



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. _____

din _____ 2025

Chișinău

cu privire la aprobarea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare

În temeiul Anexei X la capitolul 15 (Transporturi) din titlul IV al Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014, ratificat prin Legea nr. 112/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199, art. 442), art. 17 alin. (1) și (2), art. 30 alin. (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, precum și în vederea executării punctelor 6.1-6.3 din Planul de acțiuni privind implementarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 1042/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 434-439, art. 1189), cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

Prezenta Hotărâre transpune Anexa V din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, CELEX: 32012L0034, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 343 din 14.12.2012, așa cum a fost modificată ultima dată prin Decizia delegată (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017.

1. Se aprobă:

1.1 Condițiile generale ale contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, conform anexei nr. 1;

1.2 Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, conform anexei nr. 2.

2. Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare se semnează în urma notificării de Ministerul Finanțelor către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale privind disponibilitatea mijloacelor financiare necesare

pentru a fi alocate pentru primele douăsprezece luni de aplicare a Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare.

3. Încheierea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare între Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Administratorul infrastructurii feroviare și acordarea împuternicirilor Ministrul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale privind semnarea acestuia se aprobă prin Decizia Prim-ministrului Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale

Ministrul finanțelor

Dorin RECEAN

Vladimir BOLEA

Victoria BELOUS

Condițiile generale ale contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare

Prezentele condiții generale, numite în continuare principii și parametri, transpun parțial Anexa V a Directivei (UE) 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european.

Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare (în continuare - Contract) reflectă prevederile art. 30 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 42-52, art. 57) și include următoarele:

1. Domeniul de aplicare al Contractului în ceea ce privește infrastructura și infrastructurile de servicii, structurat conform art. 20 alineatele (2) – (4) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Domeniul vizează toate aspectele administrării infrastructurii, inclusiv întreținerea și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare. Dacă este cazul, se poate include și construcția de noi infrastructuri;

2. Structura plăților sau a fondurilor alocate serviciilor de infrastructură enumerate la art. 20 alineatele (2) – (4) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, întreținerii și reînnoirii și tratării restanțelor în activitatea de întreținere și de reînnoire. Dacă este cazul, se poate include și structura plăților sau a fondurilor alocate infrastructurilor noi;

3. Obiective de performanță focalizate pe utilizator, sub forma unor indicatori și a unor criterii de calitate care acoperă elemente precum:

3.1. performanța feroviară, cum ar fi din punct de vedere al vitezei pe linie și al fiabilității, și satisfacția clientului;

3.2. capacitatea rețelei;

3.3. gestionarea activelor;

3.4. volumele de activitate;

3.5. nivelurile de siguranță; și

3.6. protecția mediului;

4. Volumul posibilelor restanțe în activitatea de întreținere și activele care urmează a fi eliminate din uz și care, prin urmare, determină fluxuri financiare diferite;

5. Stimulentele menționate la art. 30 alin. (1) Codul transportului feroviar nr. 19/2022, cu excepția celor puse în aplicare prin măsuri de reglementare în conformitate cu art. 30 alin. (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

6. Obligațiile minime de raportare ale administratorului infrastructurii în ceea ce privește conținutul și frecvența rapoartelor, inclusiv informațiile care trebuie publicate anual;

7. Durata convenită a Contractului, care va fi sincronizată și va corespunde duratei planului de afaceri și autorizației de siguranță a administratorului infrastructurii, inclusiv cadrului și regulilor de tarificare stabilite de Guvern;

8. Reguli de abordare a întreruperilor majore ale operațiunilor și a situațiilor de urgență, inclusiv planuri de urgență și de rezoluțiune anticipată a Contractului, precum și informarea la timp a utilizatorilor;

9. Măsuri de remediere, care se iau în situația în care una dintre părți își încalcă obligațiile contractuale sau în situații excepționale care afectează disponibilitatea finanțării publice. Acestea includ condițiile și procedurile de renegociere și rezoluțiune anticipată.

Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare

Republica Moldova,

(denumirea organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar)

(adresa)

reprezentat de Ministru _____

(numele, prenumele)

denumit în continuare „Minister”

și

(denumirea persoanei juridice în gestiunea căreia a fost transmisă infrastructura feroviară), (adresa),

reprezentată de _____

(numele, prenumele organului executiv)

denumit în continuare „Administrator al Infrastructurii”

au încheiat

Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare

(anul, localitatea)

Preambul

În conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022, infrastructura feroviară este în general utilizată ca bun public deținut de Republica Moldova.

În conformitate cu art. 8 lit. a) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Administratorul Infrastructurii este orietant spre afaceri, fiind o companie independentă din punct de vedere legal, autorizată să stabilească, să gestioneze, să întrețină și să extindă infrastructura feroviară, incluzînd managementul, comanda. controlul și semnalizare a traficului.

Administratrul Infrastructurii are obligația să asigure o rețea feroviară sigură și calitativă, care ar permite întreprinderilor feroviare asigurarea concurenței pe piața serviciilor de transport feroviar. Condițiile obligatorii privind rețeau feroviară sunt definite prin indicatorii de calitate prevazuți în prezentul Contract multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare (în continuare - Contract).

În conformitate cu articolul 17 alineatul (1) și articolul 30 alineatul (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Guvernul Republicii Moldova încheie Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare prin care sunt definite drepturile și obligațiile comune privind finanțarea infrastructurii feroviare și este stabilită contribuția financiară anuală.

Contribuția financiară a statului se bazează pe calitatea serviciilor solicitate a fi prestate.

Obiectivul global al Contractului este asigurarea unui nivel ridicat de eficiență în ceea ce privește utilizarea bugetului de stat în scopul îmbunătățirii calității și disponibilității infrastructurii feroviare. Evaluarea imbunătățirii calității infrastructurii feroviare se bazează pe indicatorii de calitate.

Definirea cerințelor de calitate și de capacitate, combinate cu finanțarea din bugetul de stat, asigură un nivel sporit de calitate al infrastructurii feroviare.

