

Nota de fundamentare
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la reorganizarea
Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” a fost elaborat de Agenția Proprietății Publice.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite
2.1 Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul este elaborat în temeiul art. 9–10, art. 13 alin. (3), art. 14 alin. (1) și art. 132 alin. (4) lit. b) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, cu modificările ulterioare, Anexei X la Capitolul 15 din Acordul de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014, ratificat prin Legea nr. 112/2014, Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare în vederea realizării Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, semnat la Chișinău la 14 noiembrie 2014, ratificat prin Legea nr. 22/2015, cu modificările ulterioare și Contractul de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant ale Republicii Moldova, semnat la Chișinău la 26 septembrie 2016, ratificat prin Legea nr. 298/2016, cu modificările ulterioare.
2.2 Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Conform prevederilor art. 132 alin. 5 lit. e) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și pct. 3.1-3.6 din Planul de acțiuni privind implementarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1042/2017, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” urma să fie reorganizată în societate pe acțiuni pînă începutul anului 2023. Luînd în considerare prevederile Codului transportului feroviar nr. 19/2022, în vigoare din 18 februarie 2024, gestionarea infrastructurii feroviare trebuie să fie efectuată în numele Guvernului de administratorul infrastructurii. Astfel, potrivit prevederilor pct. 8.1 din Planul de acțiuni privind implementarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, societatea pe acțiuni înființată în urma reorganizării Î.S. „Calea Ferată din Moldova” trebuia să fie reorganizată în două societăți pe acțiuni. Drept urmare, etapa tranzitorie nu necesită a fi realizată, fiind obligatorie reorganizarea întreprinderii în două societăți pe acțiuni. Independența administrării, separarea dintre gestiunea infrastructurii și operațiunile de transport sunt condiționate cît de Codul transportului feroviar nr. 19/2022, atît și de angajamentele asumate în cadrul tratatelor internaționale, acordurilor de finanțare și în Planul de creștere (Growth Plan). Reorganizarea Întreprinderii de stat „Calea Ferată din Moldova” (în continuare CFM) este un subiect complex, care are la bază necesitatea adaptării acesteia la cerințele pieței moderne și la provocările economice și tehnologice cu care se confruntă transportul feroviar. CFM este un pilon important al infrastructurii de transport din Republica Moldova, iar reorganizarea sa poate adresa multiplele provocări cu care se confruntă. În pofida eforturilor de aliniere la acquis-ul comunitar în materie de transport feroviar, conform angajamentelor luate odată cu semnarea Acordului de Asociere RM-UE, operatorul național de transport feroviar, prin cumul și gestionar al infrastructurii, a fost lipsit de orice

posibilitate de intervenție din partea statului care să fi permis întreținerea infrastructurii în regie proprie.

Capacitatea de transport este direct dependentă de cantitatea și calitatea infrastructurii și a materialului rulant, precum și de organizarea traficului feroviar, și este un indicator de bază al productivității sistemului de transport.

Multe sectoare ale rețelei feroviare din Moldova sunt învechite și necesită reabilitare pentru a asigura siguranța și eficiența transportului. Modernizarea infrastructurii, inclusiv linii de cale ferată, stații și echipamente tehnice, este esențială pentru îmbunătățirea serviciilor. Fără a beneficia de investiții majore și reparații capitale în ultimii ani, infrastructura de transport feroviar a Republicii Moldova se află într-o stare proastă, materializată în limitări de viteză și de masă ce afectează întreaga rețea națională de transport feroviar. O situație similară se atestă și în privința parcului de material rulant al operatorului național de transport feroviar, ÎS „Calea Ferată din Moldova”, compus din vagoane uzate și cu termenele de exploatare expirate sau care urmează să expire și locomotive de manevră insuficiente și la fel de învechite.

Factorii interni ce influențează direct capacitatea de transport a coridorului național sunt *starea proastă a infrastructurii liniilor magistrale de cale ferată și a infrastructurii de stații*. Liniile magistrale ale rețelei feroviare naționale supraabundă în restricții de viteză și masă, iar starea proastă la liniilor de sosire/plecare/sortare ale stațiilor cresc timpii de compunere/decompunere a trenurilor, toate cu impact major asupra rulajului și productivității vagoanelor și locomotivelor.

