conține norme juridice primare sau stabili norme generale și obligatorii care exced cadrului legal, ele sunt acte complementare, ce dezvoltă și concretizează dispozițiile legii.

Ele trebuie să fie subsecvente legilor adoptate anterior de Parlament, în caz contrar, acest fapt atrage încălcarea art.6 din Legea Supremă.

Subsidiar, menționăm, Hotărârea Curții Constituționale nr.23 din 06.09.2013, conform căreia „[...] Reglementarea primară, originară ține de domeniul legii. [...] în temeiul art. 6 din Constituție, principiul fundamental aflat la baza organizării și funcționării aparatului de stat este separația puterilor în legislativă, executivă și judecătorească. Fiecare dintre aceste autorități este investită cu anumite prerogative, potrivit prevederilor Constituției, nici una dintre ele neavând posibilitatea de a uzurpa atribuțiile celeilalte sau de a le transmite exercitarea acestora. [...] Guvernul, potrivit art. 102 alin. (2) din Constituție, adoptă hotărâri pentru organizarea executării legilor. [...] legiuitorul este cel care trebuie să adopte toate deciziile esențiale în domeniile normative fundamentale [...] principiul statului de drept (consfințit de art.1 din Constituție) impune ca abilitarea executivului de a adopta acte administrative într-un domeniu sau altul să fie suficient determinată și limitată prin lege, după conținut, obiect, scop, astfel încât intervențiile acestuia să fie previzibile și cuantificabile pentru cetățean, inclusiv în situația în care generează pentru el noi sarcini. Persoana trebuie să știe în ce măsură administrația poate să intervină în sfera drepturilor sale. În virtutea principiului statului de drept, este necesar a asigura, pe cât este posibil, protecția persoanei față de intervențiile autorităților publice.”

Prin urmare, atribuțiile Organului de reglementare a pieței transportului feroviar urmează să fie prevăzute în prezentul proiect de lege.

11. Art.51 alin.(1) reglementează dreptul solicitanților de a contesta la Organul de reglementare a pieței transportului feroviar a deciziilor adoptate de către Administratorul Infrastructurii sau, după caz, de către întreprinderile de transport feroviar sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii, însă nu prevede care este termenul în care solicitanții urmează să conteste aceste decizii.

Respectiv, propunem a completa proiectul de lege cu prevederi în acest sens.

12. Alin.(5) din art.51 este ambiguu și necesită a fi revăzut cu respectarea întocmai a regulilor de tehnică legislativă prevăzute de art.54 alin.(1) lit.b), c) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Or, Organul de reglementare urmează să se expună asupra contestației și nu a petiției, iar decizia să fie adoptată în termen de o lună, dar nu solicitarea informațiilor și inițierea consultărilor, care de fapt se realizează în cadrul examinării contestației.

13. La art.51 alineatele (18) și (19) urmează a fi revăzute, întrucât acestea au un conținut identic, cu excepția noțiunii *separare contabilă*, care de fapt nu este prevăzută la art.8 din prezentul proiect de lege, precum se menționează la alin.(19) a art.51. Or, art.8 alin.(1) prevede că „*Bilanțurile, conturile de profituri sau pierderi pentru activitățile legate de prestarea serviciilor de transport, se gestionează și se publică separat de cele pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare.*”

14. Propunem a revizui și Capitolul VII **CERINȚE FAȚĂ DE ANGAJAȚII DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI FEROVIAȚ**, întrucât acesta conține doar un singur articol - **articolul 86. Cerințe generale față de<sup>1</sup> angajații din domeniul transportului feroviar**, fără a fi grupate careva **secțiuni**, așa cum prevede art.53 alin.(1), lit.b) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Totodată, art.86 este lacunar, întrucât specifică doar unele cerințe generale față de angajații din domeniul transportului feroviar și anume: deținerea calificării profesionale corespunzătoare și să fie apt din punct de vedere medical, psihologic. Or, autorii proiectului de lege urmau a specifica complet atât cerințele generale, cât și cerințele **speciale** față angajații din domeniul transportului feroviar.