Contractul se bazează pe condițiile definite în Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Administratorul Infrastructurii, în calitate de operator al infrastructurii, primește stimulente pentru reducerea costurilor asociate infrastructurii în conformitate cu prezentul Contract. O presiune de reducere a costurilor pentru Administratorul Infrastructurii provine din faptul că fondurile pentru reînnoire nu sunt ajustate în funcție de evoluția inflației pe durata Contractului. În plus, o îmbunătățire a stării infrastructurii prin indicatorii anuali de calitate este prevazută în Contract. Administratorul Infrastructurii trebuie să îndeplinească cerințele de calitate și de raportare, care conduc la sancțiuni pentru Administratorul Infrastructurii în cazul neîndeplinirii.

Articolul 1 - Scopul Contractului

(1) Scopul Contractului este finanțarea întreținerii și reînnoirii rețelei feroviare (infrastructura feroviară și facilitățile de servicii) gestionate de Administratorul Infrastructurii.

(2) Cadrul de Investiții și Intreținere și planul de afaceri al Administratorului Infrastructurii urmează să fie armonizate cu prezentul Contract.

(3) Infrastructura feroviară aparține Republicii Moldova conform articolului 9 alineatul (2) litera f) din Legea nr. 29/2018 privind delimitarea proprietății publice și articolelor 52-54 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

(4) Administratorul Infrastructurii va furniza o descriere funcțională a activelor infrastructurii feroviare și a facilităților de servicii necesare pentru furnizarea serviciilor în conformitate cu Codului transportului feroviar nr. 19/2022, care aparțin și sunt administrate de Administratorul Infrastructurii.

(5) Obiectivul general este asigurarea unei infrastructuri feroviare sigure și de calitate. Prin urmare, finanțarea este bazată pe obiectivele de performanță convenite.

(6) Administratorul Infrastructurii este obligat să prezinte rapoarte anuale de infrastructură privind activitățile acestuia.

Articolul 2 – Excluderi

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

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

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

Articolul 3 – Definiții

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

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

(3) Reînnoirea infrastructurii înseamnă lucrări semnificative de înlocuire a infrastructurii existente, fără a schimba performanța sa în ansamblu.

Articolul 4 – Finanțarea infrastructurii feroviare de catre Guvern

(1) Pe baza stării actuale a infrastructurii și datorită nerealizării lucrărilor de întreținere și reînnoire necesare, există un deficit de întreținere de 573 000,0 mii lei/anual.

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

Anul, Suma

Primul an: 166 427,75 mii lei

Al doilea an: 166 254,25 mii lei

Al treilea an: 166 080,75 mii lei

Al patrulea an: 165 907,25 mii lei

Al cincelea an: 165 733,75 mii lei

(3) Pentru investiții în infrastructura feroviară și materialul rulant, conform:

- Acordului de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare în vederea realizării Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, semnat la Chișinău la 14 noiembrie 2014, ratificat prin Legea nr. 22/2015;

- Amendamentului din 18 august 2017 la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare în vederea realizării Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, ratificat prin Legea nr. 214/2021;

- Amendamentului din 6 octombrie 2021 la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare în vederea realizării Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, ratificat prin Legea nr. 215/2021;

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

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

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

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

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

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

Guvernul, prin intermediul Guvernului, acoperă cheltuielile după cum urmează:
Anul, Suma

Primul an: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 67 144,5 mii lei);

Al doilea an: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 67 491,5 mii lei);

Al treilea an: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 67 838,5 mii lei);

Al patrulea an: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 68 185,5 mii lei);

Al cincelea an: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 68 532,5 mii lei).

(4) În vederea realizării scopului prezentului Contract, Guvernul, prin intermediul Guvernului, se obligă să finanțeze întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare sub forma unor alocări de fonduri („contribuția infrastructurii”), cu următoarele sume:

Anul, Suma

Primul an: 166 427,75 mii lei;

Al doilea an: 166 254,25 mii lei;

Al treilea an: 166 080,75 mii lei;

Al patrulea an: 165 907,25 mii lei;

Al cincelea an: 165 733,75 mii lei;

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

Anul	Primul an	Al doilea an	Al treilea an	Al patrulea an	Al cincelea an
Contribuția infrastructurii, mii lei	166 427,75	166 254,25	166 080,75	165 907,25	165 733,75
Operarea rețelei, mii lei	166 427,75	166 254,25	166 080,75	165 907,25	165 733,75
Investii noi, mii lei	67 144,5	67 491,5	67 838,5	68 185,5	68 532,5
Total, mii lei	400 000,0	400 000,0	400 000,0	400 000,0	400 000,0
Deficitul de întreținere, mii lei	173 000,0	173 000,0	173 000,0	173 000,0	173 000,0

(6) Mijloacele financiare pentru contribuția la infrastructură, întârzierile de întreținere și exploatarea rețelei sunt acordate ca o subvenție nerambursabilă pentru utilizarea exclusivă de către Administratorul Infrastructurii.

(7) Administratorul Infrastructurii nu este în drept să utilizeze fondurile alocate în alte scopuri de cât cele stabilite în prezentul Contract.

(8) În cazul unor schimbări majore ale condițiilor Contractului (întreruperi majore ale funcționării, catastrofe naturale, situații de urgență, alte principii ale contractelor), Administratorul Infrastructurii și organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar se reunesc în timp de trei zile lucrătoare pentru a conveni asupra modificării fondurilor sau a altor detalii contractuale.

(9) Administratorul Infrastructurii elaborează și aprobă regulamente interne în vederea gestionării întreruperilor majore ale operațiunilor și situațiilor de urgență, inclusiv planurile de urgență. Administratorul Infrastructurii furnizează utilizatorilor informații în timp util în caz de urgență sau întreruperi majore ale operațiunilor.

(10) Lungimea reală de funcționare a rețelei este definită în fiecare an în raportul de infrastructură. În cazul în care durata de funcționare a rețelei va fi redusă sau majorată, fondurile planificate de Guvern vor fi reduse/majorate cu același procent al modificării pentru anul următor.