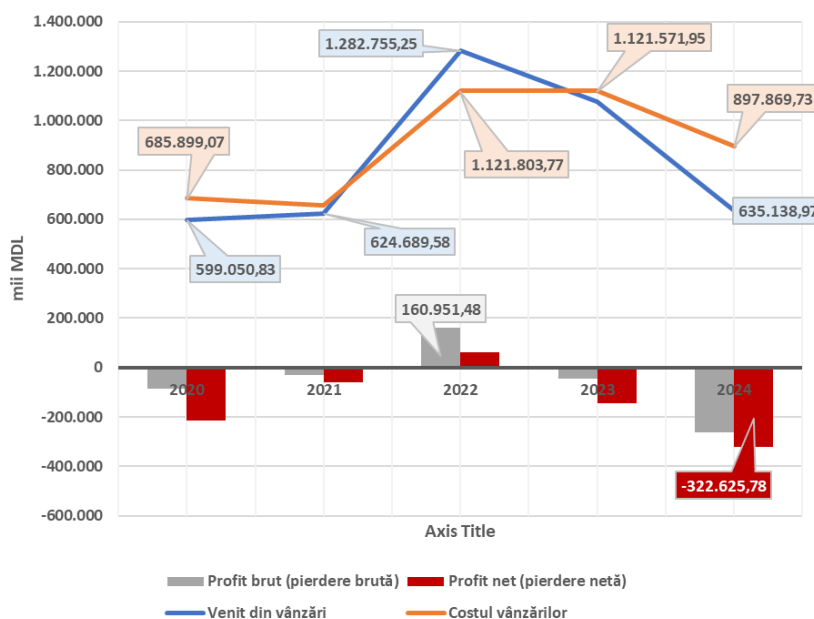
În atare condiții, pe lângă nivelul scăzut de siguranță a operațiunilor de transport feroviar, calitatea proastă a infrastructurii și a materialului rulant diminuează drastic importanța acestui tip de transport pentru economia națională, forțând înclinarea balanței modale spre transportul rutier, cu consecințe majore pentru infrastructura drumurilor, mobilitate, mediu și comunitățile locale.

Astfel, revizuirea structurii organizatorice și a proceselor operaționale, separarea clară a activităților care sunt de interes public și cele comerciale, va garanta o mai bună gestionare a resurselor și a investițiilor, îmbunătățind eficiența operațională, siguranța și sustenabilitatea transportului feroviar pe teritoriul național.

Situația economic-financiară a întreprinderii

Având în vedere declinul accentuat al performanței economico-financiare a Căii Ferate din Moldova, în paralel cu presiunile legislative interne și angajamentele internaționale asumate de Republica Moldova, prezentăm fundamentarea financiar-economică privind necesitatea stringentă a reorganizării acestei entități strategice.

În perioada 2022–2024, situația financiară a CFM s-a deteriorat sever: de la un profit net izolat datorat conjuncturii regionale de + 62,1 milioane lei în 2022, s-a ajuns la o pierdere alarmantă de – 322,6 milioane lei în 2024. Această transformare dramatică scoate în evidență nu doar o lipsă de eficiență managerială, ci și o structură operațională învechită,



incapabilă să se adapteze contextului economic actual. Rentabilitatea capitalului propriu (ROE) și a activelor (ROA) stabil negative, indică asupra unei utilizări ineficiente a resurselor publice gestionate de întreprindere în forma actuală și o incapacitate sistemică de a genera valoare adăugată și de a contribui la competitivitatea economiei naționale.

Astfel, în perioada 2020–2024, situația financiară a CFM s-a deteriorat sever și constant. În 2020, întreprinderea înregistra o pierdere netă de – **215,9 milioane lei**, iar în 2021 pierderea s-a redus temporar la – **61,6 milioane lei**, dar tot fără măsuri structurale de redresare. În 2022, conjunctura geopolitică regională a generat un profit net izolat de + **62,1 milioane lei**, pe fondul creșterii bruște a veniturilor din vânzări la peste **1,28 miliarde lei**. Totuși, lipsa reformelor fundamentale a dus la reluarea declinului, cu pierderi de – **143,9 milioane lei** în 2023 și – **322,6 milioane lei** în 2024 – cea mai mare pierdere din ultimii 5 ani.

