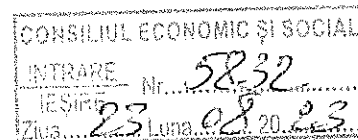


## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

### Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ



### Ordonanță

pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului feroviar

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

2.1. Sursa proiectului de act normativ	<p>La data de 28 iunie 2023 Parlamentul României a adoptat Legea nr. 193/2023 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe, care prevede la art. 1 că: „În temeiul art. 115 alin. (1) din Constituția României, republicată, Guvernul este abilitat ca, de la data intrării în vigoare a prezentei legi, dar nu înainte de încheierea primei sesiuni ordinare a anului 2023, și până la reluarea lucrărilor Parlamentului în cea de-a doua sesiune ordinară a anului 2023, să emită ordonanțe în domenii care nu fac obiectul legilor organice, după cum urmează: (...) V. Transporturi și infrastructură: (...) 4. modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar”.</p> <p>La data de 30 iunie 2022 Guvernul României a adoptat Ordonanța de urgență nr. 107/2022 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, iar la data de 1 martie 2023 Guvernul României a adoptat Hotărârea nr. 187/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor art. 11<sup>2</sup> din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române. În procesul de avizare a H.G. nr. 187/2023 și de implementare a normelor sus-numite au fost identificate o serie de aspecte de ordin juridic neacoperite prin forma O.U.G. nr. 12/1998 așa cum este în vigoare.</p> <p>La data de 16 iunie 2011 Guvernul României a adoptat Ordonanța de urgență nr. 56/2011 pentru stabilirea principiilor de aplicare a tarifelor de deservire generală în transportul feroviar public de călători și Ordonanța de urgență nr. 57/2011 pentru abrogarea unor poziții din anexa la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 36/2001 privind regimul prețurilor și tarifelor reglementate, care se stabilesc cu avizul Oficiului Concurenței, precum și pentru aprobarea unor măsuri cu privire la ajustarea tarifelor de călătorie cu metroul și de transport feroviar, care nu sunt corelate cu noile prevederi ale O.U.G. nr. 12/1998 așa cum este în vigoare la acest moment.</p> <p>Ordonanța Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.</p>
--	--

<p>2.2. Descrierea situației actuale</p>	<p>România, în calitate de stat membru al Uniunii Europene, implementează în prezent o serie de strategii menite să răspundă obiectivului general de decarbonizare a transporturilor până în anul 2050, stabilit, în principal prin Pactul Verde. În acest context, luând în considerare faptul că, așa cum arată și statisticile elaborate de Agenția Europeană de Mediu, sectorul de transport feroviar reprezintă doar 0,4% din poluarea atmosferică generată de întregul sector de transport, comparativ cu 71,1% poluare provenită din transportul rutier, România a adoptat o serie de documente programatice privind reducerea poluării prin transferul modal al transportului de călători și mărfuri dinspre sectorul rutier către cel feroviar. Astfel, prin Hotărârea Guvernului nr. 877/2018 privind adoptarea Strategiei naționale pentru dezvoltarea durabilă a României 2030 s-a identificat faptul că transportul feroviar de mărfuri a scăzut cu 5,2% dar cota sa de piață s-a diminuat de peste 2 ori, de la 39,6% în 2001 la 19,7% în 2007. Din totalul de 322,7 milioane pasageri (transport interurban și internațional) care au călătorit în anul 2007, 71,6% au folosit serviciile transportului rutier și 27,4% ale celui feroviar. Pentru redresarea situației s-a stabilit să se asigure un tratament egal între sistemele de transport din punctul de vedere al finanțării modernizării, reparării și întreținerii infrastructurii și mijloacelor de transport (mai ales în ceea ce privește transportul feroviar), să crească viteza de circulație pe căile ferate la 140-160 km/oră, să se modernizează parcului de material rulant și să se asigure condițiile pentru transferul echilibrat al unei părți din transportul rutier pe cel feroviar, cu ținta de a obține o cotă de piață de 15% (26% pentru transportul de pasageri).</p> <p>În anul 2022 Parlamentul României a adoptat în ianuarie 2023 Legea nr. 14/2023 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 107/2022 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative care prevede posibilitatea constituirii de parteneriate pentru investiții și exploatare a unor active feroviare între autoritățile publice locale sau, după caz, structurile asociative ale autorităților administrației publice locale și companiile feroviare desprinse din Societatea Națională a Căilor Ferate Române (S.N.C.F.R.) în baza mandatului dat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii sau, pentru proprietățile private, de către structurile de administrare a societăților feroviare.</p> <p>Acest demers legislativ se corelează cu alte două actualizări majore ale cadrului legislativ național, respectiv adoptarea la sfârșitul anului 2022 a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 183/2022 privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană și, în trimestrul II al anului 2023 adoptarea Legii nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă. Cele două acte normative creează premisele unor investiții în domeniul ameliorării calității vieții cetățenilor României, prin abordarea multimodală a proiectelor din domeniul mobilității durabile. Mai mult decât atât, actualizarea de la sfârșitul anului 2022 a Codului Administrativ, prin reglementarea consorțiilor administrative, a dat posibilitatea autorităților locale să lucreze proiecte într-un cadru mai flexibil.</p>
--	--

Astfel, o serie de proiecte de investiții sunt subiectul finanțării din fonduri europene nerambursabile prin Programul operațional Transporturi 2021 - 2027 și Programele Operaționale Regionale 2021 - 2027. În absența completării unor prevederi pentru punerea în acord dispozițiile O.U.G. nr. 12/1998, precum și cele ale O.U.G. nr. 83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor cu cele ale Codului administrativ și cu Legea finanțelor publice locale există riscul dezangajării de fonduri, în valoare de aproximativ 2 miliarde euro, în condițiile în care unele măsuri nu pot fi implementate în prezent de toți potențialii beneficiari și promotori de proiecte.

În paralel a început tranziția, în conformitate cu prevederile legislației naționale și europene, către o piață de servicii publice guvernată exclusiv pe baza unor contracte atribuite competitiv, primele licitații fiind programate a fi publicate în iunie 2023. Cu toate acestea prevederile actuale ale legislației, reglementează exclusiv proceduri de atribuire directă a contractelor de servicii publice, punând astfel în pericol demersul de atribuire competitivă. De succesul acestor proceduri competitive depinde și posibilitatea României de a atrage fonduri europene nerambursabile care să finanțeze cel puțin achiziția primelor trenuri electrice noi ale statului Român, evaluate la aproximativ 450 milioane euro.

Totodată, România implementează prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, inclusiv în ceea ce privește asigurarea tranziției către o piață a serviciilor publice de transport feroviar de călători guvernată exclusiv de contracte de servicii publice atribuite prin proceduri competitive. În acest sens, prevederile O.U.G. nr. 12/1998 conțin o serie de prevederi limitative cu privire la procedura de elaborare și atribuire a contractelor, cu riscul eșuării procedurilor de atribuire.

Pe de altă parte, O.U.G. nr. 12/1998 include prevederi legate de introducerea unor servicii publice de transport feroviar de marfă, cu respectarea normelor privind acordarea ajutoarelor de stat, pentru care o instituție publică a statului trebuie să fie însărcinată cu implementarea acestor prevederi.

În vara anului 2022, Parlamentul României a adoptat Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, în baza căreia în jurul municipiului București - cel puțin teritoriul administrativ al județului Ilfov -, municipiilor reședință de județ - cel mult primele două coroane urbane - și municipiilor, altele decât cele reședință de județ - cel mult prima coroană urbană - se pot constitui zone metropolitane în scopul dezvoltării coerente și durabile a unor arii teritoriale urbane și rurale integrate. Politica tarifară a sistemului de transport feroviar de călători nu este, în prezent adaptată pentru sprijini punerea în aplicare a scopurilor amintite, în sensul asigurării unui transport feroviar cu o structură tarifară simplu de utilizat de către călători în pregătirea unor călători directe cu mai multe trenuri și a unor călătorii multimodale.

În anul 2006 s-a înființat Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, ca autoritate națională de siguranță, ca urmare a obligației impuse de Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004

privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară), care a fost transpusă prin Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, prin care în fiecare stat membru trebuia să existe o Autoritate Națională de Siguranță;

Din anul 2006 până în prezent, ASFR a funcționat în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER având independență funcțională și decizională, dar fără personalitate juridică.

Activitățile de certificare și autorizare de siguranță, autorizare/atestare personal, supraveghere în domeniul feroviar și transport cu metroul, de autorizare a liniilor ferate industriale în calitate de autoritate națională de siguranță au fost desfășurate de către ASFR în cadrul AFER.

Potrivit prevederilor art. 1 din Ordonanța Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR denumită în continuare ASFR este instituție publică cu personalitate juridică, finanțată integral din venituri proprii, aflată în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu atribuții principale de autoritate națională de siguranță și de licențiere pentru transportul feroviar și cu metroul, de certificare și autorizare de siguranță, autorizare/atestare personal, supraveghere în domeniul feroviar și transport cu metroul, de autorizare a liniilor ferate industriale, precum și cu alte atribuții prevăzute de legislația în vigoare aplicabilă.

ASFR este independentă în ceea ce privește organizarea, structura juridică și procesul decizional, față de orice operator de transport feroviar, administrator/gestionar de infrastructură feroviară, solicitant sau entitate contractantă și de orice entitate care atribuie contracte de servicii publice.

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.309/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Română, ASFR exercită următoarele atribuții generale:

- de autoritate națională de siguranță așa cum sunt prevăzute la cap. IV din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea nr. 71/2020;
- de licențiere pentru transportul feroviar prevăzute la cap. III din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare;
- de organism, recunoscut la nivel național, de evaluare a aplicării procesului de management al riscului cât și a rezultatelor acestuia, pentru toate domeniile de competență din cadrul sistemului feroviar, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009;
- de organism de certificare în sensul art. 2 lit. (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor în temeiul Directivei (UE)

	<p>2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ de autoritate competentă, în sensul art. 5 lit. f) din Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei („Regulamentul IMI”), să adopte măsurile necesare pentru asigurarea respectării drepturilor călătorilor, conform prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar;</li> <li>➤ de autorizare, control, supraveghere de siguranță, licențiere și certificare de siguranță prevăzute la art. 3 alin. (1), pct. 5 din Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar, în temeiul prevederilor art. 10 alin. (1), art. 12 alin. (1), art. 16 alin. (2) și art. 17 alin. (1) din Ordonanță de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea 71/2020, precum și a art. 27 alin. (1) din aceeași ordonanță coroborat cu prevederile art. 6 lit. b) din Ordonanța Guvernului nr. 14/2023 <i>privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii</i>;</li> <li>➤ de autoritate competentă, în sensul art. 5 lit. f) din Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei („Regulamentul IMI”), de certificare a mecanicilor de locomotivă în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2019/554 al Comisiei de modificare a anexei VI la Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar și a prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 1611/2009 pentru aprobarea Normelor privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, cu modificările și completările ulterioare și de cooperare administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței (IMI) în domeniile de competență;</li> </ul> <p>În acest context desfășurarea de către ASFR a activităților prevăzute în OG nr. 14/2023, ca instituție cu personalitate juridică, impune modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar în care se face trimitere la Autoritatea Feroviară Română – AFER pentru activități care potrivit OG nr. 14/2023 și HG nr. 309/2023 vor fi exercitate de către ASFR.</p>
2.3. Schimbări preconizate	<p>I. La art. I. proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse O.U.G nr. 12/1998:</p> <p>1. La pct. 1 se propune introducerea unei definiții noi, la articolul 1, alineatul (10), litera b<sup>3</sup>), respectiv a societăților feroviare cu capital integral de stat, pentru a avea o exprimare concisă și uniformă la nivelul actului</p>

normativ atunci când se reglementează relațiile companiilor și societăților desprinse din S.N.C.F.R. și aflate în portofoliul statului.

2. La pct. 2 se propune modificarea art. 1, alin. (10), lit. n) pentru clarificarea sensului expresiei „operator de transport feroviar public de călători”, în corelare cu sintagmele obligații de serviciu public și obligații de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local, definite în OUG și în corelare cu definițiile din Regulamentul 1370/2007;

3. La pct. 3 se propune modificarea art. 1, alin. (10), prin introducerea a cinci noi definiții pentru a asigura corelarea cu prevederile Codului Administrativ și O.U.G. nr. 60/2020 privind unele măsuri financiare în vederea implementării proiectelor de infrastructură făcute din perioada de programare 2007-2013 și a proiectelor de asistență tehnică, finanțate din fondurile Uniunii Europene aferente perioadei de programare 2014-2020, precum și în vederea elaborării și implementării strategiilor teritoriale integrate în perioada de programare 2021-2027;

În contextul elaborării Strategiei de dezvoltare economică, socială și de mediu a Văii Jiului, pentru perioada 2022-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 901/2022, un rol important pentru o abordare integrată a proiectelor revine structurii de guvernanță (Asociația pentru Dezvoltare Teritorială Integrată Valea Jiului) care a fost definită și s-a constituit în contextul elaborării acestei strategii, în scopul implementării obiectivelor prevăzute. În procesul de implementare a strategiei și de aderare la obiectivele acesteia vor fi activ implicate toate părțile interesate din Valea Jiului, care pot avea un rol determinant, inclusiv ONG-uri și comunitatea de afaceri, structurile asociative, comunitățile și asociațiile locale, asociațiile de turism și structurile sindicale.

În structura Asociația pentru Dezvoltare Teritorială Integrată, sunt cuprinse, în plus față de unitățile administrativ teritoriale care constituie asociații de dezvoltare intercomunitară universități și ONG-uri din fiecare sector (social, economic, de mediu, dezvoltare urbană). Rolul acestei structuri este de a coordona și asigura implementarea Strategiei (în corelare cu ITI Valea Jiului), oferind sprijin indirect pentru finanțarea proiectelor incluse în Strategie.