(11) Administratorul Infrastructurii este obligat să utilizeze fondurile alocate conform prezentului contract pentru contribuția la infrastructură, întârzierile de întreținere și funcționarea în rețea în conformitate cu principiul bugetar al eficacității costurilor și al utilizării economice a fondurilor.

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

(13) În cazul în care auditorul financiar constată unele nereguli sau fonduri utilizate în mod necorespunzător, organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar are dreptul să impună plata unei compensații la valoarea fondurilor neeconomice utilizate.

(14) Contractul multianual pentru întreținerea infrastructurii feroviare poate fi încheiat cu alocarea altor sume de mijloace financiare de cât cele stipulate la punctele 1-5 din prezentul articol, articolul 5 și Anexa nr. 1.

Articolul 5 – Alocarea fondurilor

- (1) Fondurile anuale pentru contribuția infrastructurii sunt alocate astfel:
- 1) Minim 360 000,0 mii lei pentru linii feroviare;
 - 2) Minim 40 000,0 mii lei pentru facilități feroviare definite conform art. 20 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.
- (2) Fondurile anuale pentru anularea deficitului de întreținere sunt alocate astfel:
- 1) Minim 160 000,0 mii lei pentru linii feroviare;
 - 2) Minim 13 000,0 mii lei pentru facilități feroviare definite conform art. 20 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.
- (3) Fondurile suplimentare nealocate în cadrul punctelor 1 și 2 trebuie asigurate de Administratorul Infrastructurii în mod independent.

Articolul 6 – Metoda de plată

(1) Plățile se vor realiza lunar, conform graficului de plăți stabilit în anexa nr. 1 a Contractului, în urmatorul cont:

(denumirea băncii comerciale, filiala)

(IBAN)

(SWIFT)

(2) Plățile lunare sunt definite în Anexa 1 la Contract și pot fi modificate în baza unui acord de modificare bazat pe raportul Administratorului Infrastructurii privind necesitatea schimbării sumei anuale și sumei lunare.

(3) Suma fondurilor lunare nu este mai mare decât valoarea anuală convenită.

(4) Ministerul va accepta toate modificările în timp de zece zile lucrătoare, dacă modificările nu au niciun efect negativ asupra Ministerului sau dacă modificările sunt cerute din punct de vedere legal.

Articolul 7 – Fonduri externe

(1) Administratorul Infrastructurii informează Ministerul cu privire la aplicațiile pentru fonduri externe sau alte fonduri naționale sau internaționale (denumite în continuare “alte fonduri”). Utilizarea acestor fonduri trebuie să fie agreeate în prealabil în scris cu organul central în domeniul transportului feroviar și organul abilitat cu administrarea și deetimizarea proprietății publice.

(2) Orice finanțare suplimentară din alte fonduri pentru întreținerea și reînnoirea infrastructurii, precum și lucrările de întreținere și reînnoire pentru prevenirea întârzierilor de întreținere vor reduce contribuțiile infrastructurii în conformitate cu articolul 4 alineatele (2) și (4) pentru anul calendaristic relevant.

Articolul 8 – Registrul infrastructurii

(1) Administratorul Infrastructurii menține Registrul infrastructurii, care cuprinde descrierea funcțională a infrastructurii administrată de Administratorul Infrastructurii.

(2) Descrierea funcțională acoperă infrastructura feroviară definită la art. 52 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, inclusiv toate instalațiile adminisitate și care aparțin Administratorului Infrastructurii, necesară pentru prestarea de servicii în conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

(3) Menținerea funcțională este organizată în conformitate cu cadrul de investiții și de întreținere.

(4) Administratorul Infrastructurii ar trebui să utilizeze Registrul de infrastructură pentru a evalua finanțarea necesară pentru reparare sau reconstrucție.

(5) Registrul infrastructurii este menționat la Anexa nr. 2 din Contract.

(6) Registrul infrastructurii se actualizează anual, pe baza activităților desfășurate de către Administratorul Infrastructurii și se include în raportul de infrastructură.

Articolul 9 – Cadrul de Investiții și Întreținere pentru cinci ani

(1) Administratorul Infrastructurii va elabora un Cadru de Investiții și Întreținere (în continuare – “CII”) pentru 5 (cinci) ani, acoperind pentru fiecare an măsurile și investițiile pentru reînnoirea și întreținerea infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii din proprietatea și gestionarea Administratorului Infrastructurii.

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

(3) Accentul principal se pune pe reînnoirea și întreținerea infrastructurii feroviare.

(4) CII este aprobat de Minister.

(5) Administratorul Infrastructurii asigură coerența între CII și Planul de Afaceri.

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

(7) Administratorul Infrastructurii are obligația de a raporta anual statutul actual al CII în Raportul de Infrastructură.

(8) În baza aprobării Ministerului, Administratorul Infrastructurii are dreptul de a modifica CII pentru anul următor.

(9) Modificările trebuie justificate, în special în ceea ce privește impactul acestora asupra măsurilor de întreținere care trebuie efectuate. Administratorul Infrastructurii trebuie să demonstreze că modificările sunt obligatorii prin cerințele cadrului normativ.

(10) Ministerul va accepta toate modificările în timp de zece zile lucrătoare, dacă modificările nu au niciun efect negativ asupra Ministerului sau dacă modificările sunt cerute din punct de vedere legal.

(11) Administratorul Infrastructurii va completa anual CII pentru încă un an.

Articolul 10 - Planul de Afaceri

(1) Administratorul Infrastructurii elaborează un Plan de afaceri pentru o perioadă de 5 (cinci) ani, inclusiv costurile pentru dezvoltare, modernizare, reînnoire și întreținere în conformitate cu CII.

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

1) utilizarea eficientă și exploatarea infrastructurii;

2) dezvoltarea eficientă a infrastructurii;

3) eficiența costurilor și utilizarea economică a fondurilor;

4) echilibru financiar.

