

## GUVERNUL ROMÂNIEI

### ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

#### privind reglementarea unor măsuri pentru stingerea unor obligații fiscale și bugetare din sectorul transportului feroviar

Având în vedere:

- criza umanitară din Ucraina generată de deteriorarea situației de securitate din această țară, provocând o lipsă acută a alimentelor, carburanților, medicamentelor și bunurilor de strictă necesitate, precum și exodul masiv al populației din zonele afectate;
- aprobarea acordării de asistență internațională, cu titlu gratuit, pentru Ucraina;
- solicitările de sprijin adresate de către autoritățile din Republica Moldova, care se confruntă, de asemenea, cu un deficit de resurse, ca urmare a afluxului de refugiați din Ucraina;
- necesitatea asigurării serviciilor de transport feroviar pentru asistența și sprijinul Ucrainei și Republicii Moldova;
- necesitatea existenței capacității logistice, în vederea transportării de active și unități militare, în acord cu obligațiile asumate de către statul român prin tratatul NATO;
- necesitatea de a nu exista nicio sincopă în funcționarea serviciilor de transport feroviar ale mărfurilor strategice, respectiv imperativul asigurării obiectivului prioritar privind continuitatea prestării serviciilor de către operatorii de transport feroviar de marfă, în vederea eliminării oricărui risc de întrerupere a acestor servicii și de afectare, în acest fel, a industriilor direct dependente și a economiei naționale;
- condițiile deosebite în care s-au realizat operațiunile de transport feroviar de marfă pe teritoriul României în perioada stării de urgență și a stării de alertă, în contextul extraordinar generat de pandemia de COVID-19;
- pierderile semnificative suferite de către operatorii de transport feroviar de marfă ca urmare a măsurilor restrictive și a interdicțiilor instituite la nivelul întregii țări pentru a limita răspândirea pandemiei de COVID-19;
- asigurarea implementării în continuare a Strategiei europene în domeniul transporturilor, cuprinsă în COM (2011) 144 - „Cartea Albă - Foaie de parcurs către un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”;
- cerințele impuse de European Green Deal, act ce impune mutarea în procent de 75% a traficului de marfă al UE de la transportul rutier la cel feroviar și fluvial (măsură care are atributul de a reduce emisiile de CO2 cu 90% până în 2050) ;
- cota medie de piață a concurenților de pe piața transportului feroviar de marfă din UE a crescut între 2015 și 2018 de la 34% la 42%;
- situația economico-financiară dificilă a unor operatori de transport feroviar de marfă care desfășoară activități de transport feroviar de marfă pe teritoriul României, deserving, astfel, și alte industrii importante sau strategice pentru economia națională;