Totodată, gradul de îndatorare a crescut considerabil, în paralel cu o diminuare a autonomiei financiare. **Acest dezechilibru semnalează o vulnerabilitate financiară cronică și o dependență periculoasă de fondurile publice.** Situația este agravată de faptul că în anul 2024, costurile de vânzări (897,9 milioane lei) au depășit semnificativ veniturile (635,1 milioane lei), generând o marjă de profit brut negativă de –41%, o expresie clară a incapacității actualei structuri de a susține operațional activitatea de bază. Situația nu este specifică doar pentru anul 2024, ea este similară și pentru anii precedenți.

Deși veniturile din vânzări au fluctuat semnificativ – de la **599 milioane lei în 2020**, la un maxim de **1,28 miliarde lei în 2022**, și un minim de **635 milioane lei în 2024**, costurile vânzărilor au depășit constant veniturile, cu excepția anului 2022. În 2024, **costurile vânzărilor au fost de 897,9 milioane lei**, rezultând într-o **pierdere brută de –262,7 milioane lei** și o **marjă de profit brut negativă de –41%**. Situația nu este una excepțională, ci se repetă în anii precedenți: **–86,8 milioane lei pierdere brută în 2020** și **–31,7 milioane lei în 2021**.

Această evoluție reflectă o **ineficiență sistemică în administrarea resurselor gestionate de întreprindere**. Rentabilitatea capitalului propriu (ROE) a fost negativă în majoritatea anilor: **–7% în 2020, –2% în 2021, –5% în 2023, și –10% în 2024**, cu un singur an pozitiv, **+2% în 2022**. La fel, rentabilitatea activelor (ROA) a rămas negativă în toți anii, cu o medie de **–3% până la –7%**, demonstrând o **capacitate scăzută a activelor de a genera valoare**.

În ceea ce privește structura bilanțieră, **rata de îndatorare globală** a crescut de la **22% în 2020 la 29% în 2024**, indicând o creștere accentuată a dependenței de finanțare externă. Totodată, **rata autonomiei financiare** a scăzut de la **0,78 în 2020 la 0,71 în 2024**, reflectând o diminuare a capacității întreprinderii de a funcționa independent de creditorii. **Activele totale au crescut modest** (de la 3,97 miliarde lei în 2020 la 4,45 miliarde lei în 2024), dar fără impact pozitiv asupra profitabilității.

Lichiditatea curentă a crescut aparent în anii 2022–2024 (până la 2,33 în 2022 și 2,20 în 2024), însă **această evoluție este înșelătoare, fiind rezultatul unei creșteri temporare a activelor circulante, și nu al unei îmbunătățiri reale a performanței operaționale.**

Pe lângă aspectele financiare, infrastructura fizică a CFM se află într-o stare avansată de degradare. Materialul rulant este uzat, liniile de cale ferată sunt supuse restricțiilor de viteză și masă, iar lipsa investițiilor esențiale menține rețeaua într-o spirală a subperformanței. Acest lucru afectează nu doar competitivitatea față de alte moduri de transport, ci și siguranța operațiunilor și încrederea publicului.

În paralel, cadrul legislativ – în special Codul transportului feroviar nr. 19/2022 – prevede în mod expres separarea infrastructurii de operațiunile comerciale. Această reformă, prevăzută și în Planul de acțiuni al Guvernului, este aliniată la principiile acquis-ului comunitar și este o condiție indispensabilă pentru integrarea în piața unică europeană, precum și pentru atragerea fondurilor externe.

Totodată, reorganizarea CFM nu trebuie privită doar ca un proces administrativ, ci și ca o re poziționare strategică a transportului național. Prin această reorganizare se pot obține beneficii substanțiale: creșterea eficienței economice și a transparenței; atragerea de investiții și reducerea presiunii asupra bugetului de stat; restabilirea încrederii partenerilor internaționali și a

utilizatorilor; modernizarea rețelei feroviare și îmbunătățirea calității serviciilor oferite; precum și alinierea deplină la standardele europene.