(3) Planul de afaceri trebuie să includă o descriere detaliată a măsurilor necesare pentru a asigura o infrastructură calitativă și sigură, precum și o utilizare eficientă a

infrastructurii, inclusiv planurile de timp și cost, tarifele de acces pe șină și alte venituri.

(4) Planul de afaceri include costurile și veniturile pachetului minim de acces, accesul la facilități, servicii suplimentare și auxiliare.

(5) Veniturile pentru pachetul minim de acces și accesul la facilități se bazează pe costuri directe.

(6) Planul de afaceri este coordonat de Minister.

(7) Administratorul Infrastructurii asigură coerența între CII și planul de afaceri.

(8) Planul de afaceri se actualizează anual pentru anul imediat următor după expirarea perioadei de 5 (cinci) ani, indicată la alineatul (1).

(9) Conținutul minim al planului de afaceri este definit în Anexa nr. 3 din Contract.

Articolul 11 – Obiective de performanță

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

(2) Pentru a îmbunătăți calitatea rețelei feroviare, Administratorul Infrastructurii trebuie să definească obiective de performanță orientate spre utilizator. Obiectivele de performanță orientate spre utilizatori vor fi definite de Administratorul Infrastructurii și de Minister.

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

(4) Obiectivele de performanță sunt definite în detaliu în Anexa nr. 4 din Contract.

(5) Obiectivele de performanță sunt incluse în Raportul de Infrastructură.

(6) Părțile sunt libere să definească obiective complementare de performanță.

(7) Administratorul Infrastructurii este liber să implementeze obiective și indicatori de performanță suplimentari pentru a măsura performanța internă a acestora.

(8) Pe durata prezentului Contract, părțile investighează dacă pot fi utilizate alte obiective complementare de performanță pentru a obține o mai bună transparență a calității rețelei.

(9) Obiectivele de performanță măsurate și raportate în raportul de infrastructură sunt revizuite în urma consultării cu organul de reglementare a pieței.

Articolul 12 – Recuperarea fondurilor pentru infrastructură

(1) În cazul în care Administratorul Infrastructurii, din motive care nu-i sunt imputabile, nu poate atinge un obiectiv de performanță stabilit și definit, Ministerul are dreptul de a recupera părți din contribuțiile sale anuale.

(2) Valoarea plății compensației depinde de devierea indicatorului de la ținta de performanță.

(3) Valoarea maximă a plății compensației este de _____ mii lei pe obiectiv de performanță în cazul deteriorării performanței de 15% dintre următorii indicatori:

1) Indicatorii privind restricțiile de viteză;

- 2) Indicatorii de siguranță;
- 3) Indicatorii de punctualitate;
- 4) Indicatorii de accesibilitate;
- 5) Indicatorii de fiabilitate;
- 6) Capacitatea maximă a rețelei;
- 7) Capacitatea actuală a rețelei.

(4) În cazul în care abaterea este mai mică de 15%, plata compensației urmează să se reducă alicot. Abaterea în procente (%) va fi împărțită la 15 și rezultatul coeficientului multiplicat cu _____ mii lei.

(5) În cazul în care o deviație de 15% este previzibilă, Administratorul Infrastructurii informează Ministerul și consultă măsurile de atenuare.

(6) În cazul în care abaterea mare este cauzată de un impediment justificat și/sau forță majoră, sau din alte cauze neimputabile Administratorului Infrastructurii, ultimul informează, în trei zile lucrătoare, Ministerul și discută măsurile de atenuare.

Articolul 13 – Recuperarea fondurilor pentru infrastructura din alte motive

(1) Ministerul are dreptul de a recupera 2% din fondurile sale anuale dacă Administratorul Infrastructurii nu furnizează la timp raportul anual privind infrastructura sau nu îndeplinește cerințele definite pentru raport.

(2) Ministerul este liber să acorde Administratorului Infrastructurii o prelungire adecvată a timpului în scris pentru întocmirea raportului.

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

Articolul 14 – Raportul privind infrastructura

(1) Administratorul Infrastructurii este obligat să prezinte un Raport privind Infrastructura până la data de 30 aprilie a anului următor. Raportul privind infrastructura trebuie să demonstreze că Administratorul Infrastructurii a întreținut infrastructura la un nivel foarte calitativ.

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

(3) Conținutul raportului anual pentru infrastructură este definit în Anexa nr. 5 la Contract.

(4) Administratorul Infrastructurii își îndeplinește obligațiile de raportare într-o manieră veridică și la termenul stabilit.

Articolul 15 - Colectarea și furnizarea datelor

(1) Administratorul Infrastructurii este obligat să stabilească sisteme de colectare și furnizare de date care sunt necesare pentru calcularea și evaluarea indicatorilor de calitate definiți.

(2) Administratorul Infrastructurii furnizează datele organului de reglementare a pieței.

Articolul 16 – Supervizarea de către Minister

(1) Fără o notificare prealabilă, Ministerul are dreptul de a verifica implementarea obligațiilor definite în Contract.

(2) Ministerul este autorizat să încredințeze unui terț îndeplinirea acestei sarcini.

(3) Administratorul Infrastructurii permite Ministerului și părților terțe autorizate să:

1) aibă acces la proprietăți, birouri, facilități de servicii;

2) analizeze documentele de afaceri;

3) efectueze testări pe rețeaua feroviară pentru a verifica caracteristicile liniei, semnalării, substructura și calea permanentă. Administratorul Infrastructurii nu va colecta niciun fel de taxe de acces pe calea ferată pentru cursele de încercare.

(4) Ministerul sau terța parte îndreptățită trebuie să respecte regulile și reglementările la intrarea în infrastructura feroviară.

(5) Administratorul Infrastructurii și angajații săi sunt obligați să furnizeze Ministerului sau părților terțe:

1) Informații veridice;

2) Documentație veridică;

3) Alte resurse și servicii.

(6) Informațiile sunt furnizate, în format electronic sau pe suport de hârtie. Administratorul Infrastructurii nu facturează nicio sumă pentru astfel de servicii.