- Decizia C(2020) 1115/24.02.2020 emisă de către Comisia Europeană, prin intermediul căreia s-a stabilit în sarcina statului român recuperarea sumei de 2.619.270.000 lei (plus accesorii) de la SNTFM CFR MARFĂ SA, reprezentând ajutor de stat, în termen de 6 luni de comunicarea Deciziei;
- necesitatea de a evita sancțiunile iminente generate de depășirea termenului de rambursare a ajutorului de stat, respectiv riscul inițierii producerii de infringement împotriva României;
- faptul că pentru recuperarea cu celeritate a ajutorului de stat declarat nelegal prin Decizia Comisiei Europene C(2020) 1115 final din 24.02.2020, acordat Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă "CFR MARFĂ" SA (SNTFM CFR MARFĂ), a fost propus Serviciilor Comisiei un mijloc alternativ de stingere a creanței reprezentând ajutor de stat, bazat pe o procedură derogatorie față de prevederile Legii nr. 207/2015 privind Codul de Procedură Fiscală, care să permită și darea în plată a bunurilor mobile ale operatorilor din sectorul transportului feroviar de marfă (inclusiv titlurilor de participare), în vederea stingerii obligațiilor fiscale și bugetare ale acestui operator;
- în lipsa unui mecanism alternativ de rambursare a ajutorului de stat declarat nelegal de către SNTFM CFR MARFĂ, reglementat prin legislația internă, riscul închiderii necontrolate a societății, ca urmare a demersurilor de executare silită a companiei, și a eliminării bruște a acesteia de pe piața de transport feroviar de marfă este iminent, afectând în mod direct industriile strategice și clienții deserviți de către companie;
- activitatea de transport feroviar este una de interes strategic național, atât din punct de vedere economic, cât și al securității statului român, necesitatea asigurării prestării acestei activități fiind o prioritate la nivel național și european, iar sistarea acestei activități în ipoteza unei lichidări necontrolate a SNTFM CFR MARFĂ ar avea consecințe grave atât pe plan intern cât și internațional;
- stingerea creanțelor fiscale și bugetare administrate de Ministerul Finanțelor, prin Agenția Națională de Administrare Fiscală, poate fi asigurată prin trecerea unor active în proprietatea publică/privată a statului, evitându-se astfel acumularea de datorii și arierate față de bugetul de stat;
- consecința neimplementării urgente a unei derogări de la art. 263 din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală o reprezintă riscul recepționării unui refuz din partea Comisiei Europene cu privire la mecanismul de dare în plată propus pentru rambursarea ajutorului de stat acordat SNTFM CFR MARFĂ, motivat de faptul că recuperarea în natură în forma propusă nu este permisă de legislația națională;
- prin intermediul Ordonanței de urgență nr. 130/2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, Legea nr. 241/2005 pentru prevenirea și combaterea evaziunii fiscale a fost modificată și completată după cum urmează:  
"- Art. 6<sup>1</sup>  
(1) Constituie infracțiuni și se pedepsesc cu închisoare de la 1 an la 5 ani sau cu amendă reținerea și neplata, încasarea și neplata, în cel mult 60 de zile de la termenul de scadență prevăzut de lege, a impozitelor și/sau contribuțiilor prevăzute în anexa la prezenta lege.  
(2) Prevederea de la alin. (1) intră în vigoare la data de 1 martie 2022."
- în acest sens, este necesară instituirea unei excepții de la art. 6<sup>1</sup> din Legea nr. 241/2005 pentru prevenirea și combaterea evaziunii fiscale, cu modificările și completările ulterioare, pentru clarificarea faptului că trecerea activelor în proprietatea publică sau privată a statului va fi asimilată plății respectivelor creanțe.

Ținând cont de faptul că orice întârziere în adoptarea măsurilor prezentate poate periclita activitatea de transport feroviar de marfă și poate afecta decisiv industriile direct dependente de SNTFM CFR

MARFĂ, iar, în ceea ce privește punerea în aplicare a Deciziei C(2020) 1115 final a Comisiei Europene, crește riscul declanșării procedurii de infringement față de statul român de către Comisia Europeană.

Se impune instituirea, în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României republicată și pe calea unei Ordonanțe de Urgență a Guvernului, a unei derogări de la prevederile art. 263 din Legea nr. 207/2015 privind Codul de Procedură Fiscală și a unei excepții de la art. 6<sup>1</sup> alin. (1) din Legea nr. 241/2005 pentru prevenirea și combaterea evaziunii fiscale, cu modificările și completările ulterioare, în ceea ce privește datoriile SNTFM CFR MARFĂ catalogate ca fiind ajutor de stat.

Derogarea propusă presupune ca, în vederea stingerii creanțelor atât fiscale, cât și bugetare acumulate, SNTFM CFR MARFĂ să poată trece în proprietatea statului și în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI), în calitate de minister de resort, prin procedeul de dare în plată (transfer în locul plății), atât active imobile, cât și mobile (inclusiv titluri de participare) în baza unei proceduri accelerate.

În considerarea faptului că aceste aspecte vizează interesul general public și constituie situații de urgență și extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată,

În temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență:

### **Art. 1 Domeniul de aplicare**

(1) Prezenta ordonanță de urgență reglementează o modalitate specială de stingere a obligațiilor fiscale și bugetare ale SNTFM CFR MARFĂ.

(2) Măsurile prevăzute de prezenta ordonanță de urgență se aplică atât cu privire la bunurile imobile ale SNTFM CFR MARFĂ, cât și la bunurile mobile ale societății, inclusiv la titlurile de participare.

### **Art. 2 Trecerea activelor în proprietatea statului**

(1) Prin derogare de la prevederile art. 263 din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, la cererea SNTFM CFR MARFĂ, creanțele fiscale și bugetare administrate de instituții ale administrației publice centrale se sting prin trecerea unor active din proprietatea acestuia în proprietatea publică sau privată a statului, după caz, și în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Prin excepție de la prevederile art. 6<sup>1</sup> alin. (1) din Legea nr. 241/2005 pentru prevenirea și combaterea evaziunii fiscale, cu modificările și completările ulterioare, trecerea activelor în proprietatea publică sau privată a statului, după caz, prin procedura prevăzută de prezenta ordonanță va fi asimilată plății respectivelor creanțe și nu va constitui infracțiune.