Mai mult, art.86 alin.(1) necesită a fi revăzut, deoarece este elaborat contrar regulilor tehnicii legislative și conține repetări inutile cum sânt: „(1) *Angajații din domeniul transportului feroviar trebuie să dețină calificarea profesională corespunzătoare, să fie pregătit profesional pentru îndeplinirea atribuțiilor funcționale...*”

15. Capitolul IX, Secțiunea 7 *Investigarea accidentelor și incidentelor* de către autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi, urmează a fi revăzută integral în contextul **proiectului de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi**, care are ca obiect investigația evenimentelor din transportul aerian, feroviar și naval și a fost propus pentru consultări publice în luna mai 2018. Or, reglementările din Secțiunea 7 menționată referitor la investigarea accidentelor și incidentelor sânt vagi și lacunare, iar în Capitolul XI *Dispoziții finale și tranzitorii* careva prevederi referitor la autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi, nu se regăsesc.

<sup>1</sup> Cuvântul „de” a fost omis.

**II. Cu referire la proiectul de lege pentru modificarea unor acte legislative:**

Obiecții, propuneri nu sânt.

***De ordin general***

Deși proiectul Codului transportului feroviar, cu excepția unor norme din Capitolul IX, Secțiunea 7 *Investigarea accidentelor și incidentelor*, depășește domeniile de competență a Procuraturii, am considerat necesar a ne expune și la alte aspecte (*cu referire doar la unele*) din proiectul Codului transportului feroviar, având în vedere multiplele curențe pe care le comportă proiectul dat.

Din considerentele expuse *supra*, proiectul Codului transportului feroviar în integritatea sa urmează a fi revizuit, cu respectarea întocmai a prevederilor Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.

***Cu respect,***

**Procuror General interimar**

**Alexandru NICHITA**



MINISTERUL ECONOMIEI ȘI  
INFRASTRUCTURII  
AL REPUBLICII MOLDOVA



МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИКИ И  
ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ  
МОЛДОВА

CENTRUL NAȚIONAL DE  
ACREDITARE DIN REPUBLICA  
MOLDOVA (MOLDAC)

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР  
АККРЕДИТАЦИИ РЕСПУБЛИКИ  
МОЛДОВА (MOLDAC)

MD-2009, mun. Chișinău, str. Vasile Alecsandri, 1, of. 205  
tel/fax: +373-22-210-316, e-mail: [acreditare@moldac.gov.md](mailto:acreditare@moldac.gov.md)  
web : [www.acreditare.md](http://www.acreditare.md)

МД-2009, мун. Кишинэу, ул. Василе Александри 1, оф. 205  
тел/факс: +373-22-210-316, e-mail: [acreditare@moldac.gov.md](mailto:acreditare@moldac.gov.md)  
web : [www.acreditare.md](http://www.acreditare.md)

Nr. 24/684-DE din 06.11.2019  
La nr. 18-23-7558 din 31.10.2019

**Domnului Roman CAZAN**  
**Secretar General adjunct**  
**al Guvernului**

**Stimate Domnule Secretar general adjunct**

Prin prezenta, ca răspuns la scrisoarea Dumneavoastră cu nr. 18-23-7558 din 31.10.2019 cu privire la proiectul de hotărâre privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative (număr unic 634/MEI/2019), Centrul Național de Acreditare (MOLDAC) Vă comunică următoarele propuneri:

1. La Articolul 98 punctul (5), se menționează că „...*evaluare independentă a aplicării corecte a metodei de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor și a rezultatelor acestei aplicări poate fi realizată de către:*

a) *un organism de evaluare a riscurilor acreditat, recunoscut sau notificat în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității...*”.