Articolul 17 – Rezoluțiunea Contractului

(1) Ministerul este îndreptățit să rezoluționeze Contractul până la sfârșitul anului calendaristic în cazul în care Administratorul Infrastructurii nu reușește să atingă obiectivul în mod repetat.

Articolul 18 – Durata contractului, modificarea contractului, încetarea contractului

(1) Prezentul Contract se încheie pe un termen de 5 (cinci) ani și intră în vigoare de la data semnării a acestuia de ambele Părți.

(2) Modificările Contractului se bazează pe acordul reciproc a Părților.

(3) Prevederile Contractului încetează înainte de termen în conformitate cu oricare dintre următoarele dispoziții:

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

2) În cazul în care oricare dintre părți nu își respectă obligațiile care îi revin în temeiul prezentului Contract, partea care nu se află în situație de neîndeplinire va notifica neîndeplinirea obligațiilor față de cealaltă parte și părțile vor depune eforturi rezonabile pentru a identifica metoda prin care se va remedia situația. Fără a aduce atingere celor de mai sus, în cazul în care o astfel de neîndeplinire a obligațiilor nu este remediată în mod satisfăcător în termen de treizeci (30) de zile de la data notificării neîndeplinirii obligațiilor partea care nu se află în situație de neîndeplinire a obligației

poate notifica partea care a încălcat prezentul Contract despre rezoluțiunea cu efect imediat. În cazul în care neîndeplinirea obligațiilor este ireparabilă, partea care nu se află în situație de neîndeplinire a obligațiilor poate rezilia prezentul Contract printr-o notificare scrisă adresată părții implicate;

3) O parte solicită încetarea acestui Contract în urma unui impediment justificator/eveniment de forță majoră;

4) Autorizația de siguranță sau certificatul de siguranță au fost retrase sau expiră și nu fac posibilă prelungirea acestora.

(4) Ministerul are dreptul să rezoluționeze Contractul cu acest efect imediat, prin notificare către Administratorul Infrastructurii sau în cazul în care Administratorul Infrastructurii intră în faliment sau insolvabilitate.

(5) Orice rezoluțiune se face în scris.

Articolul 19 – Prelungirea Contractului

(1) Cu cel puțin 12 de luni înainte de încetarea termenului Contractului, ambele părți încep negocierile privind prelungirea Contractului.

Articolul 20 – Informarea publică

(1) Administratorul Infrastructurii și Ministerul publică pe site-urile sale web oficiale proiectul Contractului convenit pentru părțile interesate.

(2) La solicitarea scrisă a părților interesate, acestea sunt informate în scris de către Minister și Administratorul Infrastructurii cu privire la publicarea proiectului Contractului pe site-ul web.

(3) Părților interesate se acordă 15 de zile pentru comunicarea obiecțiilor și propunerilor, începând cu data publicării proiectului Contractului.

Articolul 21 – Publicarea Contractului

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

Articolul 22 – Impedimentul justificator/Forța Majoră

(1) În interesul prezentului Contract, forța majoră se referă la evenimente care nu ar fi putut fi prevăzute de către Părți, în cazul în care ar fi putut fi prevăzut dar inevitabil de evitat de tip furtuni, cutremure, inundații, alunecări de teren, incendii, accidente, revolte, sabotaj, tulburări publice sau tulburări civile, de interferență din partea autorităților civile sau militare, acte de război (declarat sau nedeclarat), decizie/ordin al unei autorități publice sau eșecul surselor de energie.

(2) Nici una dintre Părți nu va fi făcută responsabilă pentru neîndeplinirea obligațiilor prevăzute în prezentul Contract atât timp și în măsura în care îndeplinirea unei astfel de obligații este blocată, împiedicată sau întârziată ca o consecință directă a unui impediment justificator/eveniment de forță majoră.

(3) Imediat ce conștientizează un impediment justificator/eveniment de forță majoră care cauzează o întârziere sau un blocaj în îndeplinirea oricărei obligații prevăzute de prezentul Contract, Partea afectată de un astfel de impediment justificator/eveniment de forță majoră trebuie să notifice cealaltă Parte fără întârziere

(și, în orice caz, nu după mai mult de 24 de ore de la momentul la care a devenit conștientă de un astfel de eveniment) cu privire la producerea evenimentului și să furnizeze detalii despre natura acestuia și efectele anticipate ale unui astfel de eveniment. În cazul în care cealaltă Parte nu este notificată în termenul prevăzut, se consideră că Partea afectată de un impediment justificator/eveniment de forță majoră renunță la drepturi în temeiul prezentului Contract.

(4) În cazul în care, ca urmare a unui impediment justificator/eveniment de forță majoră, una dintre părți este împiedicată sau întârziată în îndeplinirea obligațiilor de mai jos sau călătoria este împiedicată sau întârziată pentru o perioadă neîntreruptă de șase (6) luni sau mai mult de la data notificării prevăzute la alineatul 3 din prezentul articol, atunci o astfel de parte poate denunța prezentul Contract, printr-o notificare cu cel puțin șapte zile, înaintată în scris, celeilalte părți. Ministerul nu este obligat să plătească compensații.

Articolul 23 – Clauze finale

(1) În cazul în care orice prevedere a prezentului Contract este considerată invalidă, ilegală, inaplicabilă sau în conflict cu cadrul normativ, validitatea, legalitatea și aplicabilitatea celorlalte prevederi nu va fi afectată sau deteriorată. Invaliditatea și inaplicabilitatea unei prevederi a prezentului Contract nu va afecta aplicabilitatea niciuneia dintre celelalte prevederi ale Contractului.

(2) Orice informații confidențiale de afaceri transmise de Administratorul Infrastructurii către Minister în cadrul acestui Contract vor fi tratate strict confidențial de către Minister și angajații săi.

(3) Pentru soluționarea disputelor care decurg din prezentul contract și care nu pot fi soluționate pe cale amiabilă de către Părți, acestea vor fi adresate instanței competente conform legislației în vigoare.

