



PLENUL CONSILIULUI CONCURENȚEI



Republica Moldova, MD- 2001, Chișinău, srt. Alecu Russo, 1
E-mail: office@competition.md; www.competition.md

Nr. DJ-06/ 263-325 din 23 aprilie 2024

Nr. 18-69-3308 din 25.03.2024

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

În copie: **Cancelaria de Stat**

Plenul Consiliului Concurenței, în cadrul ședinței din 23 aprilie 2024, a examinat, în temeiul prevederilor art. 39 lit. c) și art. 41 alin. (1) lit. d) ale Legii concurenței nr. 183/2012, *proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Metodologiei de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de administratorul infrastructurii (număr unic 255/MIDR/2024)* și, în limitele competenței sale, comunică următoarele.

1. Pct. 5 din proiectul de Metodologie stabilește determinarea tarifelor 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 ultimii 3 ani de activitate, iar pct. 23 prevede că costurile serviciilor prestate se determină în baza costurilor suportate în termenii stabiliți în pct. 5.

Actualmente, ÎS „Calea Ferată din Moldova” este întreprinderea care administrează infrastructura feroviară și, totodată, prestează servicii de transport feroviar de marfă și de pasageri. În aceste condiții, nu este clar dacă întreprinderea a ținut în ultimii 3 ani evidența contabilă a costurilor și cheltuielilor ce țin de activitatea de administrare a infrastructurii feroviare separat de celelalte activități de prestare a serviciilor de transport feroviar de marfă și pasageri. În context, este necesar ca metodologia să stabilească prevederi normative tranzitorii prin care să reglementeze expres care vor fi costurile și cheltuielile eligibile ale ÎS „Calea Ferată din Moldova”, în baza cărora vor putea fi determinate tarifele pentru utilizarea infrastructurii feroviare prestate de administratorul infrastructurii, până la 3 ani sau până va fi asigurată transparența și ținerea evidenței separate a costurilor și cheltuielilor legate nemijlocit de administrarea infrastructurii feroviare de celelalte activități.

2. Este necesar de menționat că, quantumul profitului în mărime de 6,50% stabilit la pct. 6 din proiectul metodologiei nu este argumentat în baza unor analize și calcule economice specifice activității economice ce vizează administrarea infrastructurii feroviare care să ateste că aplicarea acestei marje a profitului este rezonabilă.

3. Pct. 45 din proiectul metodologiei nu este corelat și excede prevederile pct. 36, care stabilește că metodologia de calcul a **TAI** se bazează pe 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. La pct. 45 este introdus un parametru nou - coeficientul pentru viteza trenului neprevăzut de pct. 36. În context, este necesar să fie justificat cum au fost stabilite valorile coeficienților (1,2; 1,0; 1,2 și 1,6) și cum au fost atribuite per intervale de viteză. În lipsa acestor argumentări, administratorul infrastructurii nu va putea asigura transparența, atât în procesul de formare a tarifelor propuse, cât și în procesul de aplicare a tarifelor în dependență de modul de utilizare a infrastructurii și demonstra că tarifele de utilizare a infrastructurii sunt stabilite cu respectarea metodologiei.

Respectiv, pentru a asigura principiile de bază ale concurenței și tratamentul echitabil pentru prestații echivalente, stabilirea coeficienților care vor sta la baza calculării tarifului trebuie bine justificați, în baza unei analize economico-financiare, asigurând în același timp nedepășirea costului necesar furnizării serviciilor de administrare a infrastructurii și un profit rezonabil.

Alexei Gherțescu
Președinte