**Notă:** Legea nr. 235 din 01.12.2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității nu prevede noțiune de un *organism de evaluare a riscurilor*, doar de un „organism de evaluare a conformității”, „organism de evaluare a conformității recunoscut”, „organism de evaluare a conformității notificat”;

2. Nu este indicat standardul de referință în conformitate cu care va fi acreditat „un organism de evaluare a riscurilor”;
3. De adăugat în Articolul 2 al proiectului definiții de „organism de evaluare a conformității”, „organism de evaluare a conformității recunoscut”, „organism de evaluare a conformității notificat” sau de făcut referința la Articolul 2 în conformitate cu Legea nr. 235 din 01.12.2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.

MOLDAC este deschis pentru colaborare în scopul realizării obiectivelor comune.

Cu respect,  
**Vicedirector**

**Larisa NOVAC**

**FEDERAȚIA SINDICALĂ  
A FERVIARILOR DIN  
REPUBLICA MOLDOVA**

MD – 2001, mun. Chișinău, str. Decebal, 2  
Tel. 83-44-18, 52-21-39  
Cod fiscal 1013620005923  
IBAN MD 81MO2224ASV 14822667100  
BC Mobiasbancă-Grupe Societe Generale SA  
Codul băncii MOBBMD22



**ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗА  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ  
РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА**

MD – 2001, мун. Кишинев, ул. Дечебал, 2  
Тел. 83-44-18, 52-21-39  
Фискальный код 1013620005923  
IBAN MD 81MO2224ASV 14822667100  
BC Mobiasbancă-Grupe Societe Generale SA  
Код банка MOBBMD22

Nr. 95/01 din 19.11.2019  
La Nr. 18-23-7558 din 31.10.2019

**Cancelaria de Stat a Republicii Moldova**

La Nr. 18-23-7558 din 31 octombrie 2019, Federația Sindicală a Feroviarilor din Moldova referitor privind aprobarea *proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative* vă comunică:

Din experiența țărilor Baltice și a României, divizarea căii în diferite societăți independente va aduce la necompetitivitatea ÎS „Calea Ferată din Moldova”. Reșind din cele expuse Federația Sindicală a Feroviarilor din Moldova nu poate susține proiectele de documente menționate mai sus, având scopul principal apărarea drepturilor și interesele profesionale, economice, de muncă și sociale colective și individuale ale membrilor săi.

Cu respect,

**Președinte al Federației Sindicale  
a Feroviarilor din Moldova**

**Ion Zaporozhan**



**AGENȚIA SERVICII PUBLICE A REPUBLICII MOLDOVA**  
**PUBLIC SERVICES AGENCY OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA**

MD-2012, municipiul Chișinău, str. Aleksandr Pușkin, 42

42 Aleksandr Pushkin str., MD-2012 Chisinau

Tel.: +373 22 50 46 54 Fax: +373 22 21 22 59 e-mail: asp@asp.gov.md, web: asp.gov.md

28.11.2019 nr. 01/6993

La nr. 18-23-7558 din 31.10.2019

**Ministerul Economiei și Infrastructurii**

**Cancelaria de Stat**

Ca urmare a examinării proiectului de hotărâre *privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectul de lege pentru modificarea unor acte legislative (număr unic 634/MEI/2019)*, vă comunicăm lipsa obiecțiilor.

Totodată, în vederea îmbunătățirii proiectului propunem următoarele:

1. În art. 2 al proiectului Codului transportului feroviar să fie prezentat înțelesul abrevierii „RNVF”, utilizată frecvent în textul proiectului.

2. Pentru o percepere mai clară a prevederii de la alin. (5) al art. 128, propunem substituirea sintagmei „un sistem prin care se” cu sintagma „un sistem de control instituțional care”.

