

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ

Ordonanță de urgență

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 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. 112 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 28 septembrie 2016 Guvernul României a adoptat Ordonanța de urgență nr. 62/2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară. În prezent A.R.F., în calitate de autoritate competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în domeniul organizării serviciilor publice de transport feroviar de călători și al asigurării de material rulant feroviar nou destinat creșterii eficienței acestor servicii, implementează proiecte finanțate cu fonduri europene din cadrul Programului Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020 (POIM) și Programul Transport 2021 - 2027. Astfel de investiții implică elaborarea și atribuirea de contracte de servicii publice în conformitate cu Regulamentul (CE) 1.370/2007, inclusiv atribuirea competitivă a acestora, A.R.F. având obligația de a asigura tranziția către servicii publice de transport feroviare de călători contractate exclusiv prin proceduri competitive.</p>
2.2. Descrierea situației actuale	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/h, să se modernizeze parcul 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).

În prezent Statul Român, prin administratorul infrastructurii feroviare, C.N.C.F. CFR S.A. derulează un amplu program de reconstrucție, de reînnoire, de modernizare sau de reparații capitale a căii ferate din România care vizează linii magistrale sau secundare din toate regiunile istorice. În absența unui cadru normativ care să permită organizarea unor servicii de înlocuire cu mijloace auto a serviciilor feroviare suspendate sau cu parametri de calitate (punctualitate și predictibilitate) scăzuți, constructorii contractați organizează servicii de transbordare a călătorilor între puncte de oprire cu o calitate scăzută a transferului intermodal (alei pietonale inadecvate, iluminat necorespunzător etc.) sau operatorii feroviari suspendă serviciile de transport pentru a se adapta la noile capacități disponibile. Astfel, calitatea serviciilor publice de transport feroviar de călători este diminuată și contribuie la îndepărtarea potențialilor călători de acest mod de transport prietenos cu mediul, iar costurile de exploatare ale operatorilor feroviar cresc (de ex. pe fondul imobilizării prelungite a materialului rulant necesar și a personalului necesar deservirii serviciilor afectate), în absența unor modificări la nivelul legislației care să permită punerea în aplicare, în cadrul contractelor de servicii publice a unor servicii de înlocuire tren cu mijloace de transport auto (autobuze sau autocare), cu încadrarea în bugetul de subvenții alocat de stat pentru compensarea serviciilor publice feroviare de transport călători.

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.

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.

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 desfășurându-se în semestrul al II-lea 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.

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

	<p>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 simplă de utilizat de către călători în pregătirea unor călătorii directe cu mai multe trenuri și a unor călătorii multimodale.</p> <p>În contextul implementării proiectelor de investiții pentru modernizarea infrastructurii feroviare din România conform standardelor europene tehnice de interoperabilitate și pentru a răspunde cerințelor de dezvoltare a coridoarelor europene de transport (Rin-Dunăre și Orient/Est-mediteranean) precum și nevoilor de asigurare a capacităților de transport în contextul conflictului armat din Ucraina, Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” S.A. (CFR S.A.) are în implementare și pregătire proiecte de reconstrucție a căii ferate din România, cu impact asupra predictibilității, calității și eficienței serviciilor publice de transport feroviar de călători. Pentru a putea asigura atractivitatea serviciilor feroviare și pe perioada șantierelor sau altor evenimente care conduc la întreruperea temporară a traficului feroviar, este necesar ca A.R.F. să poată comanda autocare/autobuze de înlocuire tren de călători.</p>
<p>2.3. Schimbări preconizate</p>	<p>I. La art. 1, proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse O.U.G nr. 12/1998:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La pct. 1 se propune introducerea unei definiții noi, la articolul 1, alineatul (10), litera b³), respectiv a societăților feroviare cu capital integral de stat, pentru a avea o exprimare concisă și uniformă la nivelul actului 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), prin introducerea a patru noi definiții pentru a asigura corelarea cu prevederile Codului Administrativ 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; 3. La pct. 3 se propune completarea art. 1, alin. (10), prin introducerea a șapte noi definiții, respectiv pentru expresiile: <ol style="list-style-type: none"> a. „regenerarea urbană ” în sensul corelării cu prevederile OUG nr. 183/2022 b. „dezvoltarea zonelor rurale” pentru a clarifica modul de acțiune reglementat prin art. 11², în zonele unde infrastructura feroviară este pe teritoriul unor localități cu caracter rural

c. „autocar/autobuz de înlocuire tren de călători” pentru a defini serviciile de transport rutier de pasageri destinate înlocuirii temporare a serviciilor de transport feroviar de călători, în cazul unor perturbări/întreruperi ale traficului feroviar

d. „tarif de călătorie” pentru a defini care este structura tarifelor practicate în transportul feroviar și recunoscute, inclusiv în cadrul serviciilor de autocar/autobuz de înlocuire tren de călători

e. „contract de transport călători”, pentru a defini, în conformitate cu dreptul național și european relația dintre operatorul de transport feroviar și călător, în baza tarifului achitat, în corelare cu definiția din art. 3, pct. 6 Regulamentul (UE) nr. 782/2021, art. 3, pct. 6

f. „legitimație de călătorie”, respectiv „titlu de călătorie”, pentru a defini care este structura documentelor de transport solicitate în transportul feroviar și recunoscute, inclusiv în cadrul serviciilor de autocar/autobuz de înlocuire tren de călători, în corelare cu definiția din art. 3, pct. 6 Regulamentul (UE) nr. 782/2021, art. 3, pct. 7

g. „călătorie” pentru a defini, în conformitate cu dreptul național și european acțiunea întreprinsă de călător, pentru care se stabilește contractul de transport, în corelare cu definiția din art. 3, pct. 6 Regulamentul (UE) nr. 782/2021, art. 3, pct. 11