4. La pct. 4 se propune completarea art. 1, alin. (10), prin introducerea a trei noi definiții, respectiv pentru expresiile „regenerarea urbană ” și „dezvoltarea zonelor rurale” pentru a clarifica modul de acțiune reglementat prin art. 11<sup>2</sup>, precum și „sprijin public total” pentru a reflecta modul de calcul al fondurilor publice alocate sprijinirii obligațiilor de serviciu public.

5. La pct. 5 se propune modificarea art. 5 prin introducerea a patru alineate noi, alin. (17<sup>1</sup>) - (17<sup>4</sup>), pentru reglementarea modului în care se stabilește prețul contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive, pentru transportul feroviar de călători, atribuite competitiv. Mecanismul de

stabilire și verificare a unui profit rezonabil, prevăzut la cele patru alineate noi, este în conformitate cu prevederile:

a. Regulamentului 1370/2007, respectiv Art. 4, alin. (1) „Contractele de servicii publice și normele generale: (...) (b) stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent: (i) parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există; și(ii) natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces”;

b. Hotărârii Curții Europene de Justiție din cauza C-280/00 Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg împotriva Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, respectiv "2) (...) în al treilea rând, compensația nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor implicate de executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile rezultate și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații; în al patrulea rând, în cazul în care întreprinderea însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public nu este selectată pe baza unei proceduri de achiziții publice, nivelul compensației necesare a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloace de transport, astfel încât să poată îndeplini condițiile necesare pentru serviciul public, le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații, ținând seama de veniturile rezultate și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații"

c. Comunicării Comisiei Europene referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători 2023/C 222/01, respectiv „2.6.1. (...) O procedură competitivă de atribuire care este deschisă, transparentă și nediscriminatorie ar trebui, în principiu, să garanteze că prețul pe care autoritatea competentă îl plătește pentru a obține serviciul public descris în caietul de sarcini implică cel mai mic cost pentru comunitate.(...) Ar trebui remarcat faptul că nici măcar o procedură competitivă de atribuire în sine nu garantează că nu va exista o compensare în exces, și anume că compensația plătită efectiv pe durata contractului nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil în sensul articolului 4 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul 1370/2007.”

d. Comunicării Comisiei Europene privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general 2012/C 8/02, respectiv "cel mai simplu mod pentru ca autoritățile publice să îndeplinească al patrulea criteriu Altmark este de a efectua

o procedură de achiziții publice în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu (...). Conform jurisprudenței Curții de Justiție, o procedură de achiziții publice exclude existența unui ajutor de stat numai în cazul în care permite alegerea ofertantului capabil să furnizeze serviciul „la cel mai scăzut cost pentru comunitate”. (...) în cazurile în care se depune o singură ofertă, procedura de atribuire nu poate fi considerată suficientă pentru a conduce la cel mai scăzut cost pentru comunitate.”

Astfel mecanismele preconizate la pct. 5 respectă regulile de stabilire a necesarului de compensație prevăzute în Regulamentul 1370/2007.

6. La pct. 6 se propune modificarea art. 7 alineatul (2), literelor a) și b) pentru completarea atribuțiilor Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și în domeniul altor documente strategice și programatice, decât strategiile de dezvoltare a infrastructurii feroviare, strategiile de dezvoltare a activităților de transport feroviar, necesare dezvoltării și eficientizării rețelei și serviciilor feroviare din România;

7. La pct. 7 se propune modificarea art. 11<sup>1</sup> alineatul (5) se modifică pentru:

a) corelarea cu prevederile Codului Administrativ și O.U.G. nr. 60/2020;

b) corelarea cu prevederile noului articol 11<sup>3</sup>, care permite constituirea parteneriatelor dintre companiile feroviare și entitățile din subordinea și coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;

c) bunurile care fac obiectul parteneriatelor cu unitățile aflate în subordinea, sub autoritatea, în coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau la care ministerul îndeplinește atribuțiile pe care statul român le are în calitate de unic acționar se închiriază fără licitație deoarece este vorba de un interes public, aprobat la data constituirii parteneriatului, în jurul unor bunuri preidentificate. Organizarea unei licitații ar putea pune în pericol implementarea proiectelor aprobate. Pe de altă parte, în conformitate cu prevederile art. 136, alin. (4) din Constituția României, bunurile proprietate publică sunt date în administrarea CNCF CFR SA și scoaterea din administrarea acesteia ar putea periclita punerea în aplicare a unor strategii de dezvoltare a infrastructurii feroviare.

8. La pct. 8 se propune modificarea art. 11<sup>2</sup> alineatele (1), (2), (4)-(6) și (10)-(11) se modifică pentru:

a) corelarea cu prevederile Codului Administrativ și O.U.G. nr. 60/2020;

b) pentru o completarea a tipului de proiecte ce fac scopul parteneriatelor, în sensul includerii „rețelelor locale și regionale independente destinate serviciilor pentru transportul de călători pe infrastructura feroviară”, „rețelelor destinate doar pentru operarea



serviciilor feroviare de transport urban sau suburban de călători”, „rețelelor destinate doar pentru operarea serviciilor feroviare de transport urban sau suburban de călători”, „liniile ferate industriale și, după caz, infrastructura feroviară privată”, „infrastructura de servicii conexe transportului feroviar, conform prevederilor art. 1 alin. (4), sau, după caz, de servicii adiacente transportului feroviar, conform prevederilor art. 1 alin. (5)”, „căile de comunicație, clădiri, împrejurimi, mobilier urban, amenajări de spații verzi, parcuri și grădini publice, piețe pietonale și celelalte lucrări de amenajare a spațiilor publice care contribuie la reutilizarea spațiului urban sau, după caz, rural și la creșterea calității vieții pentru cetățenii din zonele vizate”, „sistemele de transport inteligente și, după caz, subsisteme sau componente ale acestora”, „sistemele de transport multimodal”;

c) la literele h) și i) au fost introduse o serie de activități care fac obiectul unor proiecte de îmbunătățire a condițiilor de viață a cetățenilor din unități/subdiviziuni administrativ-teritoriale, care pot implica bunuri subutilizate din administrarea companiei naționale de cale ferată;

d) completarea procedurilor de lucru pentru pregătirea proiectelor de investiții, inclusiv introducerea unui sistem de diferențiere între proiectele de complexitate mai mare prevăzute la art. 42, alin 1), lit. a) și b) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice și cele de o complexitate mai redusă prevăzute la art. 42, alin 1), lit. c) din Legea nr. 500/2002 pentru a nu crea presiuni financiare suplimentare asupra bugetelor publice locale și reglementarea dreptului de a încheia contracte de concesiune și, după caz, de locațiune, de către autoritățile publice locale și, după caz, structurile asociative ale autorităților administrației publice locale, cu respectarea normelor de achiziții publice.

9. La pct. 9 se propune completarea art. 11<sup>2</sup> cu un alineat noi (1<sup>1</sup>) pentru o exprimare mai clară a obiectului de activitate a parteneriatelor. Astfel se propun 6 tipuri de proiecte cu caracter preponderent feroviar ( serviciul public de transport feroviar de călători de interes local; dezvoltarea infrastructurii feroviare publice; rețelele locale și regionale independente destinate serviciilor pentru transportul de călători pe infrastructura feroviară; rețelele destinate doar pentru operarea serviciilor feroviare de transport urban sau suburban de călători; liniile ferate industriale și, după caz, infrastructura feroviară privată; infrastructura de servicii conexe transportului feroviar sau, după caz, de servicii adiacente transportului feroviar) pentru a permite autorităților publice locale să se implice prin creșterea capacității administrative, alături de CFR SA în dezvoltarea infrastructurii feroviare și în exploatarea unor bunuri subutilizate.

În plus se propun 6 tipuri de proiecte din sfera dezvoltării și revitalizării zonelor urbane și rurale, cu un grad mai mare sau mai mic de complexitate

(regenerarea urbană; dezvoltarea zonelor rurale; căile de comunicație, clădiri, împrejurimi, mobilier urban, amenajări de spații verzi, parcuri și grădini publice, piețe pietonale și celelalte lucrări de amenajare a spațiilor publice care contribuie la reutilizarea spațiului urban sau, după caz, rural și la creșterea calității vieții pentru cetățenii din zonele vizate; producerea, gestionarea inteligentă, distribuția, stocarea și, după caz, utilizarea de energie din surse regenerabile; sistemele de transport inteligente și, după caz, subsisteme sau componente ale acestora; sistemele de transport multimodal), astfel încât bunurile publice concesionate către CFR SA să aibă un grad de utilizare mai bună și să sprijine proiectele de dezvoltare locală, fără a fi scoase din circuitul feroviar.

10. La pct. 10 se propune completarea art. 11<sup>2</sup> cu un alineat noi (6<sup>1</sup>) pentru corelarea procedurilor de pregătire a proiectelor de investiții de către autoritățile publice locale sau structurile asociative ale autorităților administrației publice locale cu cele ale art. 7 din O.U.G. nr. 12/1998 și corelarea cu prevederile Codului Civil în privința posibilității de constituire a contracte de asociere în participație.

11. La pct. 11 se propune completarea art. 11<sup>2</sup> cu un alineat noi (7<sup>1</sup>) pentru reglementarea cadrului de efectuare a transferului de fonduri publice de la bugetul de stat alocat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii către autoritățile publice locale și, după caz, structurile asociative ale autorităților administrației publice locale.

12. La pct. 12 se propune introducerea unui articol nou 11<sup>3</sup>, prin care se stabilesc procedurile pentru constituirea parteneriatelor pentru implementarea de proiecte și exploatarea bunurilor pe infrastructura feroviară publică și pe bunurile private ale companiei naționale și societăților naționale înființate potrivit prevederilor O.U.G. nr. 12/1998, și în perioada în care statul este acționar unic, cu entitățile din subordinea și coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Reglementarea acestui mecanism de parteneriat între societățile feroviare cu capital de stat și celelalte entități din subordinea și coordonarea Ministerului Transporturilor este necesară pentru a facilita dezvoltarea transportului intermodal din România, precum și a construcțiilor care permit o mai bună interferență și complementaritate între diversele moduri de transport.

Instituirea unui mecanism de parteneriat între unitățile aflate în subordinea, sub autoritatea, în coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau la care ministerul îndeplinește atribuțiile pe care statul român le are în calitate de unic acționar și societățile feroviare cu capital integral de stat pentru a putea pregăti cu celeritate anumite proiecte de investiții în special în domeniul transportului intermodal, ținând cont de faptul că în urma diverselor etape de organizare și reorganizare a Ministerului Transporturilor și a unităților subordonate proprietatea asupra bunurilor imobile de interes comun este divizată între mai multe societăți.

Astfel, fără a se pune în pericol nevoile de dezvoltare ulterioară a infrastructurii feroviare, bunurile care sunt utilizate mai puțin sau cele la care este nevoie de un acces mai rapid pot constitui baza parteneriatelor sus menționate.

13. La pct. 13 se propune completarea art. 24 pentru corelarea cu prevederile art. 7 în ceea ce privește pregătirea proiectelor de investiții în tronsoane noi de cale ferată în baza parteneriatelor cu autoritățile publice locale sau structurile asociative ale autorităților administrației publice locale.

14. La pct. 14 și 15 se propune modificarea și completarea art. 39 privind procedurile de elaborare, atribuire și aprobare a contractelor de servicii publice în transportul feroviar de călători pentru asigurarea trecerii la procedurile de atribuire competitivă așa cum este prevăzut în art. 5, alin. (3) și art. 8, alin (2) pct. (iii) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului cu modificările și completările ulterioare:

a) ținând cont de faptul că aceste contracte de servicii publice au caracter multianual, cu o perioadă maximă de valabilitate de 15 ani, conform prevederilor art. 4, alin. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;

b) în vederea asigurării unui cadru transparent și predictibil privind organizarea procedurii de atribuire competitivă a contractelor de servicii publice de transport feroviar de călători este necesară stabilirea unei proceduri în cadrul căreia elementele principale ale contractelor și etapele de organizare a procedurii de publicare, evaluare și atribuire să fie aprobate în avans de către Guvernul României, astfel încât să se poată asigura și corelarea cu prevederile art. 30, alin. (2) din Legea responsabilității fiscal-bugetare nr. 69/2010, republicarea a doua, cu modificările și completările ulterioare, și a prevederilor art. 3, alin. (5) și (6) și art. 15, alin. (1) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare;

c) se propune modificarea alin. (1)<sup>1</sup> în sensul în care Guvernul adoptă, prin hotărâre, elementele principale ale caietelor de sarcini și ale contractelor de servicii publice conform prevederilor, structura obligațiilor de servicii publice, respectiv modul de grupare a rutelor și serviciilor vizate, valoarea sprijinului public total preliminar anual aferent implementării tuturor obligațiilor de servicii publice cu respectarea prevederilor art. 30, alin. (2) din Legea responsabilității fiscal-bugetare nr. 69/2010, republicarea a doua, cu modificările și completările ulterioare, și a prevederilor art. 3, alin. (5) și (6) și art. 15, alin. (1) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare și, defalcat, pentru fiecare

contract de servicii publice în parte și care părți ale contractelor de servicii publice sunt confidențiale și nu sunt publicate;

d) se propune introducerea unui alineat nou (1<sup>2</sup>) în sensul în care autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii elaborează propunerile de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice cu respectarea hotărârilor adoptate de Guvern, supune dezbaterii publice propunerile de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice elaborate, adoptă forma finală a propunerilor de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice, derulează procedurile de transparență și de atribuire a contractelor de servicii publice, supune analizei Guvernului propuneri de amendare a hotărârilor adoptate de acesta, actualizează contractele de servicii publice ori de câte ori este necesar, cu încadrarea în prevederile hotărârilor adoptate de Guvern, transmite fiecărui operator de transport feroviar de călători contractele de servicii publice încheiate cu acesta, inclusiv părțile declarate confidențiale, publică și arhivează pe pagina de internet proprie contractele de servicii publice atribuite și actele adiționale adoptate, incluzând referințe vizibile la părțile declarate confidențiale, asigură accesul liber al cetățenilor la informațiile declarate confidențiale din cadrul contractelor de servicii publice, cu respectarea prevederilor art. 12, alin. (1), lit. c) din Legea nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public.