(4) Indiferent de natura oricărei neînțelegeri sau dispute, Administratorul Infrastructurii nu îi va fi permis să sisteze prestarea serviciilor prevăzute în cadrul Contractului înainte de pronunțarea unei hotărâri judecătorești definitive și irevocabile.

Anexe

Anexa nr. 1 – Graficul de plăți;

Anexa nr. 2 – Registrul infrastructurii;

Anexa nr. 3 – Cerințe privind Planul de Afaceri;

Anexa nr. 4 – Obiective de performanță;

Anexa nr. 5 – Conținutul Raportului Anual pentru Infrastructură.

Anexa nr. 1 – Graficul de plăți

Plățile urmează să fie efectuate, lunar, în urma expirării a 30 de zile de la data punerii în aplicare a Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare (MAIC), conform următorului grafic:

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

Anexa nr. 2 – Registrul infrastructurii

Registrul de active este lista tuturor activelor din proprietatea sau gestiunea economică a Administratorului Infrastructurii. Registrul de active este organizat în conformitate cu liniile definite în Programul național de infrastructură feroviară.

Registrul de inventar se actualizează anual. Abaterile de la anul precedent trebuie să fie documentate în mod comprehensiv.

Registrul de active trebuie să fie cât mai detaliat posibil cu caracteristicile relevante și să includă toate activele pentru care este responsabil Administratorul Infrastructurii.

Registrul de active se utilizează pentru a evalua finanțarea necesară pentru repararea sau înlocuirea activelor.

Registrul de active este inclus în raportul anual privind infrastructura. Registrul de active definește, de asemenea, întârzierile de întreținere pentru diversele active și ciclul de viață al activelor și timpul lor de eliminare treptată. Acest lucru este însoțit de detalii privind cheltuielile privind reînnoirea și modernizarea infrastructurii.

Registrul de active include ca cerință minimă:

Informații privind șinele):

I Numărul și caracteristicile șinelor

1.1 Lista sectoarelor, distanța, categoria șinilor, cale cu joantă și fără joantă

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

№	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinelor km			Distanția km	
				R-65	R-50	R-43	Cale cu joantă / șine bucăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
Total								

2) Sucursala de întreținere a căii Bender PC-2

№	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinelor km			Distanția km	
				R-65	R-50	R-43	Calecu joantă/șine bucăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
Total								

3) Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca PC-3

№	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinelor km			Distanția km	
				R-65	R-50	R-43	Cale cu joantă/ șine bucăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
Total								

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

7) Succesul de întreprindere a San. Bani (100)								
№	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinilor km			Distanția km	
				R-65	R-50	R-43	Cale cu joantă/ șini bîcăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
Total								

5) Sucursala de întreținere căii Ocnîța (PC-6)

b) Distanța de înălțare sau scutire (1-5-6)								
№	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinilor km			Distanția km	
				R-65	R-50	R-43	Cale cu joantă/ șini bîcăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
Total								

1.2 Km de șine cu/fără catenară, Categorii de linii cu kilometri, Lista vitezelor locale

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

№	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categoria căii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h
Ecartamentul 1520 mm				

2) Sucursala de întreținere căii Bender PC-2

№	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categoria căii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h
Ecartamentul 1520 mm				

3) Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca PC-3

№	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categoria căii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h
Ecartamentul 1520 mm				

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

№	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categori acăii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h
Ecartamentul 1520 mm				
Total				

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

№	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categoria căii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h
Ecartamentul 1520 mm				

1.3 Tipul sistemelor de control al trenurilor pe segmente, Sistem de comunicare pe segmente, Numarul de semnale organizat pe tipuri de semnale

№	Denumirea Dispozitivului	Cantitatea			
		ŞC-1	ŞC-2	ŞC-3	Ş
1	Bloc automat de linie (km) - linie dublă - linie simplă				
2	Bloc semi-automat de linie(km)				
3	Radiocomunicația cu trenuri: - staționară(unități) - stații(unități)				
4	Radiocomunicația : - locomotive(unități) - stații(unități)				
5	Stație telefonică automatizată (stația/numere utilizate)				
6	Comutator al conexiunii interurbane				
7	Semafor: - catarg(unități) - pitic(unități)				

Bloc automat de linie (km)

Pe sectoare:

Chișinău – Ungheni

Chișinău – Bender

Revaca – Căinari

Ungheni - Bălți

Bender – Basarabeasca

Basarabeasca - Prut – Cahul – Giurgiulești

Bloc semi-automat de linie (km)

Pe sectoare:

Bălți - Slobozia – Ocnîța

Criva - Ocnîța -Vălcineț

Bălți Slobozia - Mateuți

Etulia – Reni

Reni – Giurgiulești

Basarabeasca - Etulia

1.4 Restricții de masă pe segmente

Denumirea sectorului	Seria locomotivei	Masa critică a trenului	
		Impar	Par
Cuciurgan - Bender			
Bender - Basarabeasca			
Basarabeasca- Etulia			
Basarabeasca - Prut			
Prut - Cahul			
Cahul - Giurgiulești			
Bender - Chișinău			
Chișinău - Berești			
Bălți - Berești			
Bălți - Ocnița			
Bălți - Râbnita			
Râbnita - Slobodca			
Ocnița – MoghilevPodoschi			
Ocnița – Lipcani			
Revaca – Căinari			

II Informații privind opririle:

2.1 Numele și localizarea opririlor

Nr. Ord.	Denumirea stației	Localizarea stației	Nr. Ord.	Denumirea stației	Localizarea stației
1					
2					
3					

2.2 Numărul de șine (linii), Km de șine cu/fără catenară, Numarul de macazuri.

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

Nº	Denumirea stațiilor	Amplasarea km	Numărul de linii	Lungimea Totală km	Numărul Macazurilor	Caracteristica șinelor R-65/R-50/R-43
Ecartamentul 1520 mm						
Total						
Ecartament 1435 mm						
Total						
Ecartament 1520 mm + 1435 mm						
Total general						

