



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2024

Chișinău

**pentru aprobarea Metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea
infrastructurii feroviare prestate de Administratorul infrastructurii**

În temeiul art. 3 alin. (3) lit. d) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.45-52, art. 57), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Metodologia de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de Administratorul infrastructurii, conform anexei.
2. Administratorul infrastructurii, în termen de 60 de zile din data intrării în vigoare a prezentei hotărâri va elabora și va prezenta spre aprobare Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale cadrul de tarificare, conform art. 29 alin. (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, însoțit de argumentările de rigoare.

Prim-ministru

DORIN RECEAN

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul dezvoltării
economice și digitalizării

Dumitru ALAIBA

Ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Andrei SPÎNU

Vizează:

Secretar general al Guvernului

Artur MIJA

Aprobată în şedinţa Guvernului
din

METODOLOGIA
de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare
prestate de Administratorul infrastructurii

I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Metodologia de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare (în continuare – *Metodologie*) este elaborată în conformitate cu prevederile Codului transportului feroviar nr. 19/2022 și stabilește principiile unice de calculare a tarifelor pentru serviciile prestate contra plată de către Administratorul infrastructurii feroviare.
2. Prezenta Metodologie stabilește:
 - a) structura și componența costurilor și cheltuielilor incluse în tariful pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară;
 - b) costurile neeligibile;
 - c) modul de calculare a tarifelor la serviciile prestate;
 - d) modalitatea de aprobare, modificare și aplicare a tarifelor pentru serviciile prestate.
3. În sensul prezentei Metodologii, următoarele noțiuni se definesc astfel:
 - a) *cost direct* înseamnă costul generat direct alocat ca urmare a exploatării serviciului de transport feroviar;
 - b) *cost unitar direct* înseamnă costul direct per tren-kilometru aferentă unui tren;
 - c) *centru de cost* înseamnă o unitate operațională din cadrul sistemului contabil al administratorului de infrastructură căreia îi sunt alocate costurile în scopul repartizării directe sau indirecte a acestor costuri către un serviciu comercializabil;
 - d) *organul imputernicit cu atribuții de aprobare* este organul stabilit prin actele normative în vigoare care reglementează domeniul feroviar.
 - e) *profit rezonabil* – rata rentabilității capitalului propriu, care ține seama de riscuri, inclusiv riscul pentru venituri, sau de absența unor riscuri suportate de Administratorul infrastructurii, întreprinderile feroviare și de operatorul infrastructurii de servicii, a cărei mărime se stabilește de Guvern
 - f) *operatorul unei infrastructuri de servicii* – orice entitate publică sau privată responsabilă de gestionarea uneia sau mai multor infrastructuri de servicii ori de furnizarea unuia sau mai multor servicii către întreprinderile feroviare;
 - g) *întreprindere feroviară* – operator de transport feroviar, care poate fi orice întreprindere înregistrată în conformitate cu prezentul cod și cu Legea nr. 220/2007 privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali, a cărei activitate de bază constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau de pasageri, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea, inclusiv întreprinderi care asigură doar tracțiunea;
 - h) *infrastructură de servicii* – instalațiile, inclusiv teren, clădiri și echipamente, care au fost amenajate în mod special, în totalitate sau parțial, pentru a permite furnizarea unuia sau mai multor servicii de către Administratorul infrastructurii sau de către operatorul infrastructurii de servicii;