II. La art. II proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse Ordonanței de Guvern nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate C.F.R. - S.A., cu modificările și completările ulterioare:

1. La pct. 1 se propune modificarea art. 8, alin. (1) și (2) în sensul completării alin. (1) cu „Autorizația de exploatare a fiecărei linii ferate industriale” și înlocuirii la alin. (2) a sintagmei „Autoritatea Feroviară Română – AFER” cu „ Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR”.
2. La pct. 2 se propune completarea art. 8, după alin. (2<sup>1</sup>), cu un nou alineat (2<sup>2</sup>) care să prevadă faptul că Regulamentul tehnic de exploatare al unei linii ferate industriale se întocmește și pentru liniile ferate industriale a căror linii au doar rol de tranzit pentru gestionarii de linii ferate industriale din amonte, motivat de faptul că este necesară asigurarea condițiilor tehnice și pentru aceste linii ferate industriale de tranzit.
3. La pct. 3 se propune modificarea art. 8, alin. (3) în sensul reglementării modului de întocmire a regulamentelor tehnice de exploatare în cazul liniilor ferate industriale de grup care sunt racordate direct sau indirect prin același punct de racord la infrastructura CFR.

4. La pct. 4 se propune introducerea la art.8, după alin. (3), a două noi alineate, alin. (4) și (5) prin care să fie reglementată depunerea la ASFR a documentației necesare obținerii Autorizației de exploatare a unei linii ferate industriale, precum și definirea gestionarului de linie ferată industrială.
5. La pct. 5 se propune modificarea art. 9, în sensul în care exploatarea liniilor ferate industriale se poate realiza de persoanele juridice, gestionari de linii ferate industriale.
6. La pct. 6 se propune modificarea art. 10 în sensul înlocuirii sintagmei „proprietarul liniei ferate industriale” cu „gestionarul liniei ferate industriale” întrucât gestionarea unei linii ferate industriale se poate face și de către alte persoane juridice care dețin cu chirie linia ferată industrială.
7. La pct. 7 se propune modificarea art.11 prin înlocuirea sintagmei „Agentul economic care deține în proprietate sau cu chirie linia ferată industrială” cu „Gestionarul liniei ferate industriale”.
8. La pct. 8 se propune modificarea art.12, alin. (1) în sensul înlocuirii sintagmei „proprietarii de linii ferate industriale” cu „gestionarii de linii ferate industriale” și stabilirii/ delimitării activităților ce pot fi desfășurate pe linia ferată industrială de către Autoritatea Feroviară Română – AFER și de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română –ASFR.
9. La pct. 9 se propune modificarea art. 12, alin. (2) în sensul stabilirii competențelor atunci când se constată neconformități cu privire la starea tehnică a liniei ferate industriale.
10. La pct. 10 se propune modificarea art.13 în sensul înlocuirii sintagmei „proprietarul liniei ferate industriale” cu „gestionarul liniei ferate industriale”.
11. La pct. 11 se propune modificarea art.14, alineatul (2) și (3) în sensul înlocuirii sintagmei „proprietarii de linii ferate industriale” cu „gestionarii de linii ferate industriale”.
12. La pct. 12 se propune abrogarea, alin. (4) de la art. 14 din considerentul că ASFR nu are competență să intervină în relația contractuală dintre părțile semnatare ale unui contract care face obiectul tarifului de acces pe liniile ferate industriale proprietate a acestora.
13. La pct. 13 se propune modificarea art.16 în sensul înlocuirii sintagmei „închiderea circulației pe o linie ferată industrială de tranzit” cu „desființarea liniei ferate industriale de tranzit” pentru a nu intra în contradicție cu prevederile art. 12 referitoare la închiderea unei linii ferate industriale din cauze tehnice și introducerea unei noi litere, lit. e) prin care să fie reglementată desființarea unei linii ferate industriale atunci când nu există nici o parte interesată de închirierea sau cumpărarea acesteia.
14. La pct. 14 se propune, introducerea după art. 16, a unui nou articol, articolul 16<sup>1</sup> prin care să fie reglementată întreținerea tehnică și verificarea periodică a liniilor ferate industriale de tranzit de către gestionarii de linii ferate industriale aflați în amonte atunci când

proprietarii liniilor de tranzit nu sunt interesați de exploatarea acestor linii.

15. La pct. 15 se propune modificarea art. 18, alin. (2) în sensul înlocuirii sintagmei „Autorității Feroviare Române - AFER”, cu „Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR”.

16. La pct. 16 se propune modificarea art.19, alin. (1) și (2) în sensul actualizării cuantumului amenzilor.

III. La art. III. proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse O.U.G nr. 56/2011:

1. La pct. 1 se propune completarea articolului 1, cu șase noi alineate, alinatele (1<sup>1</sup>) - (1<sup>6</sup>) pentru stabilirea unui sistem de emitere a biletelor de călătorie pe calea ferată coordonat cu noua formă asociativă a municipiilor și localităților din coroana 1 și 2 a acestora, prevăzută prin Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, cu modificările și completările ulterioare. Astfel se introduce sistemul de bilet cu valoare zonală, cu o distanță raportată la stația principală de deservire a municipiului, biletul este valabil la orice operator și tren de pe această rută și se elimină obligația rezervării de loc pentru distanța cuprinsă între 0 și 40 km. Totodată se stabilește principiul de decontare între operatori a sumelor încasate pentru trenurile altui operator.

În același timp, se propune introducerea unei definiții a conceptului de tarif de transport, în sensul ordonanței, care cuprinde atât tariful perceput pentru o legitimație de călătorie simplă, cât și tariful perceput pentru o legitimație de călătorie valabilă pentru efectuarea călătoriilor multiple, pe o anumită perioadă și distanță, de tip abonament, autorizație de călătorie sau, după caz, permis de călătorie.

2. La pct. 2 se propune modificarea art. 2, alin. (1) și (2) în sensul reglementării procedurii de elaborare și aprobare a propunerilor de acte normative privind tarifele care pot fi percepute de operatorii de transport feroviar public de călători, în baza fundamentărilor realizate de autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

3. La pct. 3. se propune introducerea la art. 2 a patru alineate noi, (2<sup>1</sup>) - (2<sup>4</sup>), care reglementează principiile de stabilire a tarifelor metropolitane, corelate între valorile stabilite de autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și cele stabilite de autoritățile locale competente, precum și mecanismul de evitare a plății unei compensații în exces.

4. La pct. 4, se propune, în plus, introducerea la art. 2 a unui alineat nou (2<sup>5</sup>) prin care se stabilește o regulă predictibilă de actualizare a tarifelor stabilite prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, în corelare cu inflația și cu programul de mers de tren.

IV. La art. IV proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse O.U.G nr. 57/2011:

1. La punctul unic se propune eliminarea sintagmei „și de transport feroviar de călători” pentru a evita dubla reglementare în condițiile prevederilor O.U.G. nr. 56/2011 pentru stabilirea principiilor de aplicare a tarifelor de deservire generală în transportul feroviar public de călători, cu modificările și completările ulterioare.

V. La art. V proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic European, cu modificările și completările ulterioare:

1. La pct. 1 se propune înlocuirea sintagmei Organismul de Licențe Feroviare Român cu Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, pentru corelarea cu prevederile O.G. nr. 14/2023.
2. La pct. 2 se propune modificarea art. 3, pct.6 în sensul înlocuirii sintagmei „Organismul de Licențe Feroviare Român, organism independent, constituit în cadrul Autorității Feroviare Române - A.F.E.R.” cu „ Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR”.
3. La pct. 3 se propune modificarea art.16, alineatul (1) și (2) în sensul înlocuirii sintagmei „Organismul de Licențe Feroviare Român, înființat în temeiul Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare, care funcționează ca organism independent din punct de vedere funcțional și decizional în cadrul Autorității Feroviare Române - A.F.E.R” cu „ Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar” și a sintagmei „Organismul de Licențe Feroviare Român” cu „ Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR”.
4. La pct. 4 se propune modificarea art. 16, alin. (3) lit. g) în sensul înlocuirii sintagmei „Buletinul AFER și pe pagina de internet a OLFR” cu sintagma „pagina proprie de internet a A.S.F.R.”.
5. La pct. 5 se propune modificarea art. 56, alin. (9) în sensul înlocuirii sintagmei „Hotărârii Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, cu modificările ulterioare” cu „Hotărârii Guvernului nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar” și a sintagmei” Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate să furnizeze Autorității de Siguranță Feroviară Română și OLFR” cu „Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate să furnizeze Autorității de Siguranță Feroviară Română”.

VI. La art. VI proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 73/2019:

1. La pct. 1 se introduc două noi alineate, (4) și (5), pentru reglementarea modului de implementare a regulilor de siguranță feroviară specifice activităților de transport cu metroul.
2. La pct. 2 propune modificarea art.3, pct.4 în sensul înlocuirii sintagmei „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul Autorității Feroviare Române, denumită în continuare AFER” cu „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, denumită în continuare ASFR”, ca urmare a înființării ca instituție cu personalitate juridică potrivit Ordonanței Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
3. La pct. 3 se propune modificarea art.11, alin. (1) în sensul înlocuirii sintagmei „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin AFER”, cu „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR.” Și se propune modificarea art.11, alin. (2) în sensul înlocuirii sintagmei „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin AFER”, cu „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR.”
4. La pct. 4 se propune modificarea art.16, alin. (1) în sensul înlocuirii Ordonanței Guvernului nr. 95/1998, aprobată cu modificări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare cu Ordonanța Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, iar alin. (4) se modifică în sensul definirii conducerii ASFR, formată din director general și consiliu de conducere și metoda de numire a conducerii ASFR.
5. La pct. 5 se propune introducerea la art. 16 a trei alineate noi (5) – (7) care reglementează criteriile de selecție a directorului general și a membrilor în consiliul de conducere în corelare cu prevederile Regulamentul delegat (UE) 2018/761 al Comisiei din 16 februarie 2018 de stabilire a metodelor comune de siguranță pentru supravegherea de către autoritățile naționale de siguranță după eliberarea unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1077/2012 al Comisiei, cu modificările și completările ulterioare și remunerarea membrilor din consiliul de conducere.
6. La pct. 6 se propune modificarea art. 18, alineatul (3) în sensul înlocuirii sintagmei „Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER, cu modificările și completările ulterioare” cu „Hotărârea Guvernului nr.309/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR”.
7. La pct. 7 se propune modificarea art. 19 în sensul înlocuirii sintagmei „site-ul AFER” cu „site-ul propriu”.



	<p>8. La pct. 8 se propune abrogarea art.27 în temeiul prevederilor art. 1 din OG. nr. 14/2023 care prevede faptul că ASFR preia activitățile din domeniul licențierii pentru transportul feroviar.</p> <p>9. La pct. 9 se propune abrogarea art.28 în temeiul prevederilor art. 2 alin. (1) din OG nr. 14/2023 care prevede faptul că AFER preia activitățile din domeniul Organismului Notificat Feroviar Român - ONFR.</p> <p>10. La pct. 10 se propune modificarea art. 29, alin. (2), lit.d) în sensul înlocuirii sintagmei „de pe site-ul AFER” cu „site-ul propriu”.</p> <p>11. La pct. 11 se propune modificarea art. 29, alin. (4) în sensul înlocuirii sintagmei „ în termen de cel mult 48 de ore” cu „în termen de cel mult 15 zile”.</p> <p>VII. La articolul VII se propune abrogarea articolului 17 din Hotărârea Guvernului nr. 1453 din 8 decembrie 2022 pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada decembrie 2022-11 decembrie 2032 în transportul feroviar public de călători, stabilirea unor condiționalități pentru Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar și Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., în vederea implementării obligațiilor de serviciu public feroviar din România, precum și pentru aprobarea metodologiilor de predare în cadrul contractelor de servicii publice cu atribuire directă a materialului rulant feroviar achiziționat cu fonduri europene, pentru a evita dubla reglementare cu cele ale art. 2<sup>1</sup> din O.U.G. nr. 56/2011.</p> <p>VIII. La articolul VIII se propune supunerea spre adoptarea Guvernului, în termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a ordonanței, a propunerilor de hotărâri prevăzute la art. I, pct. 14, alin. (1<sup>1</sup>), și art. VI, pct. I, alin. (5).</p> <p>IX. La articolul IX se propune elaborarea de către Autoritatea pentru Reformă Feroviară, în termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a ordonanței, a propunerilor de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice, prevăzute la art. I, pct. 15, alin. (1<sup>2</sup>).</p> <p>X. La articolul X se propune supunerea spre adoptarea de către ministrul transporturilor și infrastructurii a propunerii de ordin, elaborat de Autoritatea pentru Reformă Feroviară , prevăzute art. III, pct. 1, alin. (1<sup>1</sup>).</p> <p>XI. La articolul XI se propune ca în termen de 60 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a ordonanței să intre în vigoare contravențiile și sancțiunile prevăzute la art. V, pct. 15.</p> <p>XII. La articolul XII se propune intrarea în vigoare în termen de de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a ordonanței a contravențiilor și sancțiunilor prevăzute la art. XI, pct. 8.</p>
2.4. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 3-a**  
**Impactul socioeconomic**