2) Sucursala de întreținere a căii Benderi (PC-2)

Nº	Denumirea stațiilor	Amplasarea km	Numărul de linii	Lungimea Totală km	Numărul Macazurilor	Caracteristica șinelor R-65/R-50/R-43
Ecartamentul 1520 mm						
Total						

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

Nº	Denumirea stațiilor	Amplasarea km	Numărul de linii	Lungimea Totală km	Numărul Macazurilor	Caracteristicașinilor R-65/R-50/R-43
Ecartamentul 1520 mm						
Total						
Ecartament 1435 mm						
Total						
Ecartament 1520 mm + 1435 mm						
Total general PC-3						

4) Sucursala de întreținere a căii Bălț (PC-5)

№	Denumirea stațiilor	Amplasarea km	Numărul de linii	Lungimea Totală km	Numărul Macazurilor	Caracteristica șinelor R-65/R-50/R-43
Ecartamentul 1520 mm						
Total						

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

№	Denumirea stațiilor	Amplasarea km	Numărul de linii	Lungimea Totală km	Numărul Macazurilor	Caracteristica șinelor R-65/R-50/R-43
Ecartamentul 1520 mm						
Total						

III. Informații privind zonele de manevra:

3.1 Numele și localizarea zonelor de manevră

Nr. ord.	Denumirea zonei (stației) de manevre	Localizarea zonei de manevre	Nr. ord.	Denumirea zonei (stației) de manevre	Localizarea zonei de manevre

IV. Informații privind stațiile:

4.1 Numele și localizarea stațiilor, Categoria stației conform facilităților existente

Nr. Ord.	Denumirea stației	Localizarea stației	Categoria stației

4.2 Orarul de funcționare, Numărul și tipul platformelor

Nr. Ord.	Denumirea stației	Orarul de funcționare	Numărul și tipul platformelor	Lungimea / înălțimea platformei, m

4.3 Accesibilitatea platformelor, Numărul scărilor

Nr. Ord.	Denumirea stației	Accesibilitatea platformelor	Prezența scărilor la platforme

4.4 Numărul și tipul sistemelor de informare a clienților, Disponibilitatea vânzării biletelor, Numărul sălilor de așteptare pe platforme.

Nr. ord.	Denumirea stației	Disponibilitatea vânzării biletelor	Săli de așteptare	Sistem de informare	
				Defuzor de stație	Panou informativ

V. Informații privind sucursale de întreținere:

Sucursala de întreținere a căii Chișinău (PC-1)

Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei, m	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Chișinău-Ungheni					
Ungheni-Bălți					

Sucursala de întreținere a căii Benderi (PC-2)

Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Bender - Chișinău					
Bender - Zloți					
Revaca - Căinari					

Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca (PC-3)

Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Căinari-Basarabeasca					
Abaclia-Prut 1					
Abaclia - Reni					
Prut 2 – Cahul					

Sucursala de întreținere a căii Bălți (PC-5)

Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
----------	----------------------	-----------------------	---------------------	----------------------	------------------

Chișinău-Ungheni					
Bălți-Rîbnița					

Sucursala de întreținere a căii Ocnîța (PC-6)

Nr. ord.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Ocnîța -Mogilev Podolski					
Bălți - Ocnîța					
Lipcani - Larga					

Anexa nr. 3 – Cerințe privind Planul de Afaceri

Ca cerințe minime, Planul de Afaceri va include următoarele aspecte:

1. Strategia generală:

- 1) Viziune;
- 2) Factori de succes;
- 3) Ținte și obiective;
- 4) Evaluarea generală (situația curentă și aplicabilitatea legislației UE).

2. Starea actuală a infrastructurii:

- 1) Liniile;
- 2) Porturile;
- 3) Zone de manevră;
- 4) Liniile și activele planificate a fi reabilitate/construite;

3. Traficul:

- 1) Situația actuală:
 - a) Liniile;
 - b) Porturile;
 - c) Zone de manevră;
 - d) Liniile și activele planificate a fi reabilitate/construite;
- 2) Previziunile de trafic:
 - a) Traficul de calatori;
 - b) Traficul de marfă (pe principalele grupe de mărfuri);
 - c) Noile linii planificate a fi reabilitate/construite;
- 3) Evaluarea previziunilor de trafic;
- 4) Strategii privind serviciile de infrastructură și politica tarifară;

4. Programul de întreținere:

- 1) Întreținerea curentă:
 - a) Planificarea pe termen scurt (1 an);
 - b) Planificarea pe termen mediu (2-5 ani);
 - c) Planificarea pe termen lung (10 ani);
- 2) Reparațiile capitale:
 - a) Planificarea pe termen scurt (1 an);
 - b) Planificarea pe termen mediu (2-5 ani);
 - c) Planificarea pe termen lung (10 ani);

5. Programul de Investiții pentru Modernizare și Investițiile Noi:

- a) Planificarea pe termen scurt și prioritățile de investiții;
- b) Planificarea pe termen mediu și prioritățile de investiții;
- c) Planificarea pe termen lung și prioritățile de investiții;

6. Siguranța și securitate:

- a) Situația actuală;
- b) Strategii de Siguranță și Securitate;

7. Resursele umane:

- a) Situația actuală;
- b) Strategii privind resursele umane și Planul de personal;

8. Sistemul de Management al Calității și al Mediului;

9. Tehnologia informației și sisteme informatice de afaceri;

10. Finanțe:

- a) Situația actuală;
- b) Proiecții financiare:
 - Finanțarea investițiilor;
 - Indicatori financiari de bază;
 - Previziuni privind profitul și pierderi;
 - Previziuni privind fluxul de numerar;
 - Previziuni privind bilanțul;
 - Rata operațională;
 - Rezultate așteptate;

11. Anexe.

Anexa 4 – Obiective de performanță

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

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

3. Pentru depășirea cu mult a obiectivelor (în mod pozitiv), Ministerul alocă mijloace financiare pentru stimulente. Pentru neîndeplinirea obligațiilor, Ministerul va include sancțiuni astfel cum sunt definite în Contract.