- i) *infrastructură feroviară* – infrastructura căilor ferate și terenurile ocupate de către aceasta, formată din ansamblul elementelor tehnologice, care include linii de cale ferată și alte structuri, stații de cale ferată, dispozitive de alimentare cu energie electrică, rețele de comunicații, sisteme de alarmă, de centralizare și interblocare, sisteme informaționale, de comunicare și de control al traficului, clădiri (exceptând clădirile administrative) și echipamente prevăzute de prezentul cod;
 - j) *Administratorul infrastructurii* – gestionarul infrastructurii feroviare publice, întreprinderea care gestionează infrastructura feroviară publică prin furnizarea serviciilor de acces la aceasta, care administrează și întreține această infrastructură, inclusiv gestionează traficul feroviar prin sisteme de control și comandă și de semnalizare, și care asigură dezvoltarea acesteia în conformitate cu politicile de dezvoltare și finanțare a infrastructurii feroviare, aprobate de Guvern;
- 4. La elaborarea metodologiei de determinare a costului serviciilor prestate s-a luat în considerare specificul serviciilor prestate de Administratorul infrastructurii feroviare.
 - 5. Tarifele se determină în baza analizei detaliate a costurilor suportate de către Administratorul infrastructurii feroviare în perioada de activitate precedentă pentru ultimii 3 ani, fiind aplicată o marjă rezonabilă a profitului și prognoza activității pentru următorii 3 ani de activitate.
 - 6. La calcularea tarifelor se asigură acoperirea costurilor aferente prestării serviciilor contra plată fiind aplicat un profit rezonabil în mărime de 6,50%.
 - 7. La serviciile de acces la infrastructura feroviară nu se aplică profitul rezonabil, rata rentabilității capitalului propriu (ROE), prevăzut de Codul transportului feroviar nr.19/2022, având în vedere statutul serviciilor prestate de administratorul infrastructurii feroviare.
 - 8. Administratorul infrastructurii feroviare furnizează prin contract, în condiții nediscriminatorii, tuturor întreprinderilor feroviare autorizate și certificate în condițiile actelor normative următoarele tipuri de servicii: *pachetul minim servicii de acces, accesul la servicii de infrastructură, servicii suplimentare și auxiliare.*

II. PRINCIPII ȘI REGULI DE BAZĂ

- 9. Mecanismul aplicat la determinarea și reglementarea tarifelor are la bază următoarele principii:
 - a) asigurarea unui nivel sigur și eficace al calității serviciilor prestate;
 - b) garantarea condițiilor echitabile, rezonabile și nediscriminatorii la prestarea serviciilor;
 - c) recuperarea costurilor și cheltuielilor certe suportate de către Administratorul infrastructurii feroviare, în scopul asigurării viabilității financiare, continuității și dezvoltării activității acesteia.
- 10. Metoda de repartizare a costurilor și cheltuielilor între serviciile prestate este determinată în Politica de Contabilitate pe anul de gestiune a Administratorului infrastructurii feroviare.
- 11. Costurile materialelor repartizabile, costurile de personal repartizabile, costurile indirecte de producție și cheltuielile activității operaționale se repartizează între tipurile de servicii, conform normelor aprobate de către Administratorul infrastructurii.
- 12. La determinarea bazei de calcul pentru determinarea tarifelor pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară, Administratorul infrastructurii feroviare implementează evidența contabilă separată în cadrul contabilității interne de gestiune pentru serviciile de

- infrastructură prestate și ține evidența costurilor și veniturilor pe centre de cost conform serviciilor furnizate prevăzute în pct. 17 din Metodologie, cu excepția primei aplicări.
13. Tarifele pentru pachetul minim servicii de acces și pentru accesul la secțiunile de infrastructură feroviară și/sau la instalațiile de servicii care conectează infrastructurile de servicii se stabilesc la costul direct operării serviciilor de transport feroviar pe aceste secțiuni.
 14. Tarifele pentru utilizarea infrastructurii feroviare pot include o componentă care să reflecte deficitul de capacitate pentru anumite secțiuni ale infrastructurii feroviare pe durata perioadelor de saturare.
 15. Dacă serviciile suplimentare și cele auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru serviciul respectiv nu trebuie să depășească costul prestației, plus un profit rezonabil.
 16. Metoda de determinare a tarifului pentru serviciile prestate se efectuează în baza costului acestora cu excepțiile prevăzute de prezenta Metodologie.
 17. Serviciile incluse în pachetul minim de servicii de acces, acces pe calea ferată, acces la infrastructura de servicii, la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri, precum și serviciile suplimentare și auxiliare sunt prevăzute de art.20 din Codul transportului feroviar nr.CTF19/2022.