Fără o reorganizare profundă, CFM riscă ireversibil să devină o entitate nefuncțională, cu consecințe grave pentru mobilitatea națională, pentru economia Republicii Moldova și pentru procesul de integrare europeană.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Prevederile	principale	ale	proiectului:
- aprobarea deciziei cu privire la reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” prin dezmembrarea (separarea) Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă” - transmiterea fondurilor fixe și circulante ale ÎS „Calea Ferată din Moldova” utilizate la prestarea serviciilor de transport pasageri și mărfuri către SA „CFM Pasageri și Marfă” - stabilirea faptului că capitalul social al SA „CFM Pasageri și Marfă” se formează din patrimoniul ÎS „Calea Ferată din Moldova”, transmis conform bilanțului contabil de repartitie; - transmiterea bunurilor ÎS „Calea Ferată din Moldova”, stabilite în bilanțul de repartitie către SA „CFM Pasageri și Marfă”, în conformitate cu Regulamentului cu privire la modul de transmitere a bunurilor proprietate publică, aprobat prin HG nr.901/2015; - disponibilizarea personalului ca urmare a reorganizării ÎS „Calea Ferată din Moldova”, în cazul imposibilității transferului acestuia, în conformitate cu legislația muncii; - sarcina APP de a aproba bilanțul contabil de repartitie, de a aproba statutul SA „CFM Pasageri și Marfă”, de a opera modificările corespunzătoare în statutul ÎS „Calea Ferată din Moldova” și de a numi directorul interimar al SA „CFM Pasageri și Marfă” (care va exercita această funcție, până la desemnarea conducătorului, conform prevederilor legale); - sarcina MIDR de a determina elementele infrastructurii feroviare în scopul elaborării contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare; - realizarea de către ÎS „Calea Ferată din Moldova” a activității de interes public prin gestionarea infrastructurii feroviare, conform prevederilor Codului transportului feroviar.			

Obiective reorganizării include:

- Crearea unei noi entități legale prin restructurarea celei existente;
- Revizuirea structurii organizatorice și a proceselor operaționale în cadrul CFM;
- Modernizarea infrastructurii feroviare.
- Îmbunătățirea serviciilor de transport pentru pasageri și mărfuri.
- Creșterea eficienței financiare și administrative.
- Alinierea la reglementările internaționale privind siguranța și protecția mediului.
- Diversificarea activităților și creșterea competitivității pe piața transporturilor.

Scopul reorganizării: Crearea unei entități mai eficiente din punct de vedere economic și administrativ, care să sprijine dezvoltarea infrastructurii feroviare din Moldova și să îmbunătățească calitatea serviciilor de transport.

Reorganizarea CFM, ca un proces complex, va crea premise pentru implementarea unor tehnologii moderne de monitorizare și întreținere a căii ferate, care vor reduce costurile de operare și poate îmbunătăți fiabilitatea serviciilor, contribuind astfel la creșterea veniturilor și la atragerea unor noi segmente de piață.

Modernizarea vagoanelor și a stațiilor, îmbunătățirea confortului și implementarea unor sisteme moderne de informare a pasagerilor pot atrage mai mulți utilizatori către transportul feroviar.

Dat fiind caracterul urgent al proiectelor, reușita acestora depinde în cea mai mare măsură de gradul de sinergie între actorii interni și externi implicați, și de celeritatea parcurgerii etapelor administrative și legale necesare, astfel încât demararea lucrărilor de reabilitare să fie posibilă în timpul cât mai apropiat.

În concluzie, reorganizarea CFM poate fi văzută ca o necesitate pentru a asigura o rețea feroviară mai eficientă, modernă și competitivă. Implementarea unui plan de reorganizare care

să răspundă acestor nevoi și să sprijine dezvoltarea economică durabilă va aduce beneficii semnificative pe termen lung.