4. Obiectivele de performanță acoperă:

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

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

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

d) Volumele de activitate (volumul transportat - pasager și bunuri - în rețea);

e) Nivelurile de siguranță (accidente, incidente);

f) Protecția mediului.

5. Următorii indicatori fac obiectul unor penalități:

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

Indicatorul privind restricțiile de viteză (%) = $\frac{\text{suma lungimii restricției de viteză}}{\text{a rețelei totale}} \times 100$

Max. % =

2) Indicatorii de siguranță = numărul total al accidentelor și incidentelor cauzate de Administratorul Infrastructurii “care trebuie raportate”. Accidentele și incidentele “de raportat” includ:

a) Numărul de deraieri;

b) Numărul de coliziuni;

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

d) Numărul de decese;

e) Numărul de semnalizări de pericol (SPAD);

f) Conducerea fără permis;

g) Conducerea într-un bloc închis;

h) Demontarea materialului rulant;

i) Întreruperea funcționării în condiții de siguranță prin defecțiuni tehnice grave;

j) Periclitarea siguranței călătorilor pe platforme;

k) Periclitarea siguranței persoanelor care lucrează pe linie;

3) Număr maxim:

- a) Indicatorii de punctualitate: doar traficul de pasageri,% din trenuri la timp;
- b) Indicatorii de accesibilitate:% din stațiile și platformele fără obstacole;
- c) Indicatorii de fiabilitate:% din totalul trenurilor anulate;
- d) Capacitatea maximă a rețelei în km;
- e) Capacitatea actuală a rețelei: în% din capacitatea maximă a rețelei.

6. Indicatori de performanță suplimentari:

1) Performanța trenurilor:

a) Întârzieri:

Administratorul Infrastructurii va înregistra și evalua:

- toate întârzierile primare ale trenului în minutele de întârziere / tren-km și minutele de întârziere / linia de cale ferată-km, în funcție de linia ferată specifică și de întreaga rețea;

- toate întârzierile cauzate de lucrările de întreținere, calculate în minute, întârzieri / tren-km și întârzieri / linii de cale ferată-km, în funcție de linia ferată specifică și de întreaga rețea;

- cauza întârzierii și cine a generat aceasta;

- durata întârzierilor primare pe tren, de la început până la încetarea întreruperii;

- efectele întârzierilor primare asupra altor trenuri; în acest scop, Administratorul Infrastructurii trebuie să pună în aplicare un sistem fiabil pentru înregistrarea întârzierilor de tren.

Toate întârzierile trenului trebuie înregistrate în minute.

Un tren este întârziat atunci când pleacă mai târziu decât este planificat sau când sosește în stație mai târziu.

Administratorul Infrastructurii va defini ca obiectiv numărul maxim de minute de întârziere care trebuie să fie mai mică decât anul precedent pentru întregul an și pentru fiecare lună.

Valoarea maximă a întârzierilor va fi coordonată cu Ministerul.

b) Satisfacția clientului:

Administratorul Infrastructurii definește valoarea maximă a numărului plângerilor depuse de întreprinderile feroviare și de consumatori.

Administratorul Infrastructurii restituie transportatorului toate cheltuielile suportate conform legislației în vederea respectării drepturilor călătorilor, în cazul întârzierii trenurilor, anulării, modificării sau redirectionării rutelor, din cauze imputabile Administratorului Infrastructurii.

Administratorul Infrastructurii va defini ca țintă valoarea maximă a compensațiilor plătite călătorilor din cauza întârzierilor.

Satisfacția clientului este un indicator important privind fiabilitatea serviciului și a rețelei. Satisfacția clientului se măsoară prin cel puțin două anchete anuale.

- c) Fiabilitatea trenurilor de călători:% din trenurile de pasageri care au fost anulate;

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

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

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

g) Managementul activelor:

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

- Evaluarea calității facilităților: Administratorul Infrastructurii va defini parametrii de calitate pentru a evalua calitatea instalațiilor, inclusiv stațiile și terminalele;

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

- Lucrări de întreținere planificate și executate: Administratorul Infrastructurii planifică în prealabil activitatea de întreținere preventivă timp de cel puțin un an pe baza bugetului alocat și evaluează lunar planul de întreținere față de statutul - quo;

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

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

h) Volume de activitate:

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

- Numărul de trenuri;

- Trenuri de pasageri-km;

- Trenuri de marfă-km;

- Tren-km total;

- Viteza medie pe rețeaua feroviară;

- Costuri pentru operare, întreținere, degajare a defectărilor, reparare, reînnoire, taxe de acces pe calea ferată pentru traficul de pasageri și mărfuri;

i) Niveluri de siguranță:

- Km de garduri de protecție în zonele locuite;

j) Protecția mediului:

- Implementarea sistemului de management de mediu;

- Km linie electrificată;

- % din puterea electrică din surse regenerabile;

k) Productivitatea/ tren-km:

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

Anexa nr. 5 - Conținutul Raportului Anual pentru Infrastructură

Raportul anual privind infrastructura include cel puțin următoarele elemente:

1. Rezumatul managementului privind:

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

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

3) Deviații majore ale lucrărilor planificate și efectuate;

2. Obiective de performanță;

3. Raportul privind Status-quo-ul infrastructurii:

1) Investiții și modernizări;

2) Reînnoire și întreținere;

3) Abateri de la activitatea planificată;

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

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

3. Raportul privind Status-quo-ul facilităților pentru servicii:

1) Investiții și modernizări;

2) Reînnoire și întreținere;

3) Abateri de la activitatea planificată;

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

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

5. Protecția mediului;

6. Anexe:

1) Lista liniilor existente;

2) Registrul actualizat al activelor, inclusiv descrierea funcțională;

3) Plan de afaceri actualizat;

4) Planul de investiții și întreținere actualizat.