<p>3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ</p>	<p>Creșterea capacității administrative în domeniul elaborării, implementării și exploatării proiectelor de investiții din domeniul transportului feroviar, prin cooptarea de experți prin intermediul bugetelor locale.</p> <p>Astfel, pe termen scurt, se preconizează creșterea capacității administrative în domeniul pregătirii și implementării proiectelor de investiții cunoscute sub titlul de "Trenurile metropolitane", cu un buget total de 1,050 miliarde EURO, din care fonduri europene nerambursabile atrase în economia românească în proporție de 85%, precum și proiectele cunoscute sub titlul "Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere", cu un buget total de 2,250 miliarde EURO, din care fonduri europene nerambursabile atrase în economia românească în proporție de 40%.</p> <p>Reglementarea activităților ASFR permite, între altele, monitorizarea proiectelor feroviare în concordanță cu prevederile standardelor tehnice de interoperabilitate, asigurând conformitatea cu normele europene în vederea recepționării lucrărilor.</p>
<p>3.2. Impactul social</p>	<p>Implementarea unor măsuri noi privind introducerea titlurilor de călătorie feroviare metropolitane, potențial subvenționate și de către autoritățile locale pentru stabilirea unor tarife mai scăzute, va contribui la creșterea mobilității durabile, incluziunii sociale a populației care locuiește în bazinul de captură al zonelor metropolitane, accesul la locuri de muncă și centre de învățământ mai bune.</p>
<p>3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului</p>	<p>Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.</p>
<p>3.4. Impactul macroeconomic</p>	<p>Proiectul de act normativ vizează creșterea eficienței modului de gestionare a bunurilor publice și private din domeniul feroviar și de creștere a competitivității serviciilor publice de transport feroviar de călători, cu impact asupra reducerii necesarului de subvenționare raportată la numărul de călători transportați.</p>
<p>3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici</p>	<p>Proiectul de act normativ vizează creșterea eficienței modului de gestionare a bunurilor publice și private din domeniul feroviar și de creștere a competitivității serviciilor publice de transport feroviar de călători, cu</p>

	impact asupra reducerii necesarului de subvenționare raportată la numărul de călători transportați.
3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat	<p>Din punct de vedere al ajutoarelor de stat, investițiile se realizează în conformitate cu prevederile legale în vigoare iar bunurile imobile rezultate ca urmare a investițiilor autorităților publice locale se transferă în patrimoniul privat al statului.</p> <p>Crearea unui mecanism transparent și predictibil de pregătire, atribuire competitivă și implementare a unor contracte de servicii publice de transport feroviar de călători, corelat cu mecanismul de a pune la dispoziția operatorilor a unor elemente costisitoare care constituie "infrastructura" de servicii, precum trenurile și locomotivele achiziționate cu sprijinul fondurilor europene nerambursabile, va contribui la creșterea numărului de jucători de pe această piață.</p> <p>Totodată, mecanismele de punere la dispoziție a pieței a bunurilor rezultate din investițiile structurilor centrale din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și din cele realizate în parteneriat cu autoritățile locale, sunt în corelare cu prevederile normelor naționale și europene în domeniul ajutoarelor de stat.</p>
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	<p>Proiectul de act normativ vizează creșterea capacității administrative a companiilor de stat din domeniul feroviar în pregătirea și derularea achizițiilor publice necesare dezvoltării infrastructurii. Astfel numărul procedurilor publice va fi în creștere în perioada următoare.</p> <p>Totodată, crearea unui mecanism transparent și predictibil de pregătire, atribuire competitivă și implementare a unor contracte de servicii publice de transport feroviar de călători, corelat cu mecanismul de a pune la dispoziția operatorilor a unor elemente costisitoare care constituie "infrastructura" de servicii, precum trenurile și locomotivele achiziționate cu sprijinul fondurilor europene nerambursabile, va contribui la creșterea numărului de jucători de pe această piață.</p>
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Creșterea competitivității transportului feroviar, cu consecințe privind creșterea cotei modale a acestuia în cadrul sistemului național de transport, va avea ca efect diminuarea emisiilor poluante și a emisiei de gaze cu efect de seră, ceea ce va permite limitarea cheltuielilor bugetare în domeniul sănătății și al protecției mediului pentru compensarea efectelor negative generate de aceste tipuri de emisii.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Nu au fost identificate.

3.8.Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ vizează încurajarea politicilor de transfer modal al fluxurilor de mărfuri și călători spre transportul feroviar, pentru atingerea obiectivelor de depoluare stabilite prin Pactul Verde, dar și încurajarea competitivității serviciilor feroviare de transport călători și mărfuri cu impact asupra reducerii unitare a efortului sprijinului public și creșterea durabilității economice a sectorului feroviar.
3.9. 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), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri**

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe cinci ani
		3	4	5	6	
- mii lei -						
1	2	3	4	5	6	7
4.1. 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 de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
d) alte tipuri de venituri						
4.2. 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						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						

b) bugete locale					
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Nu au fost identificate, propunerile de modificări legislative vizând optimizarea unor procese deja reglementate anterior.				
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Nu au fost identificate, propunerile de modificări legislative vizând optimizarea unor procese deja reglementate anterior.				
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare					
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	Nu au fost identificate, propunerile de modificări legislative vizând optimizarea unor procese deja reglementate anterior.				
4.8. Alte informații	Nu este cazul				

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

5.1. 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.	<p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare</li> <li>2. Ordonanța de Guvern nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate C.F.R. - S.A., cu modificările și completările ulterioare</li> <li>3. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 56/2011 pentru stabilirea principiilor de aplicare a tarifelor de deservire</li> </ol>
--	--

generală în transportul feroviar public de călători, cu modificările și completările ulterioare

4. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2011 pentru abrogarea unor poziții din anexa la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 36/2001 privind regimul prețurilor și tarifelor reglementate, care se stabilesc cu avizul Oficiului Concurenței, precum și pentru aprobarea unor măsuri cu privire la ajustarea tarifelor de călătorie cu metroul și de transport feroviar, cu modificările și completările ulterioare

5. Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare

6. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 1002 din 12 decembrie 2019 cu modificările și completările ulterioare

7. Hotărârea Guvernului nr. 1453 din 8 decembrie 2022 pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada decembrie 2022-11 decembrie 2032 în transportul feroviar public de călători, stabilirea unor condiționalități pentru Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar și Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., în vederea implementării obligațiilor de serviciu public feroviar din România, precum și pentru aprobarea metodologiilor de predare în cadrul contractelor de servicii publice cu atribuire directă a materialului rulant feroviar achiziționat cu fonduri europene

b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții:

1. Actualizarea Hotărârii Guvernului nr. 1453/2022 pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada decembrie 2022-11 decembrie 2032 în transportul feroviar public de călători, stabilirea unor condiționalități pentru Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar și Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., în vederea implementării obligațiilor de serviciu public feroviar din România, precum și pentru aprobarea metodologiilor de predare în cadrul contractelor de servicii publice cu atribuire directă a materialului rulant feroviar achiziționat cu fonduri europene;

2. Actualizarea Hotărârii Guvernului nr. 187/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor

	<p>art. 11<sup>2</sup> din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române;</p> <p>3. elaborare propunere de hotărâre a guvernului privind aprobarea elementelor principale ale caietelor de sarcini și ale contractelor de servicii publice pentru transporturile publice feroviare de călători, structura obligațiilor de servicii publice, respectiv modul de grupare a rutelor și serviciilor vizate, valoarea sprijinului public total preliminar anual aferent implementării tuturor obligațiilor de servicii publice și, defalcat, pentru fiecare contract de servicii publice în parte și care părți ale contractelor de servicii publice sunt confidențiale și nu sunt publicate;</p> <p>5. Actualizarea Ordinului Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 153/2011 privind modificarea și completarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.816/2005, și pentru definirea trenurilor de călători în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători</p> <p>6. Actualizarea Ordinului Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 548/2022 pentru aprobarea tarifelor de deservire generală din transportul feroviar public de călători</p> <p>7. Actualizarea Hotărârii Guvernului nr. 98/2017 privind organizarea și funcționarea Autorității de Reformă Feroviară și pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor;</p>
<p>5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice</p>	<p>Proiectul de act normativ nu modifică legislația în domeniul achizițiilor publice.</p>
<p>5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>

5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

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

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 561/2009.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Proiectul de act normativ a fost transmis spre consultare în baza prevederilor din Hotărârea nr. 635/2022 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative, procedură în corelare cu prevederile art. 86 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.



6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Nu este cazul
6.5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ va fi supus avizării Consiliului Legislativ, Consiliului Concurenței și Consiliului Economic și Social. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Curtea de Conturi și Consiliul Suprem de Apărare a Țării.
6.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 7-a**  
**Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normative**

7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea 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 cu modificările și completările ulterioare.
7.2. 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.

## Secțiunea a 8-a

### Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1. Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ existente	Nu este cazul.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Ordonanță *pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului feroviar*, pe care îl supunem spre aprobare.

## MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

SORIN MIHAI GRINDEANU

AVIZĂM FAVORABIL:

VICEPRIM-MINISTRU

MARIAN NEACȘU

MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI  
PROIECTELOR EUROPENE

ADRIAN CÂCIU

MINISTRUL DEZVOLTĂRII,  
LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI  
ADMINISTRAȚIEI

ADRIAN-IOAN VEȘTEA

PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ  
PENTRU ACHIZIȚII PUBLICE

IULIANA FECLISTOV

MINISTRUL CULTURII

RALUCA TURCAN

MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE

LUMINIȚA-TEODORA ODOBESCU

MINISTRUL MUNCII  
ȘI SOLIDARITĂȚII SOCIALE

MARIUS-CONSTANTIN BUDĂI

MINISTRUL FINANȚELOR

MARCEL-IOAN BOLOȘ

MINISTRUL JUSTIȚIEI

ALINA-ȘTEFANIA GORGHIU

**Secțiunea a 8-a**

**Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ**

8.1. Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ existente	Nu este cazul.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Ordonanță *pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului feroviar*, pe care îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN MIHAI GRINDEANU**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**VICEPRIM-MINISTRU**

**MARIAN NEACȘU**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI  
PROIECTELOR EUROPENE**

**ADRIAN CĂCIU**

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII,  
LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI  
ADMINISTRAȚIEI**

**ADRIAN-IOAN VEȘTEA**

**PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ  
PENTRU ACHIZIȚII PUBLICE**

**IULIANA FECLISTOV**

**MINISTRUL CULTURII**

**RALUCA TURCAN**

**MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE**

**LUMINIȚA-TEODORA ODOBESCU**

**MINISTRUL MUNCII  
ȘI SOLIDARITĂȚII SOCIALE**

**MARIUS-CONSTANTIN BUDĂI**

**MINISTRUL FINANȚELOR**

**MARCEL-IOAN BOLOȘ**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**ALINA-ȘTEFANIA GORGHIU**

Secțiunea a 8-a

Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1. Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ existente	Nu este cazul.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Ordonanță *pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului feroviar*, pe care îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN MIHAI GRINDEANU**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**VICEPRIM-MINISTRU**

**MARIAN NEACȘU**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI  
PROIECTELOR EUROPENE**

**ADRIAN CÂCIU**

**PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ  
PENTRU ACHIZIȚII PUBLICE**

**IULIANA FECLISTOV**

**MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE**

**LUMINIȚA-TEODORA ODOBESCU**

**MINISTRUL FINANȚELOR**

**MARCEL-IOAN BOLOȘ**

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII,  
LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI  
ADMINISTRAȚIEI**

**ADRIAN-IOAN VEȘTEA**

**MINISTRUL ~~CULTURII~~**

**RALUȚA ~~TURCAN~~**

**MINISTRUL MUNCII  
ȘI SOLIDARITĂȚII SOCIALE**

**MARIUS-CONSTANTIN BUDĂI**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**ALINA-ȘTEFANIA GORGHIU**

**Secțiunea a 8-a**

**Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ**

8.1. Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ existente	Nu este cazul.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Ordonanță *pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului feroviar*, pe care îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN MIHAI GRINDEANU**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**VICEPRIM-MINISTRU**

**MARIAN NEACȘU**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI  
PROIECTELOR EUROPENE**

**ADRIAN CÂCIU**

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR  
PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI**

**ADRIAN-IOAN VEȘTEA**

**PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ  
PENTRU ACHIZIȚII PUBLICE**

**IULIANA FECLISTOV**

**MINISTRUL CULTURII**

**RALUCA TURCAN**

**MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE**

**LUMINIȚA-TEODORA ODOBESCU**

**MINISTRUL MUNCII  
ȘI SOLIDARITĂȚII SOCIALE**

**SIMONA BUCUR**

**MINISTRUL FINANȚELOR**

**MARCEL-IOAN BOLOȘ**

**PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ A  
FUNCȚIONARILOR PUBLICI**

**VALENTIN COZMA**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**ALINA-ȘTEFANIA GORGHIU**

**Secțiunea a 8-a**  
**Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ**

8.1. Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ existente	Nu este cazul.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Ordonanță *pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului feroviar*, pe care îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN MIHAI GRINDEANU**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**VICEPRIM-MINISTRU**

**MARIAN NEACȘU**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI  
PROIECTELOR EUROPENE**

**ADRIAN CĂCIU**

**PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ  
PENTRU ACHIZIȚII PUBLICE**

**IULIANA FECLISTOV**

**MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE**

**LUMINIȚA-TEODORA ODOBESCU**

**MINISTRUL FINANȚELOR**

**MARCEL-IOAN BOLOȘ**

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII,  
LUCRĂRIILOR PUBLICE ȘI  
ADMINISTRAȚIEI**

**ADRIAN-IOAN VEȘTEA**

**MINISTRUL CULTURII**

**RALUCA TURCAN**

**MINISTRUL MUNCII  
ȘI SOLIDARITĂȚII SOCIALE**

**MARIUS-CONSTANTIN BUDĂI**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**ALINA-ȘTEFANIA GORGHIU**

**Secțiunea a 8-a**

**Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ**

8.1. Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ existente	Nu este cazul.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Ordonanță *pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului feroviar*, pe care îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN MIHAI GRINDEANU**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**VICEPRIM-MINISTRU**

**MARIAN NEACȘU**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI  
PROIECTELOR EUROPENE**

**ADRIAN CÂCIU**

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR  
PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI**

**ADRIAN-IOAN VEȘTEA**

**PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ  
PENTRU ACHIZIȚII PUBLICE**

**IULIANA FECLISTOV**

**MINISTRUL CULTURII**

**RALUCA TURCAN**

**MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE**

**LUMINIȚA-TEODORA ODOBESCU**

**MINISTRUL MUNCII  
ȘI SOLIDARITĂȚII SOCIALE**

**SIMONA BUCURA- OPRESCU**

**MINISTRUL FINANȚELOR**

**MARCEL-IOAN BOLOȘ**

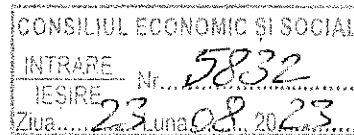
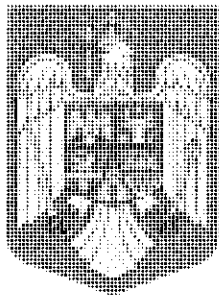
**PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ A  
FUNCȚIONARILOR-PUBLICI**

**~~VASILE FELIX COZMA~~**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**ALINA-ȘTEFANIA GORGHIU**

# GUVERNUL ROMÂNIEI



## ORDONANȚĂ

**pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului feroviar**

În temeiul art. 108, alin. (1) și (3) din Constituția României, republicată, și al art. 1 pct. V poz.4 din Legea nr. 193/2023 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță.