CFM va asigura conformitatea cu reglementările internaționale relevante, inclusiv cele privind siguranța feroviară, protecția mediului și interoperabilitatea rețelelor feroviare. În scopul integrării în rețeaua feroviară europeană, CFM va coopera cu alte autorități de reglementare și operatori feroviari din regiune și Uniunea Europeană.

Reorganizarea CFM poate face parte din angajamente asumate față de partenerii de dezvoltare (ex. UE, BERD, FMI), iar o intrare în vigoare imediată confirmă seriozitatea și determinarea Guvernului în implementarea reformelor.

Reieșind din cele expuse, dat fiind faptul că CFM este un operator strategic în infrastructura de transport a țării, iar întârzierea aplicării reorganizării poate afecta negativ serviciile de transport de pasageri și marfă se propune intrarea în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial a prezentei hotărâri.

Intrarea în vigoare imediată permite autorităților să inițieze rapid măsurile de reorganizare: desemnarea noii structuri, transferul de active/personal, modificarea statutelor etc. Orice decalaj între adoptare și intrare în vigoare poate crea viduri instituționale.

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

Autorii au identificat și examinat o opțiune alternativă.

Această opțiune ar prevedea neexecutarea prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022, care obligă Guvernului să creeze o întreprindere responsabilă de administrarea infrastructurii feroviare.

Analiza opțiunii respective, presupune evaluarea riscurilor și beneficiilor unei astfel de decizii din perspective juridică, economică, socială și de guvernare.

Codul transportului feroviar al Republicii Moldova nr. 19/2022 a fost adoptat pentru a reglementa transportul feroviar, inclusiv stabilirea unor entități clare responsabile pentru administrarea infrastructurii feroviare. Dacă Guvernul ar alege să nu pună în aplicare aceste prevederi, ar trebui luate în considerare mai multe aspecte fundamentale.

1. Implicațiile juridice

- **Nerespectarea legislației naționale:** Codul transportului feroviar reprezintă un act legislativ adoptat de Parlament, iar neexecutarea prevederilor sale poate constitui o încălcare a legii. Aceasta ar putea duce la sancțiuni legale pentru Guvern, inclusiv procese sau presiuni din partea autorităților internaționale sau a instituțiilor financiare care susțin dezvoltarea infrastructurii de transport.
- **Posibile conflicte cu reglementările internaționale:** Moldova, ca parte a Acordului de Asociere cu Uniunea Europeană, este obligată să armonizeze legislația internă cu normele UE în domeniul transporturilor, inclusiv reglementările privind administrarea infrastructurii feroviare. Nerespectarea acestora ar putea împiedica aderarea la reglementările și standardele europene, precum și integrarea în rețelele de transport internaționale.

2. Implicațiile economice

- **Afectarea investițiilor în infrastructura feroviară:** Codul transportului feroviar prevede crearea unei entități responsabile pentru administrarea infrastructurii, ceea ce ar permite o gestionare mai eficientă și atragerea de fonduri externe pentru modernizarea căii ferate. Neexecutarea acestei prevederi ar putea descuraja investitorii și ar împiedica atragerea de fonduri pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare.
- **Ineficiența administrativă și riscul de fragmentare:** Fără o entitate clară responsabilă de administrarea infrastructurii feroviare, aceasta ar putea rămâne sub o gestionare fragmentată sau ineficientă, ceea ce ar duce la costuri ridicate de întreținere și operare, dar și la întârzieri și întreruperi frecvente ale serviciilor de transport.