Director interimar

**Mircea EȘANU**



Guvernul Republicii Moldova  
**Agencia Proprietății Publice**

MD-2012, Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale 1  
Tel: (00373 22) 234-350  
E-mail: office@app.gov.md

Nr. 05-04-5044  
28.11.2019

**Ministerul Economiei și Infrastructurii**  
*Piața Marii Adunări Naționale, 1, mun. Chișinău*

**Copie: Cancelaria de Stat**  
*Piața Marii Adunări Naționale, 1, mun. Chișinău*

Cu referire la scrisoarea Cancelariei de Stat nr. 18-23-7558 din 31.10.2019, Agenția Proprietății Publice a examinat *proiectul Codului transportului feroviar (număr unic 634/MEI/2019)*, autor – **Ministerul Economiei și Infrastructurii**, și, reieșind din prevederile art. 9 alin. (2) lit. f) al Legii nr. 29/2018 privind delimitarea proprietății publice, consideră necesară la definitivarea acestui proiect ajustarea următoarelor aspecte referitoare la art. 54:

- în alin. (1) după cuvintele “(pe termen nelimitat)” de completat cu textul „de către organul abilitat cu administrarea terenurilor proprietate publică”.

- de completat articolul cu un alineat nou, alin. (5), în următoarea redacție:

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

În ceea ce privește proiectul de lege pentru modificarea unor acte legislative, comunicăm lipsa de propuneri și obiecții.

**Director general adjunct**

**Vadim DERMENJI**

Ex. Natalia Pascașu  
tel. 022-23-40-67

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII		
AL REPUBLICII MOLDOVA		
No. de înregistrare	14848	
Indexul	05	12
		2019

16



MD-2001, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 124, et.4  
tel: 022 820652, fax: 022 820651, e-mail: contestatii@ansc.md

Nr. 05/2698/19 din 03.12.2019

La nr. 18-23-7558 din 31.10.2019

### Ministerul Economiei și Infrastructurii

Agencia Națională pentru Soluționarea Contestațiilor a examinat proiectul Codului transportului feroviar și proiectul de Lege pentru modificarea unor acte legislative ( Cod unic 634/MEI/2019) și, potrivit competențelor funcționale, comunică următoarele.

Proiectul Codului transportului feroviar prevede posibilitatea soluționării litigiilor pe aspectele reglementate de acesta fie prin intermediul Consiliului pentru soluționarea disputelor sau direct în instanța de contencios administrativ (ex. art. 25, 105 alin. (2)).

Astfel, menținând opțiunea respectivă există probabilitatea ca persoanele eventual lezate în drepturi să adreseze petiții/cereri, având același subiect sau conținut, atât Consiliului pentru soluționarea disputelor, cât și instanței de contencios administrativ, iar astfel de acțiuni sporesc povara administrativă a acestor organe. Tot aici, este de menționat faptul că Consiliului pentru soluționarea disputelor este indicat ca și noțiune generică fără a fi stipulate atribuțiile acestuia, procedura de constituire, procedura de soluționare, organul ierarhic superior etc.

Suplimentar, în textul proiectului avizat este făcută referire la legea contenciosului administrativ ca și act normativ conform căroră urmează să fie soluționate cererile petiționarilor de către instanța de contencios administrativ. La acest aspect menționăm că la data de 01.04.2019 a intrat în vigoare Codul administrativ nr. 116 din 19.07.2018 la care ar urma să fie făcute trimiterile corespunzătoare.

În textul Codului se face referire la „Administratorul Infrastructurii”, „Organul de reglementare” acestea fiind noțiuni generice, astfel pentru a evita interpretările eronate considerăm oportună indicarea expresă a instituțiilor investite cu atribuții în sensul Codului transportului feroviar, or indicarea generică a astfel de organe este caracteristică Directivelor Uniunii Europene, însă nu reprezintă o soluție fezabilă pentru actele legislative naționale.

Reieșind din cele expuse, considerăm că textul proiectului Codului transportului feroviar urmează a fi revizuit.

Director general adjunct

Irina GUTNIC

Ex.: Gh. Ghidora  
Tel.: 022820654  
Email: gheorghe.ghidora@ansc.md