**Art. I** - Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 834 din 09 septembrie 2004, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 1, alineatul (10), după litera b<sup>2</sup>), se introduce o literă nouă, litera b<sup>3</sup>) cu următorul cuprins:

„b<sup>3</sup>) societăți feroviare cu capital integral de stat - reprezintă administratorul infrastructurii feroviare, operatorii de transport feroviar, precum și filiale acestora, în perioada în care statul este acționar unic;”

2. La articolul 1, alineatul (10), litera n) se modifică și va avea următorul cuprins:

„n) operator de transport feroviar public de călători – operator de transport feroviar care îndeplinește, după caz, obligații de serviciu public și obligații de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local;”

3. La articolul 1, alineatul (10), după litera y), se introduc cinci litere noi, literele y<sup>1</sup>) – y<sup>5</sup>), cu următorul cuprins:

„y<sup>1</sup>) subdiviziune administrativ-teritoriale a municipiilor - are înțelesul prevăzut la art. 5, lit. mm) din O.U.G. nr. 57/2019;

y<sup>2</sup>) consorțiu administrativ - are înțelesul prevăzut la art. 89, alin. 8<sup>1</sup>-8<sup>2</sup> din O.U.G. nr. 57/2019;

y<sup>3</sup>) asociere de U.A.T.-uri - are înțelesul prevăzut la art. 89, alin. 8 din O.U.G. nr. 57/2019;

y<sup>4</sup>) zonă metropolitană - are înțelesul prevăzut la art. 5, lit. qq) din O.U.G. nr. 57/2019;

y<sup>5</sup>) asociație pentru dezvoltare teritorială integrată - asociație constituită în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 26/ 2000 cu privire la asociații și fundații, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare O.G. nr. 26/2000, recunoscută de Guvernul României ca fiind de utilitate publică, conform prevederilor art. 38 - 45 din O.G. nr. 26/2000, și care vizează îndeplinirea obiectivelor minimale privind:



(i) elaborarea și implementarea de politici și strategii privind diminuarea dezechilibrelor existente în teritoriul vizat prin stimularea dezvoltării echilibrate, recuperarea accelerată a întârzierilor în domeniul economic și social a zonelor mai puțin dezvoltate, precum și preîntâmpinarea producerii de noi dezechilibre,

(ii) inițierea, promovarea și derularea unor proiecte de dezvoltare integrată a teritoriului vizat și de atenuare a discrepanțelor de dezvoltare între localitățile membre ale asociației și celelalte localități de la nivelul județului și al regiunii;”

4. La articolul 1, alineatul (10), după litera dd), se introduc trei litere noi, literele ee) - gg) cu următorul cuprins:

„ee) regenerarea urbană - are înțelesul prevăzut la art. 2, lit. a) din Ordonanța de urgență nr. 183/2022 privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană, cu modificările și completările ulterioare;

ff) dezvoltarea zonelor rurale – în sensul prezentului act normativ, reprezintă o serie de măsuri dedicate îmbunătățirii calității vieții locuitorilor din zonele rurale, având ca obiective:

- (i) conservarea și valorificarea resurselor naturale și antropice existente,
- (ii) diversificarea activităților economice ca o condiție prealabilă pentru stabilizarea demografică;
- (iii) creșterea accesibilității rutiere și feroviare și a conectivității digitale,
- (iv) îmbunătățirea accesului populației la servicii de interes general,
- (v) creșterea rezilienței la schimbările climatice, riscuri naturale și crize economice,
- (vi) stimularea capacității de cooperare și, după caz, asociere a unităților administrativ-teritoriale în vederea gestionării unor provocări comune sau a valorificării unor elemente de potențial;

gg) sprijin public total - reprezintă un beneficiu financiar care constă din subvenții de exploatare, facilități de călătorie și subvenții de investiții, acordat direct sau indirect de către autoritatea competentă, din fonduri publice, către operatorii de transport feroviar public, în perioada de valabilitate a contractelor de servicii publice.”

5. La articolul 5, după alineatul (17) se introduc patru alineate noi, alineatele (17<sup>1</sup>) - (17<sup>4</sup>), cu următorul cuprins:

„(17<sup>1</sup>) Prețul contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive, unde sunt înregistrate cel puțin două oferte concurente, organizate conform prevederilor art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, se stabilește în baza costului cel mai scăzut.

(17<sup>2</sup>) Profitul maxim al contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive prevăzute la alin. (17<sup>1</sup>), unde este înregistrată o singură ofertă, se stabilește pe baza ratelor swap publicate pe pagina de internet a Consiliului Concurenței, Rețeaua Națională de Ajutor de Stat, valabile la data emiterii deciziei autorității competente din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii privind demararea negocierilor în vederea încheierii contractelor de servicii publice, la care se adaugă 100 de puncte de bază la rata swap relevantă.

(17<sup>3</sup>) Valoarea costurilor eligibile ale contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive prevăzute la alin. (17<sup>1</sup>), se actualizează pe baza unei formule de actualizare publicată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine, în documentația de atribuire, cu verificarea evitării compensării în exces sau lipsei de compensare și încadrarea în profitul stabilit la momentul atribuirii contractului, în conformitate cu prevederile art. 4, alin. (1), lit. (b) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007.

(17<sup>4</sup>) Modificarea contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive prevăzute la alin. (17<sup>1</sup>) se realizează de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine cu respectarea prevederilor art. 39, alin. (1<sup>1</sup>) - (1<sup>2</sup>), precum și a art. 7 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului

de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.”

6. La articolul 7, alineatul (2), literele a) și b) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„a) elaborează studiile de oportunitate privind dezvoltarea infrastructurii feroviare, studiile de oportunitate privind dezvoltarea activităților de transport feroviar, strategiile de dezvoltare a infrastructurii feroviare, strategiile de dezvoltare a activităților de transport feroviar, programele de dezvoltare și de modernizare a infrastructurii feroviare deschise accesului public, programele investiționale în domeniul infrastructurii feroviare, programele investiționale în domeniul materialului rulant feroviar, programele de acțiune în domeniul infrastructurii feroviare, programele de acțiune în domeniul materialului rulant și, după caz, programele de acțiune în domeniul serviciilor de transport feroviar, astfel încât să asigure creșterea competitivității transportului feroviar pe piața transporturilor de persoane și bunuri;

b) elaborează și supune aprobării Guvernului documentele prevăzute la lit. a) care vizează dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar deschisă accesului public;”

7. La articolul 11<sup>1</sup>, alineatul (5) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(5) Prin derogare de la prevederile art. 333, alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, denumit în continuare Codul Administrativ, administratorul infrastructurii poate să închirieze bunuri imobile sau părți din acestea, proprietate publică a statului, către persoane fizice sau juridice înregistrate în România, prin licitație publică, în condițiile legii, cu aprobarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii; prin derogare de la prevederile art. 333, alin. (5) din Codul Administrativ, după caz, se închiriaza direct, fără afectarea siguranței feroviare și fără licitație publică, cu respectarea prevederilor din domeniul ajutorului de stat:

a) curțile, grădinile și terenurile aferente locuințelor de serviciu vândute, către proprietarii construcțiilor; pentru proprietarii construcțiilor persoane juridice, tarifele de închiriere se stabilesc de către administratorul infrastructurii;

b) bunurile imobile care fac obiectul parteneriatelor aprobate în baza prevederilor art. 11<sup>3</sup>, către unitățile aflate în subordinea, sub autoritatea, în coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau la care ministerul îndeplinește atribuțiile pe care statul român le are în calitate de unic acționar.”

8. La articolul 11<sup>2</sup>, alineatele (1), (2), (5),(6), (10) și (11) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(1) Pentru inițierea, continuarea și realizarea unor programe de dezvoltare locală, județeană, zonală sau regională, unitățile administrativ-teritoriale, subdiviziunile administrativ teritoriale ale municipiilor, asocierile de U.A.T.-uri, consorțiile administrative, denumite în continuare autorități ale administrației publice locale, în baza hotărârilor autorității deliberative, sau asociațiile de dezvoltare intercomunitară, zonele metropolitane sau asociațiile pentru dezvoltare teritorială integrată legal constituite, denumite în continuare structuri de cooperare ale autorităților publice locale, în baza hotărârilor adunării generale, pot propune Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, constituirea de parteneriate pe infrastructura feroviară publică și pe bunuri din domeniul public al statului aflate în administrarea sau concesiunea administratorului infrastructurii feroviare, după caz:

a) pentru realizarea unor obiective/proiecte noi de investiții în domeniul construcțiilor, a lucrărilor de intervenții la construcții existente și a altor lucrări de investiții;

b) pentru continuarea unor obiective/proiecte de investiții în domeniul construcțiilor, a lucrărilor de intervenții la construcții existente și a altor lucrări de investiții,

c) pentru exploatarea bunurilor;

d) al căror obiect poate fi reprezentat de:

(i) serviciul public de transport feroviar de călători de interes local,

- (ii) dezvoltarea infrastructurii feroviare publice,
- (iii) rețelele locale și regionale independente destinate serviciilor pentru transportul de călători pe infrastructura feroviară,
- (iv) rețelele destinate doar pentru operarea serviciilor feroviare de transport urban sau suburban de călători,
- (v) liniile ferate industriale și, după caz, infrastructura feroviară privată,
- (vi) infrastructura de servicii conexe transportului feroviar, conform prevederilor art. 1 alin. (4), sau, după caz, de servicii adiacente transportului feroviar, conform prevederilor art. 1 alin. (5),
- (vii) clădirile de călători și, după caz, clădirile de stație,
- (viii) regenerarea urbană,
- (ix) dezvoltarea zonelor rurale,
- (x) căile de comunicație, clădiri, împrejurimi, mobilier urban, amenajări de spații verzi, parcuri și grădini publice, piețe pietonale și celelalte lucrări de amenajare a spațiilor publice care contribuie la reutilizarea spațiului urban sau, după caz, rural și la creșterea calității vieții pentru cetățenii din zonele vizate,
- (xi) producerea, gestionarea inteligentă, distribuția, stocarea și, după caz, utilizarea de energie din surse regenerabile,
- (xii) sistemele de transport inteligente și, după caz, subsisteme sau componente ale acestora,
- (xiii) sistemele de transport multimodal.”

(2) Odată cu propunerea transmisă Ministerului Transporturilor și Infrastructurii de a implementa proiecte în parteneriat, autoritățile administrației publice locale, sau, după caz, structurile de cooperare ale autorităților publice locale au obligația de a fundamenta capacitatea de implementare, derulare și administrare, după caz, a proiectelor prevăzute la alin. (1).

(...)

(4) Pentru implementarea proiectelor și, după caz, exploatarea bunurilor aferente proiectelor incluse în lista aprobată potrivit prevederilor alin. (3) și care nu aparțin elementelor ce alcătuiesc infrastructura feroviară, conform prevederilor art. 8, alin. (1) și (3):

a) prin derogare de la prevederile art. 299 din Codul administrativ și art. 867 din Legea nr. 287/2009 privind Codul civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Codul civil, autoritățile administrației publice locale și, după caz, structurile de cooperare ale autorităților publice locale dobândesc un drept legal de administrare temporară asupra bunurilor:

(i) în baza și pe o perioadă care nu poate depăși durata de valabilitate a protocolului de implementare prevăzut la Anexa nr. 3 la normele metodologice și a acordului de asociere prevăzut la Anexa nr. 5 la normele metodologice aprobate prin Hotărârea de Guvern nr. 187/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor art. 11<sup>2</sup> din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române,

(ii) pe o perioadă care nu poate depăși durata pentru care bunurile sau infrastructura feroviară sunt în concesiunea sau administrarea companiei naționale înființate potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență,

(iii) fără a face anterior dovada deținerii bunului, exclusiv pe durata valabilității protocolului de implementare și, după caz, acordului de asociere; dreptul de administrare temporară asupra bunurilor se înscrie în cartea funciară și se radiază din cartea funciară la solicitarea beneficiarilor publici care implementează proiecte; dreptul de administrare temporară încetează odată cu finalizarea perioadei de valabilitate a protocolului de implementare și, după caz, acordului de asociere; după încetarea dreptului legal de administrare temporară asupra bunurilor incluse în lista aprobată potrivit prevederilor alin. (3)