(2) Cererea SNTFM CFR MARFĂ de trecere a activelor în proprietatea statului, aprobată prin hotărârea adunării generale a acționarilor, este avansată Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și este însoțită de următoarele înscrisuri:

a) lista activelor propuse pentru transfer;

b) raportul de evaluare al activelor propuse, realizat de un evaluator independent, autorizat în condițiile legii, finalizat cu cel mult 3 luni înainte de data depunerii cererii;

c) analiza tehnicoeconomică privind justificarea operațiunii și efectele acesteia, analiză care să cuprindă, fără a se limita la, necesitatea operațiunii și beneficiile economice preconizate a se realiza în activitatea SNTFM CFR MARFĂ.

(3) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va realiza o analiză privind interesul preluării activelor și va solicita realizarea unui test al creditorului privat prudent cu privire la activele selectate, pe cheltuiala SNTFM CFR MARFĂ. Acesta din urmă va avansa sumele de bani necesare la solicitarea ministerului.

(4) Analiza realizată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are în vedere verificarea îndeplinirii prevederilor art. 286 din Legea nr. 57/2019 privind Codul administrativ pentru a se stabili

trecerea activelor în proprietatea publică sau privată a statului în funcție de natura acestora, precum și:

- a) uzul public sau privat al activului;
- b) asigurarea exploatării acestuia în regim de continuitate și permanență;
- c) obiective de ordin economic, financiar, social și de mediu urmărite de minister privind exploatarea eficientă a activului;
- d) interesul general sau particular care corespunde scopului utilizării activului;
- e) condițiile speciale legate de protejarea secretului de stat și regimul special al unor bunuri din componența activului.

(5) În cazul rezultatului favorabil al testului creditorului privat prudent, trecerea activelor în proprietatea publică sau privată a statului, după caz, va avea la bază analiza prevăzută la alin. (3).

(6) În cazul neîndeplinirii testului creditorului privat prudent, devin aplicabile regulile de acordare a ajutoarelor de stat, prevăzute în legislația europeană în materie.

(7) Ministrul Transporturilor și Infrastructurii emite un ordin de aprobare a listei activelor și a raportului de evaluare depus.

(8) Pe baza rezultatului favorabil al testului creditorului privat prudent, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii avizează analiza tehnicoeconomică și cererea de trecere a activelor în proprietatea statului.

(9) Stingerea totală sau parțială a creanțelor fiscale și bugetare se va face la valoarea de piață a activelor determinată prin raportul de evaluare prevăzut la alin. (2) lit. b), întocmit de către un evaluator autorizat în condițiile legii.

(10) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și SNTFM CFR MARFĂ încheie un proces-verbal de trecere a activelor în proprietatea statului, prin intermediul căruia activele trec în proprietatea publică sau privată a statului, raportat la criteriile legale.

(11) Procesul-verbal prevăzut la alin. (9) cuprinde valoarea de piață a activelor și constituie titlu de proprietate.

(12) Bunurile prevăzute la alin. (2), lit. a), care sunt grevate de orice sarcini, precum privilegiu, ipotecă, gajuri, drepturi de retenție sau sechestră, în afara celor administrate de instituția administrației publice centrale creditoare, nu pot constitui obiectul prezentei ordonanțe de urgență decât cu acordul scris al creditorului și cu renunțarea acestuia la sarcinile instituite.

### **Art. 3 Stingerea creanțelor fiscale și bugetare**

(1) În vederea stingerii creanțelor fiscale și bugetare, în termen de 3 zile lucrătoare de la încheierea procesului-verbal prevăzut la art. 2, alin. (10), SNTFM CFR MARFĂ depune cererea de stingere a obligațiilor fiscale și bugetare la organul fiscal central.

(2) Cererea va fi însoțită de următoarele înscrisuri:

- a) lista activelor transferate;
- b) raportul de evaluare al activelor;
- c) procesul-verbal de trecere a activelor în proprietatea statului, prevăzut la art. 2, alin. (10).

(3) Organul fiscal central stinge creanțele fiscale și bugetare cu valoarea de evaluare a bunurilor trecute în proprietatea publică sau privată a statului, după caz, în temeiul prezentei ordonanțe de urgență, în baza procesului-verbal prevăzut la art. 2 alin. (10), notificând SNTFM CFR MARFĂ și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în acest sens.