III. STRUCTURA COSTURILOR ȘI CHELTUIELILOR AFERENTE SERVICIILOR PRESTATE

18. Structura costurilor și cheltuielilor incluse în serviciile prestate cuprinde:
 - 1) *costuri materiale directe și repartizabile* – costul materialelor, al lucrărilor și al serviciilor utilizate în procesul de prestare al serviciului;
 - 2) *costuri cu personalul directe și repartizabile* – remunerarea, contribuțiile de asigurări sociale și primele de asigurare obligatorie de asistență medicală și alte plăți aferente personalului încadrat nemijlocit în procesul de prestare a serviciilor;
 - 3) *costurile indirecte de producție* – costurile legate de gestiune și deservire structurii organizaționale în procesul prestării serviciilor;
 - 4) *alte costuri indirecte (distribuire, administrative)* repartizate pentru fiecare din serviciile prestate de către Administratorul infrastructurii feroviare.
19. Costurile materialelor repartizabile, costurile de personal repartizabile și costurile indirecte de prestări servicii se repartizează între tipurile de servicii/centre de cost, proporțional numărului personalului pe subdiviziunile de activitate.
20. Alte costuri indirecte (distribuire, administrative) și alte cheltuieli din activitatea operațională, care se repartizează între tipurile de servicii proporțional numărului personalului pe subdiviziunile de activitate.
21. Componenta exactă a cheltuielilor care stau la baza structurii costurilor serviciilor prestate de Administratorul infrastructurii feroviare se stabilește în baza Standardului Național de Contabilitate „Cheltuieli” și sunt utilizate nemijlocit la serviciile prestate.
22. În costul serviciilor prestate nu se includ cheltuielile privind amenzile, penalitățile, despăgubirile pentru nerespectarea prevederilor legislației și clauzelor contractuale, de acoperire a lipsurilor și a pierderilor, cheltuielile legate de filantropie și de sponsorizare, pentru executarea sau plata lucrărilor (serviciilor) ce nu țin de activitatea de bază a Administratorului infrastructurii.

23. Costurile serviciilor prestate se determină în baza costurilor suportate în termenii stabiliți în pct. 5.

IV. COSTURILE DIRECTE LA NIVEL DE INFRASTRUCTURĂ

24. Costurile directe la nivel de rețea se calculează ca diferența între costurile pentru prestarea serviciilor din pachetul minim de acces și accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii, și costurile neeligibile menționate la cap. V.
25. Administratorul infrastructurii feroviare poate să aplice costurile furnizării eficiente a serviciilor în scopul calculării costurilor directe la nivel de rețea.
26. Valorile activelor utilizate pentru calcularea costurilor directe la nivel de rețea se bazează pe valori istorice sau, în cazul în care aceste valori nu sunt disponibile sau în cazul în care valorile curente sunt mai mici, pe valorile curente. Valorilor istorice ale activelor se bazează pe sumele plătite și documentate de administratorul infrastructurii în momentul achiziționării acestor active. În caz de anulare a datoriilor, prin care toate sau o parte din datoriile administratorului de infrastructură au fost preluate de altă entitate, administratorul de infrastructură atribuie o parte importantă a datoriilor anulate pentru a reduce valoarea activelor sale și a costurilor directe corespunzătoare la nivel de rețea. Prin derogare de la prima teză, administratorul de infrastructură poate aplica valori, inclusiv valori estimate, valori curente sau valori de înlocuire, dacă acestea pot fi măsurate în mod transparent, obiectiv și solid și justificate în mod corespunzător în fața organismului de reglementare.
27. Fără a aduce atingere cap. V și dacă administratorul de infrastructură poate măsura în mod transparent, solid și obiectiv și poate demonstra pe baza (între altele) celor mai bune practici internaționale că toate costurile sunt generate în mod direct de exploatarea serviciului de transport feroviar, administratorul infrastructurii poate include în calcularea costurilor sale directe la nivel de rețea în special următoarele costuri:
- a) costurile aferente personalului necesar pentru a menține deschis un anumit tronson de linie dacă un solicitant cere să exploateze un anumit serviciu de transport feroviar programat în afara orelor de exploatare obișnuite pentru linia respectivă;
 - b) partea din costurile cu infrastructura macazurilor, inclusiv aparatele de cale, care este expusă uzurii în urma exploatării serviciului de transport feroviar;
 - c) partea din costurile de reînnoire și de întreținere a firului de catenară sau a celei de-a treia șine de electrificare sau a ambelor, precum și a echipamentului de suport al liniei catenare, generată direct ca urmare a exploatării serviciului de transport feroviar;
 - d) costurile aferente personalului necesar pentru pregătirea alocării traselor și a graficului de circulație, în măsura în care acestea sunt direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar.
28. Costurile utilizate pentru calcularea în temeiul prezentului articol se bazează pe plățile efectuate sau preconizate de administratorul de infrastructură. Costurile calculate în temeiul prezentului articol se măsoară sau se prognozează în mod consecvent pe baza datelor din aceeași perioadă de timp.