- **Pierderea oportunităților de colaborare internațională:** Crearea unei entități pentru administrarea infrastructurii feroviare este un pas important pentru integrarea în rețelele feroviare europene și pentru a beneficia de fonduri europene pentru infrastructura de transport. Nerespectarea acestui lucru ar putea pune în pericol accesul la aceste oportunități.
- **Afectarea costurilor de transport și logistică:** Infrastructura feroviară deficitară – caracterizată prin viteze comerciale scăzute, frecvență redusă, lipsa interoperabilității și capacitate limitată – afectează competitivitatea transportului feroviar în raport cu transportul rutier. Această ineficiență determină creșterea costurilor de transport și depozitare, având un efect de amplificare în lanțul de aprovizionare, cu implicații asupra prețului final al produselor și profitabilității agenților economici
- **Întârzieri în lanțurile de aprovizionare.** Ineficiența căii ferate poate cauza întârzieri semnificative în transportul mărfurilor, afectând lanțurile de producție și aprovizionare. Acest lucru reduce competitivitatea firmelor naționale atât pe plan intern, cât și pe piețele externe. Industria prelucrătoare, agricolă și energetică – sectoare mari consumatoare de transport în vrac – sunt direct afectate de lipsa unui transport feroviar eficient. Întârzierile, lipsa predictibilității și capacitatea limitată de manevră și încărcare în gări industriale generează blocaje în fluxurile de producție și pierderi financiare semnificative.
- **Descurajarea investițiilor.** O rețea feroviară ineficientă transmite un semnal negativ despre capacitatea țării de a susține dezvoltarea economică pe termen lung. Astfel, multe investiții pot fi redirecționate către state care oferă infrastructură modernă și fiabilă. În analiza de fezabilitate a proiectelor, infrastructura de transport reprezintă un criteriu esențial. Lipsa unei rețele feroviare moderne descurajează investițiile în zonele industriale, reducând potențialul de dezvoltare regională și competitivitatea națională în atragerea capitalului străin.
- **Supraîncărcarea infrastructurii rutiere.** O altă consecință importantă este suprasolicitarea drumurilor naționale și europene. În lipsa unei alternative feroviare viabile, transportatorii aleg varianta rutieră, ceea ce duce la creșterea traficului, deteriorarea rapidă a drumurilor și costuri mai mari cu întreținerea acestora din partea statului. În plus, crește și riscul de accidente rutiere, cu implicații sociale și economice semnificative.

3. Implicațiile sociale

- **Impact asupra utilizatorilor:** O administrare ineficientă a infrastructurii feroviare ar putea duce la condiții mai proaste pentru pasageri și la creșterea costurilor de operare. Transportul feroviar este un serviciu public esențial pentru cetățeni, iar neexecutarea prevederilor legale ar putea duce la o scădere a calității serviciilor și la o scădere a încrederii în sistemul de transport public.
- **Impact asupra angajaților din sectorul feroviar:** O reorganizare bine gestionată ar putea crea noi locuri de muncă și ar îmbunătăți condițiile de muncă ale angajaților din sectorul feroviar. Dacă Guvernul nu pune în aplicare prevederile legale, acest sector ar putea rămâne nereglementat, iar angajații ar putea fi expuși unor condiții de muncă mai precare, cu risc de instabilitate profesională.

4. Impactul asupra guvernantei și transparenței

- **Lipsa transparenței și controlului:** O entitate responsabilă de administrarea infrastructurii feroviare ar permite un control mai clar și o transparență mai mare în gestionarea resurselor publice. Nerespectarea acestei prevederi ar lăsa loc pentru abuzuri sau gestionarea ineficientă a resurselor publice, ceea ce ar putea submina încrederea publicului în guvern.
- **Pierderea oportunității de reformă:** Codul transportului feroviar oferă cadrul legal pentru reformarea sectorului feroviar din Moldova. Nerespectarea acestuia ar împiedica

implementarea unor reforme necesare în acest sector, care sunt esențiale pentru modernizarea și eficientizarea acestuia.

5. Riscurile de neimplementare

- **Tensionarea relațiilor externe:** Republica Moldova se află în proces de apropiere de Uniunea Europeană, iar neexecutarea unui cod care reflectă standardele internaționale ar putea dăuna relațiilor externe, îngreunând negocierile și aderarea la diferite acorduri internaționale.
- **Posibile sancțiuni din partea instituțiilor internaționale:** Neexecutarea prevederilor legale ar putea atrage sancțiuni din partea organizațiilor internaționale, cum ar fi Uniunea Europeană sau Banca Mondială, care sprijină dezvoltarea infrastructurii de transport. Acest lucru ar putea duce la pierderea unor surse importante de finanțare.