(4) Data stingerii creanțelor este data semnării procesului - verbal prevăzut la art. 2, alin. (10).

(5) În cazul în care operațiunea de transfer a proprietății bunurilor, în condițiile prezentei ordonanțe de urgență, este taxabilă, cu valoarea stabilită, potrivit legii, plus taxa pe valoarea adăugată, se stinge cu prioritate taxa pe valoarea adăugată aferentă operațiunii de dare în plată, cu excepția cazului în care operațiunea vizează stingerea unei creanțe reprezentând ajutor de stat datorat ca urmare a emiterii unei decizii de recuperare de către Comisia Europeană.

(6) Organul fiscal va proceda la stingerea cu prioritate a creanțelor de natura ajutorului de stat, în detrimentul celorlalte creanțe fiscale sau bugetare.

(7) La data semnării procesului-verbal prevăzut la art. 2, alin. (10) încetează de drept măsurile de indisponibilizare a bunurilor ce fac obiectul acestuia, instituite de organul fiscal central.

(8) Prevederile alin. (1) – (7) se aplică în mod corespunzător și pentru stingerea creanțelor fiscale și bugetare administrate de alte instituții ale administrației publice centrale, situație în care SNTFM CFR MARFĂ depune cererea de stingere a obligațiilor fiscale și bugetare la acestea.

(9) În cazul în care bunurile ce fac obiectul prezentei ordonanțe de urgență, trecute în proprietatea publică sau privată a statului, au fost revendicate și restituite, potrivit legii, terțelor persoane, SNTFM CFR MARFĂ va fi obligat la plata creanțelor stinse prin această modalitate. Creanțele fiscale și bugetare renasc la data la care bunurile au fost restituite terțului.

(10) Pentru perioada cuprinsă între data trecerii în proprietatea statului și data la care au renăscut creanțele fiscale și bugetare prevăzute la alin. (9) nu se datorează dobânzi sau penalități de întârziere, după caz.

#### **Art. 4 Înscrierea bunurilor în inventarul centralizat**

În termen de 30 de zile de la data semnării procesului-verbal prevăzut la art. 2, alin. (10), Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, adoptă o hotărâre a Guvernului privind înscrierea în inventarul centralizat al bunurilor aflate în domeniul public al statului a bunurilor mobile și imobile preluate în proprietatea publică statului și în inventarul centralizat al bunurilor imobile și mobile proprietate privată a statului, după caz.

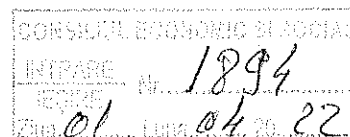
#### **Art. 5. Perioada de aplicabilitate și punerea în aplicare**

(1) Cererea prevăzută la art. 2, alin. (1) va putea fi formulată până la expirarea perioadei de 2 ani de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

(2) Prezenta ordonanță de urgență produce efecte numai în situația în care Comisia Europeană agreează mijlocul alternativ de rambursare a ajutorului de stat prin dare în plată către furnizorii ajutorului de stat, în condițiile art. 122 și următoarele din Comunicarea Comisiei Europene nr. 2019/C 247/01 privind recuperarea ajutoarelor de stat ilegale și incompatibile.

**PRIM – MINISTRU**  
**Nicolae Ionel CIUCĂ**

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE



### Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ

**Ordonanță de urgență privind reglementarea unor măsuri pentru stingerea unor obligații fiscale și bugetare din sectorul transportului feroviar**

### Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ

<p>1. Descrierea situației actuale</p>	<p>Sectorul transportului feroviar se regăsește, la acest moment, pe un trend descendent comparativ cu cel rutier, în ciuda faptului că transportul feroviar are potențialul de a fi mai rapid, mai ieftin și mai ecologic. Lipsa investițiilor, coroborată cu nevoile unui transport eficient și optimizat, afectează în primul rând transportul feroviar de marfă, care are nevoie de o revitalizare urgentă care să îi permită să devină competitiv pe piața de transporturi feroviare, ținându-se seama de următoarele aspecte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) criza umanitară din Ucraina generată de deteriorarea situației de securitate din această țară, provocând o lipsă acută a alimentelor, carburanților, medicamentelor și bunurilor de strictă necesitate, precum și exodul masiv al populației din zonele afectate;</li><li>b) aprobarea acordării de asistență internațională, cu titlu gratuit, pentru Ucraina;</li><li>c) solicitările de sprijin adresate de către autoritățile din Republica Moldova, care se confruntă, de asemenea, cu un deficit de resurse, ca urmare a afluxului de refugiați din Ucraina;</li><li>d) necesitatea asigurării serviciilor de transport feroviar pentru asistența și sprijinul Ucrainei și Republicii Moldova;</li><li>e) necesitatea existenței capacității logistice, în vederea transportării de active și unități militare, în acord cu obligațiile asumate de către statul român prin tratatul NATO;</li><li>f) necesitatea de a nu exista nicio sincopă în funcționarea serviciilor de transport feroviar ale mărfurilor strategice, respectiv imperativul asigurării obiectivului prioritar privind continuitatea prestării serviciilor de către operatorii de transport feroviar de marfă, în vederea eliminării oricărui risc de întrerupere a acestor servicii și de afectare, în acest fel, a industriilor direct dependente și a economiei naționale;</li></ul>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"><li>g) condițiile deosebite în care s-au realizat operațiunile de transport feroviar de marfă pe teritoriul României în perioada stării de urgență și a stării de alertă, în contextul extraordinar generat de pandemia de COVID-19;</li><li>h) pierderile suferite de către SNTFM CFR MARFĂ ca urmare a măsurilor restrictive și a interdicțiilor instituite la nivelul întregii țări pentru a limita răspândirea pandemiei de COVID-19;</li><li>i) asigurarea implementării în continuare a Strategiei europene în domeniul transporturilor, cuprinsă în COM (2011) 144 - “Cartea Albă - Foaie de parcurs către un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”;</li><li>j) cerințele impuse de European Green Deal, act ce impune mutarea în procent de 75% a traficului de marfă al UE de la transportul rutier la cel feroviar și fluvial (măsură care are atributul de a reduce emisiile CO2 cu 90% până în 2050)<sup>1</sup>, prin urmare, investițiile în sectorul de transport feroviar se impune a fi încurajate;</li><li>k) cota medie de piață a concurenților de pe piața transportului feroviar de marfă din UE a crescut între 2015 și 2018 de la 34% la 42%. În 2018 au apărut noi operatori care concureau cu operatorii tradiționali naționali în toate țările, cu excepția Greciei, a Irlandei, a Lituaniei și a Luxemburgului, iar în mai mult de jumătate dintre acestea cota de piață a concurenților a fost de peste 30%;</li><li>l) în perioada 2015-2018, ponderea modală a transportului rutier în transportul terestru de marfă din UE a crescut de la 74,2% la 75,4%, în timp ce ponderea transportului feroviar de marfă a scăzut de la 18,8% la 18,7%, cu diferențe semnificative între țări, motiv pentru care, în vederea obținerii unei stabilizări a piețelor de transport, este necesară creșterea ponderii transportului feroviar de marfă;</li><li>m) Decizia C(2020) 1115/24.02.2020 emisă de către Comisia Europeană, prin intermediul căreia s-a stabilit în sarcina statului român recuperarea sumei de 2.619.270.000 lei (plus accesorii) de la SNTFM CFR MARFĂ SA, reprezentând ajutor de stat, în termen de 6 luni de comunicarea Deciziei;</li><li>n) necesitatea de a evita sancțiunile iminente generate de depășirea termenului de rambursare a ajutorului de stat, respectiv riscul inițierii producerii de infringement împotriva României;</li><li>o) faptul că pentru recuperarea cu celeritate a ajutorului de stat declarat nelegal prin Decizia Comisiei Europene C(2020) 1115 final din 24.02.2020, acordat Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “CFR MARFĂ” SA (SNTFM CFR MARFĂ), a fost propus</li></ul>
--	---

Serviciilor Comisiei un mijloc alternativ de stingere a creanței reprezentând ajutor de stat, bazat pe o procedură derogatorie față de prevederile Legii nr. 207/2015 privind Codul de Procedură Fiscală, care să permită și darea în plată a bunurilor mobile ale operatorilor din sectorul transportului feroviar de marfă (inclusiv titlurilor de participare), în vederea stingerii obligațiilor fiscale și bugetare ale acestui operator;

