

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*) stabilește principiile unice de calculare a tarifelor pentru serviciile prestate contra plată de către Administratorul infrastructurii feroviare.
2. Metodologia prevede:
 - 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* - costul generat direct alocat ca urmare a exploatării serviciului de transport feroviar;
 - b) *cost unitar direct* - costul direct per tren-kilometru, per vehicul-kilometru, per tonă brută-kilometru aferentă unui tren sau pe o combinație a acestora;
 - c) *centru de cost* - 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.
4. 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.
5. Pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară rata rentabilității capitalului propriu (ROE), profitul rezonabil, nu va depăși 6,5%, care ține seama de riscuri, inclusiv riscul pentru venituri sau de absența unor riscuri suportate de Administratorul infrastructurii.

II. PRINCIPII ȘI REGULI DE BAZĂ

6. 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.
7. Metoda de repartizare a costurilor și cheltuielilor între serviciile prestate este determinată în Politicile contabile pentru anul de gestiune a Administratorului infrastructurii feroviare.

8. 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.
9. La stabilirea bazei de calcul pentru determinarea tarifelor pentru serviciile de acces la infrastructura feroviară, Administratorul infrastructurii feroviare ține contabilitatea separat pentru serviciile de infrastructură prestate și ține evidența costurilor și veniturilor pe centre de cost conform serviciilor furnizate, cu excepția primei aplicări.
10. 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.
11. 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.
12. Metoda de determinare a tarifului pentru serviciile prestate se efectuează în baza costului acestora.

III. STRUCTURA COSTURILOR ȘI CHELTUIELILOR AFERENTE SERVICIILOR PRESTATE

13. 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) *cheltuieli de distribuire, administrative și alte cheltuieli din activitatea operațională* - repartizate pentru fiecare din serviciile prestate de către Administratorul infrastructurii feroviare.
14. 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.
15. Cheltuieli de distribuire, administrative și alte cheltuieli din activitatea operațională, care se repartizează între tipurile de servicii proporțional numărului personalului pe subdiviziunile de activitate.
16. Componenta costurilor și cheltuielilor serviciilor prestate de Administratorul infrastructurii feroviare se stabilesc conform Standardului Național de Contabilitate „Cheltuieli” și a Indicațiilor metodice privind contabilitatea costurilor de producție și calculația costurilor produselor și serviciilor, aprobate prin Ordinul Ministerului Finanțelor nr.118/2013.
17. 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.

IV. COSTURILE DIRECTE LA NIVEL DE INFRASTRUCTURĂ

18. Costurile directe la nivel de rețea se calculează ca diferența între, pe de o parte, costurile pentru prestarea serviciilor din pachetul minim de acces și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii și, pe de altă parte, costurile neeligibile menționate la cap. V.
19. Administratorul infrastructurii feroviare va aplica costurile furnizării eficiente a serviciilor în scopul calculării costurilor directe la nivel de rețea.
20. Valorile activelor utilizate pentru calcularea costurilor directe la nivel de rețea se bazează pe valorile de intrare sau în cazul în care aceste valori nu sunt disponibile, sau în cazul în care valorile contabile sunt mai mici, pe valorile curente. Valorilor de intrare 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 contabile sau valori de înlocuire, dacă acestea pot fi măsurate în mod transparent, obiectiv și solid, și justificate în mod corespunzător.
21. 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.
22. Costurile utilizate pentru calcularea tarifelor se bazează pe plățile efectuate sau preconizate de administratorul de infrastructură. Costurile calculate se măsoară sau se prognozează în mod consecvent pe baza datelor din aceeași perioadă de timp.

V. COSTURILE NEELIGIBILE

23. Administratorul infrastructurii feroviare nu va include în calculul costurilor directe la nivelul întregii rețele, în special următoarele costuri:
 - (a) costurile fixe legate de punerea la dispoziție a unui tronson 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 cost care nu sunt direct legate de furnizarea pachetului minim de acces și de accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii;
 - (c) costurile de achiziționare, vânzare, dezmembrare, decontaminare, recultivare sau închiriere a terenurilor sau a altor mijloace fixe;
 - (d) cheltuieli generale și administrative la nivel de rețea, 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 cazuri 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 și 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 de transport 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 de transport feroviar.
24. 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.
25. 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 inclus în costurile directe. Altfel, sarcina probei revine administratorului infrastructurii.