și care nu aparțin elementelor ce alcătuiesc infrastructura feroviară, conform prevederilor art. 8, alin. (1) și (3) bunurile imobile rezultate, realizate conform studiului de fezabilitate și proiectului, se dau în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii; Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și ministerele de resort operează modificările în inventarul bunurilor din domeniul public al statului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1.705/2006, cu modificările și completările ulterioare;

b) în vederea implementării unor proiecte de dezvoltare a infrastructurii feroviare publice, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are dreptul de a înceta oricând parteneriatul, în tot sau în parte, în baza unei notificări prealabile, comunicată cu cel puțin optsprezece luni înainte de data încetării, în tot sau în parte, a protocolului de implementare și, după caz, a acordului de asociere;

c) orice încetare, în tot sau în parte, a protocolului de implementare și, după caz, a acordului de asociere, în baza prevederilor lit. b) se realizează prin act adițional;

d) protocolul de implementare și acordul de asociere prevăzute la lit. a) cuprind drepturile și obligațiile autorităților administrației publice locale, structurilor de cooperare ale autorităților publice locale și companiei naționale înființate potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență în privința exercitării drepturilor reale;

e) autoritățile administrației publice locale și, după caz, structurile de cooperare ale autorităților publice locale, în calitate de lider de parteneriat și în baza prevederilor protocolului de implementare și acordului de asociere prevăzute la lit. a), pot încheia prin licitație publică, în numele asocierii, contracte de concesiune de servicii pentru exploatarea bunurilor proprietate publică; contractele de concesiune de servicii sunt valabile pe o perioadă care nu o poate depăși pe cea pentru care bunurile sau infrastructura feroviară sunt în concesiunea sau administrarea companiei naționale înființate potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență sau până la încetarea parteneriatului, în tot sau în parte, conform prevederilor lit. b);

f) autoritățile administrației publice locale și, după caz, structurile de cooperare ale autorităților publice locale, în calitate de lider de parteneriat și în baza prevederilor protocolului de implementare și acordului de asociere prevăzute la lit. a), pot încheia prin licitație publică, în numele asocierii, contracte de locațiune pentru bunurile proprietate privată conform prevederilor art. 1777 – 1823 din Codul Civil; contractele de locațiune sunt valabile pe o perioadă care nu o poate depăși pe cea pentru care bunurile sau infrastructura feroviară sunt în concesiunea sau administrarea companiei naționale înființate potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență sau până la încetarea parteneriatului, în tot sau în parte, conform prevederilor lit. b);

g) autoritățile administrației publice locale și, după caz, structurile de cooperare ale autorităților publice locale, în calitate de lider de parteneriat și în baza prevederilor protocolului de implementare și acordului de asociere prevăzute la lit. a, organizează și derulează procedurile de achiziție publică în comun, conform prevederilor art. 44 din Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare;

h) reprezentantul legal al autorităților administrației publice locale și, după caz, structurile de cooperare ale autorităților publice locale depun dovada îndeplinirii cerințelor prevăzute la alin (2) sau, după caz, o declarație pe proprie răspundere, privind conformarea în termen de 6 luni de la aprobarea proiectului;

i) în vederea demonstrării capacității administrative de implementare, derulare și administrare, după caz, a proiectelor cu valori mari sau egale cu cele prevăzute la art. 42, alin 1), lit. a) și b) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, autoritățile administrației publice locale și, după caz, structurilor de cooperare ale autorităților publice locale pun la dispoziția Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, o dată cu propunerea transmisă, înscrisurile și componența echipei de implementare a proiectului prevăzute în normele metodologice de aplicare a prevederilor prezentului articol adoptate de Guvern.

(5) La încetarea parteneriatului constituit potrivit prevederilor alin. (1), bunurile private ale autorităților administrației publice locale sau, după caz, ale structurilor de cooperare ale autorităților publice locale, rezultate în urma implementării parteneriatelor, sunt trecute în domeniul privat al

statului potrivit prevederilor art. 359 din O.U.G. nr. 57/2019.

(6) Pentru implementarea proiectelor incluse în lista aprobată potrivit prevederilor alin. (3), autoritățile administrației publice locale sau structurile de cooperare ale autorităților publice locale, în calitate de partener, derulează, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, următoarele categorii de activități:

- a) după caz, elaborarea, modificarea, revizuirea, completarea, actualizarea studiilor de oportunitate, strategiilor de dezvoltare, programelor investiționale, programelor de acțiune, documentațiilor de urbanism prevăzute în Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, și, după caz, documentațiilor tehnico-economice prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare, și supunerea spre aprobare conform legii;
- b) după caz, transferul, cu titlu gratuit, către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și societățile feroviare cu capital integral de stat a studiilor, strategiilor, programelor și documentațiilor prevăzute la lit. a), cu respectarea prevederilor din domeniul ajutorului de stat;
- c) elaborarea, participarea la elaborarea, depunerea și, după caz, participarea la depunerea cererilor de prefinanțare, plată sau rambursare a cheltuielilor rezultate din implementarea proiectelor;
- d) derularea procedurilor de achiziție publică și încheierea contractelor de achiziție publică, în calitate de autoritate contractantă;
- e) monitorizarea și implementarea proiectelor;
- f) întocmirea și supunerea spre aprobare a proceselor-verbale de recepție a documentațiilor prevăzute la lit. a), la terminarea lucrărilor sau, după caz, la livrarea produselor;
- g) alte categorii de activități care sunt necesare pentru a asigura implementarea proiectelor.

(...)

(10) Pentru inițierea, continuarea și realizarea unor programe de dezvoltare locală, județeană, zonală sau, după caz, regională, autoritățile administrației publice locale în baza hotărârilor autorității deliberative sau, după caz, structurile de cooperare ale autorităților publice locale în baza hotărârilor adunării generale, pot propune constituirea de parteneriate având ca obiect proiectele prevăzute la alin. (1), care implică bunurile imobile aflate în proprietatea privată a societăților feroviare cu capital integral de stat.

(11) Odată cu propunerea transmisă societăților feroviare cu capital integral de stat prevăzute la alin. (10) de a implementa proiecte în parteneriat, autoritățile administrației publice locale sau structurile de cooperare ale autorităților publice locale au obligația de a fundamenta capacitatea de implementare, derulare și administrare a proiectelor.”

**9.** La art. 11<sup>2</sup>, după alineatul (6) se introduce un nou alineat, alineatul (6<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:

„(6<sup>1</sup>) După caz, autoritățile administrației publice locale și structurile de cooperare ale autorităților publice locale:

a) au dreptul de a elabora studiile de oportunitate, strategiile de dezvoltare, programele investiționale și programele de acțiune proprii, prevăzute la alin. (6), lit. a) în corelare cu prevederile celor elaborate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și aprobate de Guvernul României în conformitate cu prevederile art. 7;

b) au obligația de a supune avizării Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale, și aprobării prin hotărâre a Guvernului studiile de oportunitate, strategiile de dezvoltare, programe investiționale și programele de acțiune, prevăzute la lit. a) după obținerea acordului administratorului infrastructurii feroviare.”

**10.** La art. 11<sup>2</sup>, după alineatul (7) se introduce un nou alineat, alineatul (7<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:

„(7<sup>1</sup>) Pentru angajarea cheltuielilor de la bugetul de stat și din fonduri externe rambursabile și nerambursabile, prin bugetul anual al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, generate de activitățile prevăzute la alin. (6) se creează o poziție distinctă de transferuri către autoritățile administrației publice locale și, după caz, structurile de cooperare ale autorităților publice locale, în bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în cadrul titlului corespondent sursei de finanțare”.

**11.** După articolul 11<sup>2</sup> se introduce un nou articol, articolul 11<sup>3</sup>, cu următorul cuprins:

„Art. 11<sup>3</sup>. (1) Cu respectarea prevederilor de la art. 11<sup>2</sup> alin. (2) - (9) și a normelor de siguranță a circulației pe căile ferate române, prevăzute la art. 34 - 36, unitățile aflate în subordinea, sub autoritatea, în coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau la care ministerul îndeplinește atribuțiile pe care statul român le are în calitate de unic acționar, pot propune Ministerului Transporturilor și Infrastructurii constituirea de parteneriate pentru realizarea unor obiective/proiecte noi de investiții în domeniul construcțiilor, a lucrărilor de intervenții la construcții existente și a altor lucrări de investiții, sau continuarea unor obiective/proiecte de investiții în domeniul construcțiilor, a lucrărilor de intervenții la construcții existente și a altor lucrări de investiții; obiectul parteneriatelor poate fi reprezentat de:

- a) liniile ferate industriale și, după caz, infrastructura feroviară privată;
- b) rețelele destinate doar pentru operarea serviciilor feroviare de transport urban sau suburban de călători;
- c) rețelele locale și regionale independente destinate serviciilor pentru transportul de călători pe infrastructura feroviară;
- d) dezvoltarea infrastructurii feroviare publice;
- e) infrastructura de servicii conexe transportului feroviar, conform prevederilor art. 1 alin. (4), sau, după caz, de servicii adiacente transportului feroviar, conform prevederilor art. 1 alin. (5);
- f) clădirile de călători și, după caz, clădirile de stație;
- g) căile de comunicație, clădiri, împrejurimi, mobilier urban, amenajări de spații verzi, parcuri și grădini publice, piețe pietonale și celelalte lucrări de amenajare a spațiilor publice care contribuie la reutilizarea spațiului urban sau, după caz, rural și la creșterea calității vieții pentru cetățenii din zonele vizate;
- h) producerea, gestionarea inteligentă, distribuția, stocarea și, după caz, utilizarea de energie din surse regenerabile;
- i) sistemele de transport inteligente și, după caz, subsisteme sau componente ale acestora;
- j) sistemele de transport multimodal.

(2) Cu respectarea prevederilor de la art. 11<sup>2</sup> alin. (11) - (16) și a normelor de siguranță a circulației pe căile ferate române, prevăzute la art. 34 - 36, unitățile aflate în subordinea, sub autoritatea, în coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau la care ministerul îndeplinește atribuțiile pe care statul român le are în calitate de unic acționar, pot propune Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în baza notelor de fundamentare, studiilor de oportunitate, strategiilor de dezvoltare, programelor investiționale, programelor de acțiune sau, după caz, documentațiilor tehnico-economice elaborate, constituirea de parteneriate având ca obiect cele prevăzute la alin. (1), care implică bunurile imobile aflate în proprietatea privată a societăților feroviare cu capital integral de stat.”

**12.** Articolul 24 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Art. 24. După caz, promovarea proiectelor pentru construcții de tronsoane noi de cale ferată, pentru modernizarea și/sau dezvoltarea unor tronsoane existente, precum și pentru magistralele destinate circulației cu viteze mari se face de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, la propunerea fundamentată a administratorului infrastructurii feroviare, după consultarea operatorilor de transport

feroviar și, după caz, la propunerea fundamentată a autorităților administrației publice locale sau a structurilor de cooperare ale autorităților publice locale, pe baza documentațiilor elaborate conform prevederilor art. 11<sup>2</sup> și unităților aflate în subordinea, sub autoritatea, în coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau la care ministerul îndeplinește atribuțiile pe care statul român le are în calitate de unic acționar, pe baza documentațiilor elaborate conform prevederilor art. 11<sup>3</sup>, după consultarea administratorului infrastructurii feroviare.”

**13.** Articolul 39, alineatul (1<sup>1</sup>) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(1<sup>1</sup>) În vederea atribuirii contractelor de servicii publice prevăzute la art. 38, care reprezintă acțiuni multianuale în sensul prevăzut la art. 4, alin. (5) și (6) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Legea nr. 500/2002, Guvernul adoptă, prin hotărâre, la propunerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine:

a) elementele principale ale caietelor de sarcini și ale contractelor de servicii publice conform prevederilor art. 5, alin. 3), 6) și 20);

b) structura obligațiilor de servicii publice, respectiv modul de grupare a rutelor și serviciilor vizate;

c) valoarea sprijinului public total preliminar aferent implementării tuturor obligațiilor de serviciu public stabilite conform prevederilor art. 5, alin. 4) și, defalcat, pentru fiecare contract de servicii publice în parte, cu respectarea prevederilor art. 30, alin. (2) din Legea responsabilității fiscal-bugetare nr. 69/2010, republicarea a doua, cu modificările și completările ulterioare, și a prevederilor art. 15, alin. (1) din Legea nr. 500/2002;

d) care părți ale contractelor de servicii publice sunt confidențiale și nu sunt publicate.”

**14.** La articolul 39, după alineatul (1<sup>1</sup>), se adaugă un alineat nou, alineatul (1<sup>2</sup>) și va avea următorul cuprins:

„(1<sup>2</sup>) Autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii:

a) elaborează propunerile de caiete de sarcini și de contracte de servicii publice cu respectarea hotărârilor adoptate de Guvern în conformitate cu prevederile alin. (1<sup>1</sup>);

b) supune dezbaterii publice propunerile de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice elaborate conform prevederilor lit. a);

c) adoptă forma finală a propunerilor de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice rezultate în urma dezbaterilor publice;

d) derulează procedurile de transparență și de atribuire a contractelor de servicii publice prevăzute la art. 5, alin. (14) și art. 38, alin. (1);

e) în baza modificărilor condițiilor de piață sau a rezultatelor studiilor de specialitate realizate conform prevederilor art. 5, alin. (4), supune analizei Guvernului propuneri de amendare a hotărârilor adoptate de acesta, prevăzute la alin. (1<sup>1</sup>);

f) actualizează contractele de servicii publice ori de câte ori este necesar, cu încadrarea în limitele prevederilor din hotărârile adoptate de Guvern și prevăzute la alin. (1<sup>1</sup>);

g) transmite fiecărui operator de transport feroviar de călători contractele de servicii publice încheiate cu acesta, inclusiv părțile declarate confidențiale conform prevederilor alin. (1<sup>1</sup>), lit. d);

h) publică și arhivează pe pagina de internet proprie contractele de servicii publice atribuite și actele adiționale adoptate, incluzând referințe vizibile la părțile declarate confidențiale conform prevederilor alin. (1<sup>1</sup>), lit. d);

i) asigură accesul liber al cetățenilor la informațiile declarate confidențiale din cadrul contractelor de servicii publice, conform alin. (1<sup>1</sup>), lit. d), cu respectarea prevederilor art. 12, alin. (1), lit. c) din Legea nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, cu modificările și completările

ulterioare.”

**Articolul II.** Ordonanța de Guvern nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate C.F.R. - S.A. publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 741 din 17 august 2004, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează, după cum urmează:

1. La Articolul 8, alin. (1) și (2) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(1) Cerințele tehnice și tehnologice privind desfășurarea transportului feroviar pe o linie ferată industrială sunt cuprinse în Regulamentul tehnic de exploatare și în Autorizația de exploatare a fiecărei linii ferate industriale.

(2) Regulamentul tehnic de exploatare a unei linii ferate industriale va fi întocmit de către proprietarul liniei ferate industriale în conformitate cu Regulamentul de exploatare tehnică feroviară al Căilor Ferate Române, și se aprobă de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR.”