- p) în lipsa unui mecanism alternativ de rambursare a ajutorului de stat nelegal de către SNTFM CFR MARFĂ, reglementat prin legislația internă, riscul închiderii necontrolate a societății, ca urmare a demersurilor de executare silită a companiei, și a eliminării bruște a acesteia de pe piața de transport feroviar de marfă este iminent, afectând în mod direct industriile strategice și clienții deserviți de către SNTFM CFR MARFĂ;
- q) activitatea de transport feroviar este una de interes strategic național, atât din punct de vedere economic, cât și al securității Statului român, necesitatea asigurării prestării acestei activități fiind o prioritate la nivel național și european, iar sistarea acestei activități în ipoteza unei lichidări necontrolate a SNTFM CFR MARFĂ ar avea consecințe grave atât pe plan intern și internațional;
- r) stingerea creanțelor fiscale și bugetare administrate de Ministerul Finanțelor, prin Agenția Națională de Administrare Fiscală, poate fi asigurată prin trecerea unor active în proprietatea publică/privată a statului, evitându-se astfel acumularea de datorii și arierate față de bugetul de stat;
- s) orice întârziere în adoptarea măsurilor prezentate poate periclita funcționarea SNTFM CFR MARFĂ și poate afecta decisiv industriile direct dependente de serviciile prestate de către acești operatori;
- t) orice întârziere în adoptarea măsurilor prezentate poate crește riscul declanșării procedurii de infringement față de statul român de către Comisia Europeană, în ceea ce privește punerea în aplicare a Deciziei C(2020) 1115 final, cu privire la recuperarea datoriei de la SNTFM CFR MARFĂ

Prin intermediul Ordonanței de urgență nr. 130/2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, Legea nr. 241/2005 pentru prevenirea și combaterea evaziunii fiscale a fost modificată și completată după cum urmează:

"- Art. 6<sup>1</sup>

*(1) Constituie infracțiuni și se pedepsesc cu închisoare de la 1 an la 5 ani sau cu amendă reținerea și neplata, încasarea și neplata, în cel mult 60 de*



	<p><i>zile de la termenul de scadență prevăzut de lege, a impozitelor și/sau contribuțiilor prevăzute în anexa la prezenta lege.</i></p> <p><i>(2) Prevederea de la alin. (1) intră în vigoare la data de 1 martie 2022."</i></p> <p>În acest sens, este necesară instituirea unei excepții de la art. 6<sup>1</sup> din Legea nr. 241/2005 pentru prevenirea și combaterea evaziunii fiscale, cu modificările și completările ulterioare, pentru clarificarea faptului că trecerea activelor în proprietatea publică sau privată a statului va fi asimilată plății respectivelor creanțe.</p>
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<p>1. Se reglementează o derogare de la regula prevăzută la art. 263 din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, în ceea ce privește datoriile SNTFM CFR MARFĂ, sub trei aspecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) operațiunea de trecere de active în proprietatea statului va putea stinge și creanțele fiscale cu reținere la sursă și accesoriile aferente acestora;</li> <li>b) operațiunea de trecere de active în proprietatea statului va putea stinge și creanțele bugetare ale operatorilor de transport feroviar de marfă, pe lângă cele fiscale, reglementate în prezent;</li> <li>c) operațiunea de trecere de active în proprietatea statului va putea implica și transferul de bunuri mobile (inclusiv titlurile de participare) ale operatorilor de transport feroviar de marfă, pe lângă cele imobile, reglementate în prezent.</li> </ul> <p>2. Se reglementează o procedură accelerată de trecere în proprietatea statului a bunurilor mobile și imobile ale SNTFM CFR MARFĂ în vederea stingerii creanțelor fiscale și bugetare.</p> <p>3. Se reglementează o excepție de la art. 6<sup>1</sup> din Legea nr. 241/2005 pentru prevenirea și combaterea evaziunii fiscale, cu modificările și completările ulterioare, pentru clarificarea faptului că trecerea activelor în proprietatea publică sau privată a statului va fi asimilată plății respectivelor datorii SNTFM CFR MARFĂ .</p>
<p>3. Alte informații</p>	<p>În România, transportul feroviar are o istorie de peste 150 ani, reprezentând până nu demult principalul mijloc de transport intern al mărfurilor. Treptat, a fost dezvoltată și infrastructura feroviară, funcționând la acest moment o rețea complexă de cale ferată compusă din 8 depouri, 11 remize, 11 puncte de alimentare și echipare și 8 puncte de îndrumare și instruire, care acoperă întregul teritoriu al țării.</p> <p>Cu toate acestea, ca urmare a tehnologizării puternice din ultimii 30 ani și a proliferării transportului rutier, volumul de transport pe șine a scăzut considerabil, operatorii de transport feroviar de marfă și-au pierdut treptat din cota de piață, iar transportul rutier al mărfurilor a acaparat piața.</p> <p>Aderarea României la Uniunea Europeană a fost unul dintre factorii care au influențat acest fenomen. Ca o consecință directă a implementării liberei circulații a mărfurilor între statele membre, transportul rutier de marfă a</p>