Nerespectarea prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022 ar putea avea consecințe grave pe termen lung pentru Republica Moldova, în domenii precum eficiența economică, siguranța infrastructurii feroviare, dezvoltarea regională și integrarea în rețelele europene de transport. Astfel, opțiunea de a nu implementa aceste prevederi ar putea compromite semnificativ procesul de modernizare a sectorului feroviar și ar limita accesul la finanțări externe.

Prin urmare, este recomandat ca Guvernul să pună în aplicare prevederile Codului transportului feroviar, să creeze o întreprindere responsabilă de administrarea infrastructurii feroviare și să se asigure că acest proces este transparent, bine planificat și implementat eficient, pentru a sprijini dezvoltarea durabilă a transportului feroviar în Moldova.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1 Impactul asupra sectorului public

Proiectul nu are impact asupra sectorului public.

4.2 Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Reorganizarea CFM va permite o gestionare mai eficientă a resurselor financiare, prin separarea activităților și responsabilităților fiecărei societăți. Această structură va facilita atragerea de investiții private, deoarece investitorii vor putea închiria infrastructura feroviară și vor avea acces direct la serviciile de transport specifice (marfă sau pasageri). De asemenea, se preconizează o îmbunătățire a performanței financiare și operaționale a fiecărei entități, prin implementarea unor strategii adaptate nevoilor specifice ale fiecărui sector.

Beneficii financiare estimate:

- Separarea contabilă și operațională va permite analiza reală a profitabilității fiecărui segment (marfă, pasageri, infrastructură).
- Creșterea atractivității pentru investitori, în special în transportul de marfă, unde se așteaptă liberalizarea pieței și posibile parteneriate public-private.
- Reducerea subvențiilor ineficiente prin direcționarea lor doar către serviciile de pasageri cu interes social.
- Acces mai eficient la finanțări externe (BERD, BEI, etc.).

Cheltuielile legate de procesul de reorganizare vor fi suportate integral de Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, din surse proprii, inclusiv:

- Venituri operaționale curente;
- Rezerve financiare disponibile;
- Eventuală lichidare a unor active neproductive;
- Surse de sprijin extern, în special asistență tehnică nerambursabilă (ex. UE, BERD).

Reorganizarea CFM în societăți distincte pentru transportul de marfă și pasageri este esențială pentru modernizarea sectorului feroviar. Impactul financiar pe termen mediu și lung este pozitiv, oferind transparență, eficiență și deschidere către investiții private, în conformitate cu bunele practici europene. Finanțarea se va face din sursele proprii ale CFM, fără a crea presiuni bugetare directe asupra statului.

4.3 Impactul asupra sectorului privat
Reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” (CFM) în societăți comerciale separate („Infrastructură”, „Marfă”, „Pasageri”) urmărește crearea unui cadru concurențial și atractiv pentru investițiile private, în conformitate cu: • Codul transportului feroviar; • Concepția privind restructurarea sectorului feroviar; • Planul de acțiuni aprobat de Guvernul Republicii Moldova. Prin separarea serviciilor de transport de marfă și pasageri de infrastructura feroviară: • Se eliberează accesul la infrastructură pentru operatorii privați, în condiții de nediscriminare și transparență; • Sectorul privat va putea opera trenuri proprii de marfă prin achitarea unei taxe de utilizare a infrastructurii; Oportunități pentru sectorul privat: a) Investiții și parteneriate public-private (PPP): • Posibilitatea de investiții directe în material rulant, terminale logistice, centre intermodale; • Dezvoltarea de centre de întreținere și reparații a trenurilor, operate în parteneriat; b) Crearea de locuri de muncă și transfer de know-how: • Atragerea companiilor private aduce standardizare, eficiență operațională și inovație tehnologică; • Dezvoltarea unui ecosistem de furnizori locali, subcontractori, și IMM-uri în jurul noilor entități feroviare. Reorganizarea CFM prin separarea în societăți comerciale pentru marfă și pasageri are un impact pozitiv asupra sectorului privat, prin: • Crearea unui mediu concurențial echitabil; • Atragerea de investiții și tehnologii moderne; • Deschiderea pieței pentru furnizori și operatori privați.
4.4 Impactul social
Impactul asupra angajaților CFM • Reorganizarea presupune revizuirea structurilor administrative, eliminarea suprapunerilor și a pozițiilor redundante. • Se estimează o posibilă reducere a personalului • O parte din angajați vor necesita recalificare profesională pentru a se adapta noilor cerințe tehnologice și operaționale ale entităților comerciale. Totodată, trecerea la statutul de societăți comerciale pe acțiuni va asigura garantarea drepturilor salariaților, conform legislației muncii.
4.4.1 Impactul asupra datelor cu caracter personal
Proiectul nu are impact asupra datelor cu caracter personal.
4.4.2 Impactul asupra echității și egalității de gen
Proiectul nu are impact asupra egalității și egalității de gen.
4.5 Impactul asupra mediului
Reorganizarea CFM are și implicații asupra mediului, directe și indirecte, în special în ceea ce privește modul în care sunt restructurate serviciile de transport și întreținerea infrastructurii. Deși obiectivul principal este eficientizarea economică, modernizarea sistemului feroviar poate aduce beneficii ecologice semnificative, cu condiția adoptării unor politici responsabile. Modernizarea parcului feroviar va conduce la reducerea emisiilor. Astfel, separarea entităților comerciale poate duce la atragerea de investiții pentru achiziția de locomotive și