2. La Articolul 8, după alineatul (2<sup>1</sup>) se introduce un nou alineat (2<sup>2</sup>) cu următorul cuprins:

„(2<sup>2</sup>) Prevederile alin. (2) se aplică și proprietarilor de linii ferate industriale a căror linii au doar rol de tranzit pentru proprietarii de linii ferate industriale din amonte.”

3. La Articolul 8, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(3) Pentru cazul în care una sau mai multe linii ferate industriale sunt racordate direct sau indirect prin același punct de racord la infrastructura feroviară publică, va fi întocmit un singur regulament tehnic de exploatare de grup, în care fiecare linie ferată industrială din grup va avea un fascicul separat.”

4. La Articolul 8, după alineatul (3) se introduc două noi alineate, alineatul (4) și (5) cu următorul cuprins:

„(4) Documentația necesară obținerii Autorizației de exploatare a unei linii ferate industriale se depune la Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR de către gestionarul liniei ferate industriale.

(5) Prin gestionar de linie ferată industrială se înțelege proprietarul liniei ferate industriale atunci când acesta exploatează linia ferată în interes propriu sau o altă persoană juridică care are ca obiect de activitate exploatarea și întreținerea liniei ferate industriale închiriată/concesionată de la proprietarul acesteia, în condițiile legii.”

5. Articolul 9 se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Art. 9.** Exploatarea liniilor ferate industriale se poate realiza de persoanele juridice, gestionari de linii ferate industriale care dețin Autorizație de exploatare a LFI pentru activitățile de gestionare a infrastructurii, manevră feroviară și transport feroviar, după caz.”

6. Articolul 10 se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Art. 10.** Gestionarul liniei ferate industriale, respectiv agentul economic care desfășoară operațiuni de transport feroviar pe o linie ferată industrială, are obligația să asigure, conform reglementărilor în vigoare:

a) cerințele tehnice de siguranță și de securitate necesare pentru desfășurarea operațiunilor de transport feroviar;

b) atestarea, autorizarea și examinarea profesională a personalului propriu cu responsabilități în siguranța circulației, conform reglementărilor în vigoare;

c) întocmirea și păstrarea evidențelor privind activitatea desfășurată.”

7. Articolul 11 se modifică și va avea următorul cuprins:



„**Art. 11.** (1) Gestionarul liniei ferate industriale va asigura efectuarea verificării periodice a stării tehnice a acesteia și este direct răspunzător de orice abatere de la normele de funcționare a liniei și de desfășurare a traficului feroviar.

(2) Se interzice gestionarului de linii ferate industriale să permită activitatea de transport feroviar pe linia ferată industrială care nu corespunde normelor tehnice în vigoare.”

**8.** La Articolul 12, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(1) Gestionarii de linii ferate industriale au obligația să permită accesul specialiștilor Autorității Feroviare Române – AFER pentru a verifica, prin acțiuni de inspecție tehnică, starea tehnică a liniilor ferate industriale și specialiștilor A.S.F.R., pentru a verifica, prin acțiuni de inspecție de stat, modul de respectare a cerințelor care au stat la baza acordării și, după caz, vizării autorizației de exploatare a liniei ferate industriale.“

**9.** La Articolul 12, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alin. (3) cu următorul cuprins:

„(3) Închiderea liniei ferată industriale se poate face de către A.S.F.R. și atunci când constată că nu mai sunt respectate cerințele care au stat la baza acordării/vizării autorizației de exploatare a liniei ferate industriale.“

**10.** Articolul 13 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Art. 13. - Gestionarul unei linii ferate industriale aflate în exploatare, cu racordarea directă sau indirectă la infrastructura feroviară administrată de Compania Națională de Căi Ferate «C.F.R.» - S.A., care dorește să aibă acces la această infrastructură, va încheia un contract de exploatare a liniei ferate industriale cu Compania Națională de Căi Ferate «C.F.R.» - S.A., conform legislației în vigoare.”

**11.** Articolul 14, alineatul (4) se abrogă.

**12.** Articolul 16, se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Art. 16.** – (1) Desființarea liniei ferate industriale de tranzit se poate face numai cu respectarea următoarelor condiții:

a) în cazul în care proprietarul liniei ferate industriale nu mai are interes în menținerea și/sau utilizarea acesteia, va notifica acest fapt, cu 6 luni înainte de termenul renunțării la linia ferată industrială, tuturor deținătorilor de linii ferate industriale aflați în amonte;

b) în situația în care proprietarii de linii ferate industriale aflați în amonte față de racordul la infrastructura feroviară publică nu sunt de acord cu închiderea liniei ferate industriale, aceștia au dreptul de preempțiune pentru închirierea sau cumpărarea liniei ferate industriale respective;

c) în cazul în care proprietarul unei linii ferate industriale intră în faliment, autoritatea care administrează falimentul va acorda deținătorilor de linii ferate industriale din amonte de linia ferată industrială intrată în faliment dreptul de preempțiune pentru preluarea acesteia;

d) în cazurile prevăzute la lit. b) și c), dacă nici unul dintre proprietarii de linii ferate industriale aflați în amonte nu este interesat în preluarea liniei ferate industriale, dreptul de preempțiune poate fi acordat Companiei Naționale de Căi Ferate “C.F.R.” - S.A.

e) în cazurile în care nu există nici o parte interesată de închirierea sau cumpărarea liniei ferate industriale respective, linia ferată industrială se poate desființa;

(2) În cazul desființării/modificării unei linii ferate industriale cu acordul sau fără acordul scris al proprietarului de LFI pentru obiective de interes național, costurile privind întocmirea documentației ce trebuie refăcută după realizarea lucrărilor vor fi suportate de către beneficiarul proiectului și al lucrărilor.”

**13.** După articolul 16 se introduce un nou articol, articolul 16<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:

„**Art. 16<sup>1</sup>.** În cazul în care proprietarul unei linii ferate industriale de tranzit nu deține Autorizație de exploatare, însă liniile ferate industriale din amonte dețin Autorizație de exploatare, se poate efectua manevră pe linia ferată industrială de tranzit, pentru accesul la infrastructura feroviară publică a vehiculelor feroviare ale operatorilor care au contracte de transport cu gestionarii de linii ferate

industriale aflați în amonte, cu condiția ca, pentru porțiunea de tranzit a liniei ferate industriale respective, să fie asigurată întreținerea tehnică și verificarea periodică a acestora, pe cheltuiala gestionarilor liniilor ferate industriale din amonte.”

**14.** Articolul 18, alineatul (2) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(2) Nerespectarea dispozițiilor din prezenta ordonanță se adresează A.S.F.R., de către orice persoană fizică sau juridică interesată.”

**15.** Articolul 19 se modifică și va avea următorul cuprins :

„**Art. 19.** (1) Constituie contravenții și se sancționează cu amendă următoarele:

a) nerespectarea prevederilor art. 4 de către gestionarii liniilor ferate industriale respective, cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei;

b) nerespectarea art. 11 alin. (1) și (3), art. 12 alin. (1) și art. 121 , cu amendă de la 5.000 lei la 20.000 lei;

c) nerespectarea art. 14 alin. (2) cu amendă de la 20.000 lei la 40.000 lei.

(2) Contravențiile se constată de către persoane cu atribuții de control, anume desemnate de A.S.F.R., care au și competența aplicării sancțiunilor.”

**Art. III.** - Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 56/2011 pentru stabilirea principiilor de aplicare a tarifelor de deservire generală în transportul feroviar public de călători, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 435 din 22 iunie 2011, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

**1.** La articolul 1, după alineatul (1) se introduc șase noi alineate, alinatele (1<sup>1</sup>) - (1<sup>6</sup>), cu următorul cuprins:

(1<sup>1</sup>) Prin excepție de la prevederile alin. (1), lit. d):

a) pe teritoriul zonelor metropolitane, definite conform prevederilor Legii nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Legea nr. 246/2022, tariful de transport va fi unic stabilit în funcție de teritoriul metropolitan și de perioada de valabilitate a titlului de călătorie, indiferent de numărul trenurilor de legătură și de operatorii de transport feroviar public de călători, definiți la art. 1, alin. (10) lit. n) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare O.U.G. nr. 12/1998, care le deservește;

b) tarifele unice ale fiecărei zone metropolitane, percepute de operatorii de transport feroviar public de călători, sunt fundamentate de către autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, prevăzută la art. 1, alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 62/2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară, denumită în continuare autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, și aprobat prin ordin al ministrului;

(1<sup>2</sup>) Titlurile de călătorie emise conform prevederilor alin. 1<sup>1</sup>) sunt recunoscute de toți operatorii de transport feroviar public de călători, la orice tren care deservește stațiile pentru care s-au achiziționat titlurile de călătorie:

a) titluri de călătorie multiple, valabile timp de două ore de la urcarea călătorului în stația de îmbarcare până la coborârea în stația de destinație;

b) titluri de călătorie pentru călătorii multiple, valabile timp de 24 de ore de la urcarea călătorului în stația de îmbarcare până la coborârea în stația de destinație;

c) titluri de călătorie pentru călătorii multiple tip abonament, valabile timp de o săptămână, de o lună, 3 luni, 6 luni și/sau 1 an și la care începerea perioadei de valabilitate se stabilește la emiterea titlului de călătorie;

(1<sup>3</sup>) Emiterea și verificarea titlurilor de călătorie precum și modul de repartizare între mai mulți

operatori de transport feroviar public de călători a sumelor rezultate în urma aplicării prevederilor alin. 1<sup>1</sup>) este fundamentat de către autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și aprobat prin ordin al ministrului;

(1<sup>4</sup>) Decontarea sumelor între operatorii de transport feroviar public de călători, conform prevederilor alin. 1<sup>2</sup>), se realizează pe baza unei convenții încheiate între aceștia, conform modelului fundamentat de către autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și aprobat prin ordin al ministrului;

(1<sup>5</sup>) Pentru călătoria pe distanțele efectiv parcurse între 0 și 40 kilometri, inclusiv, rezervarea de loc este opțională, indiferent de rangul, categoria și, după caz, subcategoria trenului, care au înțelesul prevăzut de Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 153/2011 privind modificarea și completarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.816/2005, și pentru definirea trenurilor de călători în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători;

(1<sup>6</sup>) Prin tarif de transport feroviar public de călători se înțelege tariful perceput pentru o legitimație de călătorie simplă, tariful perceput pentru o legitimație de călătorie valabilă pentru efectuarea călătoriilor multiple, pe o anumită perioadă și distanță, de tip abonament, autorizație de călătorie, permis de călătorie sau, după caz, tariful perceput pentru un tichet de rezervare.”

2. La articolul 2, alineatele (1) și (2) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(1) Pentru serviciile de transport feroviar public de călători care fac obiectul obligației de serviciu public, tarifele de transport feroviar public de călători care pot fi percepute de operatorii de transport feroviar public de călători se fundamentează de către autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și sunt aprobate prin ordin al ministrului.

(2) Pentru serviciile publice de transport feroviar de călători de interes local care fac obiectul obligației de serviciu public de interes local, definite la art. 1, alin. (10) lit. k<sup>1</sup>) și o<sup>1</sup>) din O.U.G. nr. 12/1998, tarifele de transport feroviar public de călători care pot fi percepute de operatorii de transport feroviar public de călători se stabilesc prin hotărâri ale autorităților deliberative ale administrației publice locale sau ale adunării generale a asociației de dezvoltare intercomunitară, după caz, pe baza principiilor generale prevăzute la art. 1.”

3. La articolul 2, după alineatul (2) se introduc cinci alineate noi, alineatele (2<sup>1</sup>) – (2<sup>5</sup>), cu următorul cuprins:

„(2<sup>1</sup>) Pe teritoriul fiecărei zone metropolitane, definit conform prevederilor Legii nr. 246/2022, autoritățile deliberative ale administrației publice locale sau, după caz, adunările generale ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară competente pot stabili alte valori ale tarifelor unice de transport feroviar public de călători decât cele stabilite conform prevederilor art. 1, alin. (1<sup>1</sup>).

(2<sup>2</sup>) Suma calculată preliminar, aferentă diferenței de tarif dintre tariful de transport feroviar public de călători stabilit de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii conform prevederilor art. 1, alin. (1<sup>1</sup>) și cel stabilit de autoritățile deliberative ale administrației publice locale sau, după caz, adunările generale ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară competente conform prevederilor art. 2, alin. (2<sup>1</sup>) se suportă din bugetul local, în baza deconturilor lunare întocmite de către operatorii de transport feroviar public de călători și avizate de autoritatea locală competentă în domeniul obligației de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local, stabilită conform prevederilor art. 5<sup>2</sup> din O.U.G. nr. 12/1998.

(2<sup>3</sup>) Diferența de tarif acordată conform prevederilor alin. (2<sup>2</sup>), în conformitate cu prevederile pct. 2 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net al contractelor încheiate între autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și operatorii de transport feroviar public de călători sau, după caz, al contractelor încheiate între autoritățile locale competentă în domeniul obligației de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local și operatorii de transport feroviar public de călători,

calculată conform prevederilor art. 5, alin. (17) și art. 5<sup>2</sup>, alin. (13) din O.U.G. nr. 12/1998.

(2<sup>4</sup>) În situația în care operatorii de transport feroviar public de călători, la închiderea exercițiului financiar aferent anului curent, depășesc valoarea calculată conform prevederilor alin. (2<sup>3</sup>), este obligat:

a) să restituie la bugetul local suma încasată în exces, în limita sumei diferențelor de tarif stabilite conform prevederilor alin. (2<sup>2</sup>) și, după caz,

b) să restituie la Bugetul de Stat diferența dintre suma restituită la bugetul local și totalul sumei încasate în exces.

(2<sup>5</sup>) Cu respectarea principiilor prevăzute la art.2, alin. (1), tarifele de transport feroviar public de călători stabilite prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii:

a) se actualizează anual cu indicele de inflație stabilit de Institutul Național de Statistică la data de 1 octombrie; și

b) se aplică odată cu schimbarea graficului de circulație;

c) valoarea ajustată se rotunjește la cea apropiată valoare întregă de leu sau la jumătate de leu.”