prins un avânt considerabil datorat adaptabilității la noile cerințe ale pieței, cărora sectorul de transport feroviar nu era pregătit să le facă față.

La nivelul Europei, între 2004 și 2010, volumul de marfă transportat pe cale rutieră a fost de aproximativ 5 ori mai mare decât volumul înregistrat de transportul feroviar. Comparativ cu transportul pe cale ferată și cel pe căi navigabile, transportul rutier de marfă a atins în 2009 o pondere de 77,5%, în timp ce transportul feroviar de marfă a atins un procent de 16,5%<sup>2</sup>. În conformitate cu studiul "Transportul feroviar de marfă din Europa, viitorul model competitiv?" realizat de către Ensign Management Consulting și Eurogroup Consulting.

În cazul țărilor est-europene, printre care și România, transportul feroviar de marfă a fost mult intensificat față de țările din vest, înregistrând în tot acest timp valori peste media europeană și doar o ușoară tendință de scădere. Acest lucru se datorează în special expunerii geografice care favorizează operațiunile de import și export de marfă, un procent aproximativ de 70% din bunurile transportate pe calea ferată în Europa de Est fiind doar în tranzit, destinate importului sau exportului.

Cu toate acestea, în România ultimilor ani, scăderea volumului de transport feroviar a fost simțitoare. Conform unui raport publicat de Consiliul Concurenței în anul 2017 - *Romanian Competition Council to publish rail market report in 2017* – transportul feroviar de marfă a reprezentat în anul 2016 un procent infim de 17,8% din piața transportului de marfă din România, în scădere față de procentul înregistrat în anul 2007 – 18,9% sau anul 2013 – 21,9%.

Problema care s-a pus la nivelul Uniunii Europene a fost distribuția inegală a traficului ca urmare a dezechilibrului tot mai mare între volumul transportului rutier și cel feroviar, în urma căreia ar rezulta creșteri ale aglomerației, în special pe coridoarele trans-europene și în orașe.

În acest sens, prin Cartea Albă a Transporturilor – "Politica de transport europeană în anul 2010: e momentul deciziei", adoptată de către Comisia Europeană în anul 2001, au fost subliniate trei posibile abordări în vederea diminuării acestui dezechilibru major, respectiv:

- (1) Concentrarea exclusivă asupra prețului transportului rutier de marfă. În această abordare se pune accentul pe frânarea dezvoltării excesive a sectorului de transport rutier și stagnarea, în acest fel, a dezechilibrului dintre volumul de transport rutier și volumul celorlalte moduri de transport de marfă;
- (2) Abordarea corelată a prețurilor operate în transportul rutier de marfă și a eficientizării altor moduri de transport prin creșterea calității serviciilor, logisticii și tehnologiei;

(3) Concentrarea asupra revitalizării unor moduri de transport alternative celui rutier, printre care și sectorul de transport feroviar, inclusiv prin investiții în rețeaua Trans-Europeană.

Obiectivul comun al celor trei abordări este re poziționarea sectorului de transport feroviar de marfă pe piața comună și pe piața statelor membre în raport cu transportul rutier al mărfurilor și redimensionarea volumului de transport operat în cele două sectoare în favoarea sectorului feroviar. Inițiativa Comisiei Europene trebuie preluată și reflectată în strategia pe termen lung a fiecărui stat membru.

România se poate alinia efortului comun al statelor Uniunii Europene prin sprijinirea operatorilor de transport feroviar de marfă și continuității sectorului de transport al mărfurilor pe șine.

Operatorul de transport feroviar de marfă SNTFM CFR MARFĂ a fost puternic afectat, pe de o parte, de lipsa investițiilor în infrastructura feroviară, progresul transportului rutier de marfă și de agravarea dezechilibrului între cele două sectoare de transport, iar, pe de altă parte, de apariția pe piața din România a operatorilor de transport feroviar străini, puternic tehnologizați.