VI. MODUL DE CALCUL AL TARIFELOR

26. Tariful pentru accesul la infrastructura feroviară, denumit în continuare TAI, reprezintă suma plătită de către un operator de transport feroviar, denumit în continuare OTF.
27. Pentru accesul la infrastructura feroviară, calculul și încasarea TAI revine în sarcina Administratorului infrastructurii feroviare.
28. TAI se aplică în mod nediscriminatoriu pentru toți OTF pentru condiții similare de transport.
29. 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) viteza de circulație a trenului;
 - d) tipul de trafic: marfă sau călători;
30. Tarifele se stabilesc în baza rezultatelor analizei detaliate a costurilor și a cheltuielilor suportate de Administratorul infrastructurii feroviare.
31. **Calculul costurilor directe.** Costurile directe sunt acele costuri care pot fi atribuite direct exploatarea 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} – costuri 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 exploatarea trenurilor.

32. **Calculul costului unitar direct.** Cost unitar direct este costul direct per tren-kilometru aferentă unui tren. Costurile unitare directe se calculează prin împărțirea costurilor directe totale la o unitate de măsură, cum ar fi tren-kilometri, vehicul-kilometri sau tonă brută-kilometri. Formula de calcul este următoarea:

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

unde:

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

33. **Calculul costurilor variabile per tren-kilometri.** Costurile variabile per tren-kilometri (tren-km) se calculează prin raportarea costurilor variabile totale la totalul unității de măsură, tren-km. Formula de calcul 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 de tren-kilometri.

34. **Alocarea costurilor fixe.** Alocarea costurilor fixe pe unitate de măsură se efectuează prin raportarea costurilor fixe alocate la lungimea totală de tren-kilometri. 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 de tren-kilometri.

35. **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:

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

36. **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.

37. **Tariful pentru utilizarea infrastructurii feroviare.** Administratorul infrastructurii feroviare va asigura 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. Cuantumul tarifului pentru pachetul minim de servicii pentru acces la infrastructura feroviară oferit trenurilor de călători sau de marfă se calculează aplicând următoarea formulă:

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

unde:

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

Parametrii coeficientului de greutate a trenului (*Kgt*)

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

38. 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).

39. 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 (K_{cor})

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

40. 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 prevederile metodologiei și vor fi indicate în documentul de referință.
41. Valoarea tarifelor pentru serviciile suplimentare și auxiliare (ex. tarifele pentru utilizarea locomotivelor de manevră) se calculează prin utilizarea metodologiei și vor fi indicate în documentul de referință al Administratorului infrastructurii.

VII. MODUL DE APROBARE ȘI MODIFICARE A TARIFELOR

42. Administratorul infrastructurii feroviare, în termen de cel mult 60 de zile de la intrarea în vigoare a Metodologiei, va prezenta propuneri argumentate privind tarifele pentru serviciile de acces organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar.
43. Organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar va emite un act administrativ prin care vor fi aprobate tarifele pentru serviciile prestate de către Administratorul infrastructurii feroviare.
44. Tarifele aprobate se publică pe pagina web oficială a organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar și pe pagina web oficială a Administratorului infrastructurii.
45. Modificarea tarifelor se efectuează o dată la 2 ani sau în cazul în care sub influența unor factori obiectivi (oscilarea prețurilor la energia electrică, la combustibil, majorarea salariului, etc.) valoarea sumară a parametrilor de precizare se va modifica cu peste 10% față de datele care au stat la baza calculului tarifelor, prin prezentarea spre aprobare către organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar a proiectului de tarife modificat, de către Administratorul infrastructurii feroviare, cu cel puțin 60 de zile până la data punerii lor în aplicare.
46. Concomitent cu proiectul de tarife modificat, Administratorul infrastructurii feroviare va prezenta către organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar calculele corespunzătoare ale tarifelor și argumentarea privind veniturile așteptate în urma modificărilor aduse.