**Art. IV.** Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2011 pentru abrogarea unor poziții din anexa la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 36/2001 privind regimul prețurilor și tarifelor reglementate, care se stabilesc cu avizul Oficiului Concurenței, precum și pentru aprobarea unor măsuri cu privire la ajustarea tarifelor de călătorie cu metroul și de transport feroviar, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 435 din 22 iunie 2011, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

**Punct unic.** La articolul II, alineatele (1) și (2), se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(1) Tarifele de călătorie cu metroul vor fi ajustate prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, în condițiile legii.

(2) Ajustarea tarifelor de călătorie cu metroul va avea în vedere următoarele criterii:

a) raportul dintre subvenția necesară la nivelul prestațiilor cu caracter de serviciu public și subvenția alocată;

b) evoluția prețurilor la materiile prime, materiale, piese de schimb, în funcție de indicele de inflație comunicat de Institutul Național de Statistică;

c) evoluția prețurilor la energie electrică și combustibili, atât motorină, cât și uleiuri.”

**Art. V.** Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 320 din 28 august 1998, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează, după cum urmează:

**1.** La Articolul 1, alineatul (1) litera b) se modifică și va avea următorul cuprins:

„b) criteriile aplicabile eliberării, înnoirii sau modificării licențelor de transport feroviar de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, denumită în continuare A.S.F.R., destinate operatorilor de transport feroviar care sunt înființați sau urmează să fie înființați în România, stabilite în cap. III;”

**2.** La Articolul 3, punctul 6 se modifică și va avea următorul cuprins:

„6. autoritate de acordare a licențelor de transport feroviar - A.S.F.R., responsabilă cu acordarea licențelor de transport feroviar în România, în condițiile legii;”

**3.** La Articolul 16, alineatul (1) și (2) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(1) Autoritatea responsabilă cu acordarea licențelor de transport feroviar din România este A.S.F.R.

înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

(2) A.S.F.R. nu furnizează servicii de transport feroviar și este independentă de orice societate sau entitate care furnizează astfel de servicii.”

4. La Articolul 16, alineatul (3) teza introductivă și litera g) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(3) Pentru îndeplinirea atribuțiilor stabilite conform legii, A.S.F.R., este desemnat să efectueze următoarele activități:

(...)

g) întocmește anual un raport privind activitățile de licențiere desfășurate în anul precedent, pe care îl publică pe pagina proprie de internet a A.S.F.R.”

5. La Articolul 56, alineatul (2), litera j) și alineatul (9) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„j) conformitatea cu cerințele, inclusiv cele privind conflictele de interese, prevăzute la art. 7-7<sup>4</sup>”

(...)

(9) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar cooperează îndeaproape cu A.S.F.R., în sensul prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, precum și în sensul prezentei legi.

Aceste autorități elaborează în comun un protocol pentru schimbul de informații și pentru cooperare vizând prevenirea efectelor negative asupra concurenței sau a siguranței pe piața feroviară.

Acest protocol include un mecanism prin care Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate să furnizeze A.S.F.R. recomandări privind aspectele care ar putea afecta concurența pe piața feroviară și prin care A.S.F.R. poate să furnizeze Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar recomandări privind aspectele care ar putea afecta siguranța pe piața feroviară.

Fără a aduce atingere independenței vreuneia dintre autoritățile de mai sus în sfera competențelor acestora, autoritatea relevantă examinează orice astfel de recomandare înainte de adoptarea deciziilor sale.

În cazul în care autoritatea în cauză se abate de la această recomandare, aceasta va justifica motivele în cadrul deciziilor pe care le adoptă.”

**Art. VI.** Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 1002 din 12 decembrie 2019 cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează, după cum urmează:

1. La Articolul 2, după alineatul (3) se introduc două noi alineate, alineatele (4) și (5), cu următorul cuprins:

„(4) Prin excepție de la prevederile alin. (2), lit. a), prevederile art. 20 - 26 din prezenta ordonanță de urgență se aplică și pentru metrou.

(5) Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România se aprobă prin hotărâre a guvernului, la propunerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, prin Agenția de Investigare Feroviară Română – A.G.I.F.E.R.”

2. La Articolul 3, punctul 4 se modifică și va avea următorul cuprins:

„4. autoritate națională de siguranță - organismul național însărcinat cu atribuțiile referitoare la siguranța feroviară, în România, este Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, denumită în continuare A.S.F.R., înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și

Infrastructurii.”

3. La Articolul 11, alineatele (1) și (2) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(1) În sensul art. 10 alin. (5) și (6) din Directiva (UE) 2016/798, A.S.F.R. încheie acorduri de cooperare cu Agenția în conformitate cu art. 76 din Regulamentul (UE) 2016/796 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004. Aceste acorduri de cooperare pot fi sub forma unor acorduri specifice sau a unor acorduri-cadru și pot implica și alte autorități naționale de siguranță din celelalte state membre. Aceste acorduri de cooperare conțin o descriere detaliată a atribuțiilor și condițiilor pentru rezultatele preconizate, a termenelor pentru realizarea acestora și a repartizării taxelor care trebuie plătite de solicitant.

(2) Acordurile de cooperare prevăzute la alin. (1) pot include acorduri de cooperare specifice în cazul rețelelor care necesită expertize tehnice specifice din punct de vedere geografic sau istoric, în vederea reducerii sarcinii administrative și a costurilor suportate de solicitant. În cazul în care aceste rețele sunt izolate de restul sistemului feroviar, acordurile de cooperare specifice pot include posibilitatea delegării atribuțiilor către A.S.F.R. atunci când acest lucru este necesar pentru a se asigura alocarea eficientă și proporțională a resurselor pentru certificare. Aceste acorduri de cooperare trebuie să fie în vigoare înainte ca Agenția să îndeplinească atribuțiile de certificare.”

4. La Articolul 16, alineatele (1) și (4) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(1) A.S.F.R. este organismul tehnic specializat al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu atribuții principale de autoritate națională de siguranță și de licențiere pentru transportul feroviar și cu metroul, de certificare și autorizare de siguranță, autorizare și, după caz, atestare personal, supraveghere în domeniul feroviar și transport cu metroul, de autorizare a liniilor ferate industriale. În conformitate cu prevederile art. 13, alin. (2) și (3) din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii stabilește, prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, alte atribuții. A.S.F.R. este independentă, în ceea ce privește organizarea, structura juridică și procesul decizional, de orice operator de transport feroviar, administrator de infrastructură feroviară, solicitant sau entitate contractantă și de orice entitate care atribuie contracte de servicii publice.

(...)

(4) Conducerea A.S.F.R.:

a) este exercitată de un director general și un consiliu de conducere format din 5 persoane, dintre care unul este directorul general, care exercită și funcția de președinte al consiliului, și ceilalți sunt numiți în conformitate cu prevederile art. 16, alin. (6);

b) este numită prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, în condițiile legii.”

5. La Articolul 16, după alineatul (4) se introduc trei noi alineate, alineatele (5) – (7), cu următorul cuprins:

„(5) Condițiile de selecție ale directorului general al A.S.F.R., în conformitate cu principiile stabilite la art. 6 din Regulamentul delegat (UE) 2018/761 al Comisiei din 16 februarie 2018 de stabilire a metodelor comune de siguranță pentru supravegherea de către autoritățile naționale de siguranță după eliberarea unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1077/2012 al Comisiei, cu modificările și completările ulterioare, denumit în continuare Regulamentul delegat (UE) 2018/761, sunt următoarele:

a) cunoașterea cadrului de reglementare relevant, astfel cum se aplică supravegherii;

b) cunoștințe privind funcționarea sistemului feroviar;

c) un nivel adecvat de analiză critică;

d) experiență în supravegherea unui sistem de management al siguranței sau similar din sectorul feroviar ori a unui sistem de management al siguranței dintr-un sector cu provocări operaționale și tehnice echivalente;

e) cunoștințe și experiență în ceea ce privește competențele de interviuare;

f) competențe de rezolvare a problemelor, de comunicare și de lucru în echipă.

g) are experiență profesională și de conducere de cel puțin 5 ani, a unor organizații de drept public sau privat și, după caz, structuri de conducere organizate la nivel de direcție sau direcție generală, în

domeniile de competență ale A.S.F.R. prevăzute la alin. (1);

h) nu se află într-o situație de incompatibilitate, respectiv deținerea unei funcții în cadrul oricărui operator de transport feroviar, administrator de infrastructură, gestionar de infrastructură, solicitant sau oricărei entități contractante și oricărei entități care atribuie contracte de servicii publice, și/sau conflict de interese, respectiv nu se află în situația în care luarea unei decizii în exercitarea funcției, produce un folos material pentru sine, pentru soțul său ori rudele sale de gradul I.

(6) Condițiile de selecție ale membrilor consiliului de conducere al A.S.F.R. sunt următoarele:

a) un membru a absolvit studii superioare de lungă durată cu specializarea în domeniul științelor economice, dovedite cu diplomă de licență;

b) un membru a absolvit studii superioare de lungă durată cu specializarea în domeniul științelor juridice, dovedite cu diplomă de licență;

c) doi membri sunt selectați conform principiilor stabilite la art. 6 din Regulamentul delegat (UE) 2018/761:

(i) cunoașterea cadrului de reglementare relevant, astfel cum se aplică supravegherii;

(ii) cunoștințe privind funcționarea sistemului feroviar;

(iii) un nivel adecvat de analiză critică;

(iv) experiență în supravegherea unui sistem de management al siguranței sau similar din sectorul feroviar ori a unui sistem de management al siguranței dintr-un sector cu provocări operaționale și tehnice echivalente;

(v) cunoștințe și experiență în ceea ce privește competențele de interviuare;

(vi) competențe de rezolvare a problemelor, de comunicare și de lucru în echipă.

d) au experiență profesională și de conducere, a unor organizații de drept public sau privat și, după caz, structuri de conducere organizate la nivel de direcție sau direcție generală, de cel puțin 5 ani în domeniile de competență ale A.S.F.R. prevăzute la alin. (1);

e) nu se află într-o situație de incompatibilitate, respectiv deținerea unei funcții în cadrul oricărui operator de transport feroviar, administrator de infrastructură, gestionar de infrastructură, solicitant sau oricărei entitate contractantă și oricărei entități care atribuie contracte de servicii publice, și/sau conflict de interese, respectiv nu se află în situația în care luarea unei decizii în exercitarea funcției, produce un folos material pentru sine, pentru soțul său ori rudele sale de gradul I.

(7) Indemnizația brută lunară a fiecărui membru al consiliului de conducere al A.S.F.R. este în cuantum de 20% din venitul brut lunar al directorului general.

(8) Sunt considerate în stare de incompatibilitate și/sau conflict de interese, prevăzute la alin. (5) și (6), persoanele care exercită simultan următoarele funcții:

a) membru al consiliului de administrație al administratorului infrastructurii și membru al consiliului de administrație al unui operator de transport feroviar;

b) persoană responsabilă cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii și membru al adunării generale a acționarilor/consiliului de administrație al unui operator de transport feroviar;

c) membru al adunării generale a acționarilor a administratorului infrastructurii și membru al adunării generale a acționarilor a unui operator de transport feroviar;

d) membru al consiliului de administrație al administratorului infrastructurii și membru al adunării generale a acționarilor a unui operator de transport feroviar;

e) membru al adunării generale a acționarilor a administratorului infrastructurii și membru al consiliului de administrație al unui operator de transport feroviar;

f) membru al adunării generale a acționarilor/consiliului de administrație al administratorului infrastructurii și ca director al unui operator de transport feroviar.”

6. Articolul 27 se abrogă.

7. Articolul 28 se abrogă.

8. La Articolul 29, alineatul (2), lit. d) se modifică și va avea următorul cuprins:

„d) nepublicarea pe pagina proprie de internet a A.S.F.R. a raportului anual privind activitățile desfășurate în anul precedent conform prevederilor art. 19, cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei;”

9. La articolul 29, alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(4) Prin derogare de la dispozițiile art. 28 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare, contravenientul poate achita, pe loc sau în termen de cel mult 15 zile de la data încheierii procesului-verbal ori, după caz, de la data comunicării acestuia, jumătate din minimul amenzii prevăzute la alin. (2), agentul constator făcând mențiune despre această posibilitate în procesul-verbal.“

**Art. VII.** La data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe, se abrogă prevederile articolului 17 din Hotărârea Guvernului nr. 1453 din 8 decembrie 2022 pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada decembrie 2022-11 decembrie 2032 în transportul feroviar public de călători, stabilirea unor condiționalități pentru Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar și Compania Națională de Căi Ferate “C.F.R.” - S.A., în vederea implementării obligațiilor de serviciu public feroviar din România, precum și pentru aprobarea metodologiilor de predare în cadrul contractelor de servicii publice cu atribuire directă a materialului rulant feroviar achiziționat cu fonduri europene, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 1185 din 09 decembrie 2022.

**Art. VIII.** În termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va supune adoptării Guvernului propunerile de hotărâri prevăzute la art. I, pct. 14, alin. (1<sup>1</sup>), și art. VI, pct. 1, alin. (5).

**Art. IX.** În termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a hotărârii guvernului prevăzută la art. XI, Autoritatea pentru Reformă Feroviară elaborează propunerile de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice, prevăzute la art. I, pct. 15, alin. (1<sup>2</sup>).

**Art. X.** În termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe, Autoritatea pentru Reformă Feroviară va supune adoptării ministrului transporturilor și infrastructurii propunerea de ordin prevăzută la art. III, pct. 1, alin. (1<sup>1</sup>).

**Art. XI.** În termen de 60 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a prezentei ordonanțe intră în vigoare contravențiile și sancțiunile prevăzute la art. II, pct. 15.

**Art. XII.** Contravențiile și sancțiunile prevăzute la art. VI, pct. 8, intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a prezentei ordonanțe.

**PRIM - MINISTRU**  
**ION-MARCEL CIOLACU**