Acești factori au influențat decisiv bunul mers al companiei și au condus, în cele din urmă, la instalarea stării de dificultate financiară a societății. Agravarea stării de dificultate în ciuda oricăror demersuri ale societății a impus abordarea unei perspective ferme privind salvarea societății de la colapsul financiar prin recurgerea la procedura concordatului preventiv prevăzută de Legea nr. 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență, cu modificările și completările ulterioare.

Contextul geopolitic actual, datorat conflictului armat de pe teritoriul Ucrainei, precum și criza energetică cu care se confruntă Uniunea Europeană are implicații asupra transportului feroviar de marfă, fiind necesară asigurarea continuității acestui serviciu.

Dat fiind că derogările privesc exclusiv stingerea datoriilor SNTFM CFR MARFĂ, Ordonanța de Urgență va produce efecte doar după comunicarea acceptului Comisiei Europene privind stingerea datoriilor SNTFM CFR MARFĂ prin dare în plată, respectiv confirmarea că acest mijloc alternativ de stingere a datoriilor reprezintă o executare conformă a Deciziei C(2020) 1115 final din 24.02.2020.

**Secțiunea a 3-a**  
**Impactul socio-economic al proiectului de act normativ**

1. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
1 <sup>1</sup> . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul vizează toți operatorii de transport feroviar, reglementând o procedură accelerată de stingere a creanțelor constând în ajutoare de stat de recuperat.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
2 <sup>1</sup> . Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
2 <sup>2</sup> . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3. Impactul social	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
4. Impactul asupra mediului	Proiectul vizează încurajarea investițiilor în sectorul de transport feroviar, prin urmare favorizează indirect reducerea gazelor cu efect de seră și trecerea spre transporturi cu impact minim asupra mediului.
5. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a-4a**  
**Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)**

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări	Potrivit Deciziei C(2020) 1115/24.02.2020 emisă de către Comisia Europeană, datoria principală constând în ajutor de stat ce trebuie recuperată de către Ministerul Finanțelor, prin ANAF este de 1.001.200.000 lei. Conform Deciziei, sumele care trebuie recuperate sunt purtătoare de dobândă de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarului până la recuperarea lor efectivă și se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei și ale Regulamentului (CE) nr. 794/2004. Până la data prezentă, calculul dobânzilor nu a fost confirmat de către Comisia Europeană, prin urmare cuantumul exact nu este cunoscut.					

2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/ minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Impact financiar, plus/ minus, din care: buget de stat bugete locale	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Propuneri pentru a compensa scăderea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
7. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 5-a**  
**Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare**

1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Se are în vedere reglementarea unei derogări de la art. 263 din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală.  Se are în vedere reglementarea unei proceduri accelerate de trecere în proprietatea statului a bunurilor mobile și imobile ale operatorilor de transport feroviar de marfă în vederea stingerii creanțelor fiscale și bugetare ale acestora.
1 <sup>1</sup> . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Decizia Comisiei Europene C(2020) 1115 din 24.02.2020 pentru recuperarea cu celeritate a ajutorului de stat declarat nelegal, acordat Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă "CFR MARFĂ" SA (SNTFM CFR MARFĂ).
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 6-a**  
**Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii de Guvern nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale,	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	
5. Informații privind avizarea de către: Consiliul Legislativ Consiliul Suprem de Apărare a Țării Consiliul Economic și Social Consiliul Concurenței Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ va fi avizat de Consiliul Legislativ, Consiliul Concurenței, Consiliul Economic și Social și Consiliul Suprem de Apărare a Țării.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

#### Secțiunea a 7-a

#### Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Nu este cazul.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

#### Secțiunea a 8-a

#### Măsuri de implementare

1. Măsuri de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/ sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor	Nu este cazul.
--	----------------

existente	
2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele de mai sus, a fost elaborat prezentul proiect de *Ordonanță de urgență privind reglementarea unor măsuri pentru stingerea unor obligații fiscale și bugetare din sectorul transportului feroviar*, pe care îl supunem spre aprobare.

VICEPRIM-MINISTRU,  
MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII  
SORIN GRINDEANU

Avizăm favorabil:

MINISTRUL FINANTELOR  
ADRIAN CĂCIU

MINISTRUL JUSTIȚIEI  
MARIAN-CĂTĂLIN PREDOIU