V. COSTURILE NEELIGIBILE

29. Administratorul infrastructurii feroviare nu trebuie să includă în calculul costurilor directe la nivelul întregii rețele, în special următoarele costuri:

- (a) costurile fixe legate de punerea la dispoziție a unei porțiuni de linie pe care administratorul infrastructurii trebuie să le suporte chiar și în lipsa circulației trenurilor;
 - (b) costurile care nu sunt legate direct de plățile efectuate de administratorul infrastructurii. Costurile sau centrele de costuri care nu sunt direct legate de furnizarea pachetului minim de acces sau de accesul la infrastructura de conectare a facilităților de servicii;
 - (c) costurile de achiziție, vânzare, dezmembrare, decontaminare, recultivare sau închiriere a terenurilor sau a altor mijloace fixe;
 - (d) costurile de întreținere la nivelul întregii rețele, inclusiv salariile care intră în această categorie;
 - (e) costuri de finanțare;
 - (f) costurile legate de progresul tehnologic sau de uzura morală;
 - (g) costurile imobilizărilor necorporale;
 - (h) costurile pentru senzorii de cale, echipamentele de comunicare și de semnalizare de cale, dacă acestea nu sunt generate direct de exploatarea serviciului de transport feroviar;
 - (i) costurile pentru echipamentele de informare, echipamentele de comunicare amplasate în afara căii ferate sau ale echipamentelor de comunicații electronice;
 - (j) costurile legate de incidente individuale de forță majoră, accidente și întreruperi ale serviciilor, inclusiv sancțiunile pentru acțiunile care perturbă exploatarea rețelei, compensații pentru întreprinderile care au avut de suferit din cauza perturbării și prime care recompensează depășirea performanțelor;
 - (k) costurile pentru echipamentele de alimentare cu energie electrică de tracțiune, dacă nu sunt generate direct de exploatarea serviciului de transport feroviar. Costurile directe de exploatare a serviciilor de transport feroviar care nu utilizează echipamente de alimentare cu energie electrică nu includ costurile pentru utilizarea echipamentelor de alimentare cu energie electrică;
 - (l) costurile legate de furnizarea informațiilor necesare introducerii sau operării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile solicitate, cu excepția cazului în care acestea sunt generate de exploatarea serviciului feroviar;
 - (m) costurile administrative generate de sistemele de tarife diferențiate;
 - (n) amortizarea care nu este determinată pe baza uzurii reale a infrastructurii cauzate de exploatarea serviciului de transport feroviar;
 - (o) partea din costurile de întreținere și reînnoire a infrastructurii civile care nu este generată direct de exploatarea serviciului feroviar.
30. Dacă administratorul infrastructurii a primit fonduri pentru finanțarea anumitor investiții în infrastructură pe care nu este obligat să le ramburseze și în cazul în care astfel de investiții sunt luate în considerare la calcularea costurilor directe, costurile unor astfel de investiții nu generează creșterea nivelului tarifelor.
31. La prezentarea proiectelor de modificare a tarifelor de acces la infrastructura feroviară, administratorul infrastructurii are obligația să demonstreze organismului de reglementare și/sau organului central de specialitate că, niciunul dintre elementele de cost prevăzute în cap. V nu a fost incluse în costurile directe. Altfel, sarcina probei revine administratorului

infrastructurii și nu autorității de reglementare. Această sarcină a probei este extinsă chiar și pentru întreprinderile feroviare.

32. Costurile excluse din baza de calcul în temeiul prezentului capitol sunt măsurate sau prognozate pe baza perioadei de timp menționate la pct. (5).

VI. MODUL DE CALCUL AL TARIFELOR

33. Tariful pentru accesul la infrastructura feroviară, denumit în continuare **TAI**, reprezintă suma plătită de către un operator de transport feroviar, denumit în continuare **OTF**.
34. Pentru accesul la infrastructura feroviară, calculul și încasarea **TAI** revine în sarcina Administratorului infrastructurii feroviare.
35. **TAI** se aplică în mod nediscriminatoriu pentru toți **OTF** pentru condiții similare de transport.
36. Metodologia de calcul a **TAI** se bazează pe următoarele elemente tarifare:
- a) distanța parcursă de tren calculată între axa stației de origine și axa stației de destinație;
 - b) tonajul brut al trenului;
 - c) tipul de trafic: marfă sau călători;
37. Tarifele se stabilesc în baza rezultatelor analizei detaliate a costurilor și a cheltuielilor suportate de Administratorul infrastructurii feroviare.
38. **Calculul costurilor directe.** Costurile directe sunt acele costuri care pot fi atribuite direct exploatării serviciilor de transport feroviar. Formula utilizată pentru calcularea costurilor directe este următoarea:

$$C_{dir} = \sum (C_{var_i}) + C_{fix_aloc} \quad (1)$$

unde:

C_{dir} – costuri directe atribuite infrastructurii feroviare;

C_{var_i} – suma costurilor variabile – toate elementele de cost precum consumul de energie, întreținerea de rutină și costurile de personal direct implicate în exploatarea infrastructurii feroviare;

$C_{fix_alocate}$ - costurile fixe alocate constituie o parte a costurilor fixe (cum ar fi întreținerea infrastructurii) care pot fi alocate în mod rezonabil exploatării trenurilor.

39. **Calculul costului unitar direct.** Costurile unitare directe se calculează prin împărțirea costurilor directe totale la o unitate de măsură, cum ar fi kilometri de tren sau pasageri-kilometri. Formula de calcul este următoarea:

$$C_{unitar_dir} = \frac{C_{dir}}{UM} \quad (2)$$

unde:

UM – unitate de măsură ca tren-kilometri, pasager-kilometri, vehicul-kilometri sau tonă brută-kilometri.

40. **Calculul costurilor variabile per kilometri de tren.** Costurile variabile per kilometri de tren (tren-km) se calculează prin raportarea costurilor variabile totale la totalul unității de măsură, tren-km. Formula de calcule este următoarea:

$$C_{var_tren_km} = \frac{C_{var_total}}{L_{total_tren_km}} \quad (3)$$

unde:

C_{var_total} – costurile variabile totale înregistrate de administratorul infrastructurii;
 $L_{total_tren_km}$ – lungimea totală a trenului în kilometri.

41. **Alocarea costurilor fixe.** Alocarea costurilor fixe pe unitate de măsură se efectuează prin raportarea costurilor fixe alocate la lungimea totală de kilometri de tren. Formula de calcul este următoarea:

$$C_{fix_alocat_tren_km} = \frac{C_{total_fix_alocate}}{L_{total_tren_km}} \quad (4)$$

unde:

$C_{fix_alocat_tren_km}$ – Costrile fixe alocate per tren-km;
 $C_{total_fix_alocate}$ – costuri fixe alocate înregistrate de administratorul infrastructurii;
 $L_{total_tren_km}$ – lungimea totală a trenului în kilometri.

42. **Costul total direct per tren-km.** Costul total direct per tren-km se efectuează prin însumarea Costurilor variabile per tren-km și Costurile fixe alocate per tren_km. Formula de calcul este următoarea:

$$C_{tkm} = C_{var_tren_km} + C_{fix_alocat_tren_km} \quad (5)$$

43. **Costuri variabile totale.** Costurile variabile totale constituie suma costurilor variabile pe componentele de costuri înregistrate de administratorul infrastructurii. Formula de calcul este următoarea:

$$C_{var_total} = \sum (C_{var_i}) \quad (6)$$

unde:

C_{var_total} – costurile variabile totale înregistrate de administratorul infrastructurii;
 C_{var_i} – reprezintă fiecare componentă variabilă a costului, precum costurile de personal, puncte, semnalizare, deviere, modulate mentenanță și reînnoire, amortizare, etc. înregistrate de administratorul infrastructurii.

44. **Utilizarea infrastructurii feroviare.** Administratorul Infrastructura căii ferate trebuie să asigure în mod obligatoriu un pachet minim de servicii pentru accesul la infrastructura feroviară, precum și accesul la facilitățile de pe linie, în mod echitabil și nediscriminatoriu, pentru întreprinderile feroviare cu care au semnat un contract de acces la infrastructura feroviară.
45. Quantumul tarifului pentru pachetul minim de servicii pentru acces la infrastructura feroviară oferit trenurilor de călători sau marfar se calculează aplicând următoarea formulă:

$$TAI = [(Ln * Ctkm) * Kvsn + (Ln * Ctkm) * Kvs + (Ln * Ctkm) * Kvpn + (Ln * Ctkm) * Kvnp] * Kgt \quad (7)$$

unde:

TAI	Valoarea tarifului de acces la infrastructura de calea ferată;
Ln	Lungimea liniilor neelectrificate în kilometri parcurși de trenuri de călători;
$Ctkm$	Costul per tren-km pentru transportul de călători pe liniile neelectrificate;
Kgt	Coeficientul pentru greutatea trenului, conform parametrilor stabiliți;
$Kvsn$	Coeficientul pentru viteza trenului de sub 24 km/oră;
Kvs	Coeficientul pentru viteza trenului între 25-33 km/oră;
$Kvpn$	Coeficientul pentru viteza trenului între 34-40 km/oră;
$Kvnp$	Coeficientul pentru viteza trenului de peste 40 km/oră;