vagoane moderne, mai eficiente energetic și mai puțin poluante, iar utilizarea locomotivelor moderne va reduce emisiile de CO ₂ și noxe, poluarea fonică, consumul de combustibili fosili.
4.6 Alte impacturi și informații relevante
• Degradarea sănătății publice. Creșterea volumului de trafic rutier în defavoarea transportului pe cale ferată induce emisii suplimentare de particule cu impact sever asupra sănătății publice, în special în aglomerările urbane. Aceste emisii contribuie la costuri externe (sanitare) estimate la miliarde de euro anual la nivelul Uniunii Europene. • Fragmentarea teritorială și presiunea asupra biodiversității. Extinderea infrastructurii rutiere, în detrimentul utilizării și modernizării căii ferate, afectează coridoarele ecologice și zonele naturale protejate. Fragmentarea habitatelor, mortalitatea faunei și deteriorarea ecosistemelor reprezintă externalizări ecologice adesea ignorate în planificarea sistemului de transport național și neglijarea rolului și impactului sectorului feroviar. • Ineficiența energetică. Transportul feroviar, în special cel electrificat, permite utilizarea energiei din surse regenerabile și are un randament energetic superior. Prin comparație, transportul rutier rămâne puternic dependent de carburanți fosili, ceea ce generează un consum de resurse neregenerabile nesustenabil pe termen lung.
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1 Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Proiectul nu transpune cadrul normativ european.
5.2 Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
Proiectul pune în aplicare prevederile Directivei (UE) 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european.
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului
Anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ a fost plasat pe pagina web a Agenției Proprietății Publice (https://app.gov.md/proces-decizional/agentia-proprietatii-publice-anunta-initierea-elaborarii-proiectului-hotararii-guvernului-cu-privire-la-reorganizarea-intreprinderii-de-stat-calea-ferata-a-moldovei/) și pe platforma guvernamentală https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14293 Proiectul urmează a fi supus procesului de avizare, conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și va fi plasat pe paginile web www.midr.gov.md și particip.gov.md pentru consultări publice. Proiectul urmează a fi avizat de următoarele instituții: - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare către: - Centrul Național Anticorupție; - Ministerul Justiției.
7. Concluziile expertizelor
Proiectul va fi supus expertizei juridice și expertizei anticorupție.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
În urma aprobării proiectului nu va trebui de modificat cadrul normativ secundar.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Pentru implementarea normelor proiectului vor fi necesare realizarea următoarelor acțiuni:

- Instituirea Comisiei de reorganizare;
- elaborarea și aprobarea de către APP a actelor aferente procedurii de reorganizare prin separare;
- determinarea către MIDR a elementelor infrastructurii feroviare;
- elaborarea contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare;
- promovarea de către MIDR a proiectului hotărârii de Guvern privind dispunerea semnării Contractului Multianual pentru Administrarea Infrastructurii Feroviare.

Director general

Roman COJUHARI