Parametrii coeficientului de greutate a trenului

Coeficientul de greutate	Descrierea coeficientului		Valoarea
	pentru transportul de călători	pentru transportul marfar	
1	2	3	4
Kgt	Greutatea trenului mai puțin de 600 de tone	Greutatea trenului mai puțin de 1000 de tone	1,0
	Greutatea trenului între 601 și 1000 de tone	Greutatea trenului între 1001 și 2000 de tone	1,1
	Greutatea trenului peste 1000 de tone	Greutatea trenului peste 2000 de tone	1,2

Parametrii coeficientului de viteză a trenului în funcție de viteza tehnică stabilită

Coeficientul de viteză	Descrierea coeficientului		Valoarea
	pentru transportul de călători	pentru transportul marfar	
1	2	3	4
$Kvsn$	Circulația sub viteza de 24 km/oră		1,2
Kvs	Circulația cu viteza de 25-33 km/oră		1,0
$Kvpn$	Circulația cu viteza de 34-40 km/oră		1,2
$Kvnp$	Circulația cu viteza de peste 40 km/oră		1,6

46. OTF va ține cont de respectarea vitezei tehnice pe fiecare segment pe care va circula pe un anumit sector. Informațiile disponibile despre viteza pe sector sunt specificate în

documentul de referință al administratorului infrastructurii (Orarul de circulație al trenurilor).

47. Pentru trenul de pasageri sau de marfă care, în timpul circulației de la stația de plecare la stația de sosire, își modifică greutatea brută, taxa se va calcula cu ajutorul unor coeficienți în funcție de valoarea greutății brute și în funcție de kilometrii parcurși, care va fi specificată în documentul de referință al administratorului infrastructurii. Pentru aceste calcule vor fi utilizați coeficienții ce urmează:

Coeficienți de corecție în funcție de modificarea greutății brute

Tipul de trafic	Coeficientul de corecție	Valoarea
1	2	3
Tren de pasageri	Locomotivă simplă	0,2
	Tren ad-hoc	1,1
Marfă	Locomotivă simplă	0,2
	Tren ad-hoc	1,1
	Tren intermodal de marfă	0,9

48. Valoarea tarifelor pentru accesul la calea ferată la instalațiile de servicii se vor calcula în funcție de valoarea pachetului minim de servicii. Calculul cuantumului tarifelor pentru utilizarea facilităților de servicii se efectuează utilizând instrucțiunile din prezenta metodologie și vor fi indicate în documentul de referință.
49. Valoarea tarifelor pentru serviciile suplimentare și auxiliare (ex. tarifele pentru utilizarea locomotivelor de manevră) se calculează prin utilizarea prezentei metodologii și vor fi indicate în documentul de referință al Administratorului infrastructurii.

VII. MODUL DE APROBARE ȘI MODIFICARE A TARIFELOR

50. Administratorul infrastructurii feroviare, în termen de cel mult 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei Metodologiei, va prezenta propuneri argumentate privind tarifele pentru serviciile de acces organului împuternicit cu atribuții de aprobare a tarifelor prevăzute de prezenta Metodologie.
51. Organului împuternicit cu dreptul de a aproba tarifele prevăzute de prezenta Metodologie va emite un act administrativ prin care vor fi aprobate tarifele pentru serviciile prestate de către Administratorul infrastructurii feroviare.
52. Tarifele aprobate se publică pe pagina web oficială a organului împuternicit cu atribuții de aprobare și pe pagina web oficială a Administratorului infrastructurii.
53. Modificarea tarifelor se efectuează cel puțin anual sau la necesitate prin prezentarea spre aprobare către organul împuternicit cu atribuții de aprobare a proiectului de tarife modificat, de către administratorul infrastructurii feroviare, cu cel puțin 60 de zile până la data punerii lor în aplicare.
54. Concomitent cu proiectul de tarife modificat, Administratorul infrastructurii feroviare va prezenta către organul împuternicit cu atribuții de aprobare calculele corespunzătoare ale tarifelor în conformitate cu prezenta Metodologie și argumentarea privind veniturile așteptate în urma modificărilor aduse.