4. La pct. 4 se propune modificarea art. 5 prin introducerea, după alineatul (3) a trei alineate noi, alin. (3¹) - (3³), și prin introducerea după alineatul (17) a șase alineate noi, alin. (17¹) - (17⁶), pentru:

a. la alineatele (3¹) - (3³) se reglementează modul de lucru cu legitimațiile de călătorie, în contextul în care, în vederea asigurării continuității serviciilor feroviare, precum și a creșterii calității acestora, se reglementează prin noua propunere de act normativ serviciul de autocar/autobuz de înlocuire tren de călători. Astfel, devine necesară reglementarea clară, la nivel de O.U.G. nr. 12/1998, principalul act normativ de reglementare a sectorului de transport pe căile ferate din România, a termenului de legitimație/titlu de călătorie pe calea ferată. Subsecvent se reglementează conceptele subscrise legitimației de călătorie, respectiv tarif de călătorie și contract de călătorie.

b. la alineatele (17¹) - (17⁴) se reglementează modul atribuire a contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive, pentru transportul feroviar de călători, precum și modul de modificare a contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive și publicarea actelor adiționale ale contractelor de servicii publice atribuite competitiv:

bl. 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”;

b2. 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"

b3. 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.”

b4. 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 în sensul în care:

b5. selecția câștigătorului se bazează pe cel mai bun raport calitate-preț (criteriu definit la pct. 13, alin. 1¹, lit. b, în cazul unor proceduri competitive, transparente, nediscriminatorii și necondiționate)

b6. documentația de atribuire se publică pe o platformă electronică de licitații selectată în prealabil în baza unei decizii a autorității competente publicată pe pagina proprie de internet

b7. modificarea contractelor se realizează în baza unor proceduri aprobate în prealabil de ministerul transporturilor și infrastructurii și cu respectarea normelor naționale în domeniul ajutorului de stat

b9. actele adiționale se publică, pentru asigurarea transparenței, cu excepția părților declarate confidențiale, pe site-ul propriu al A.R.F.

c. La alineatele (17⁵) - (17⁶), în condițiile în care statul român, prin CFR S.A. are un program amplu de reconstrucție, de reînnoire, de modernizare sau de reparații capitale a căii ferate din România, care vizează rute din toate regiunile istorice ale României, cu impact asupra calității serviciilor feroviare și eficienței activităților prestate de operatorii de transport feroviar, pentru încadrarea în costurile asumate ale obligațiilor de servicii publice de transport feroviar de călători, este necesar ca pe anumite sectoare trenurile de călători să poată fi înlocuite, temporar, cu servicii de transport cu autocarul sau autobuzul.

Astfel se propune ca aceste servicii cu autocare/autobuze de înlocuire tren de călători să fie contractate de operatorii de transport feroviar de călători, cu încadrarea în valorile unitare ale compensației din contractele de servicii publice și în bugetul alocat de stat și în bugetul fiecărui contract de servicii publice vizat.

Pentru a nu distorsiona piața de transport rutier cu autocarele sau cu autobuzele serviciile vor avea stații clar delimitate și avizate de A.R.F., iar călătorii de la bordul autocarelor/autobuzelor de înlocuire tren de călători se vor legitima cu titlurile de călătorie feroviare sau, în cazul personalului feroviar al operatorului de transport feroviar de călători, cu legitimație de serviciu personalizată.

5. La pct. 5 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 și stabilirea cadrului de aprobare prin hotărâre a Guvernului a strategiilor, programelor de dezvoltare, programelor investiționale și programelor de acțiune.

6. La pct. 6 se propune completare art. 7, alin. (2) cu o nouă literă a¹) pentru a reglementa faptul că studiile de oportunitate se aprobă la nivelul ministerului transporturilor și infrastructurii.

7. La pct. 7 se propune modificarea art. 11² alineatele (1)-(6) și (10)-(11) se modifică pentru:

a) alin. (1) se modifică pentru a se asigura corelarea cu prevederile Codului Administrativ, O.U.G. nr. 60/2020 și Legea 500/2002 a finanțelor publice

b) alin. (2) se modifică pentru a se reglementa, în mod explicit, obligația de a respecta condițiile de siguranță a circulației, în pregătirea și implementarea proiectelor de investiții și exploatare și exploatarea bunurilor rezultate;

c) alin. (3) se modifică pentru a asigura corelarea cu prevederile alin. (1), respectiv utilizarea expresiei "proiecte de dezvoltare locală, județeană, zonală sau regională";

d) alin (4) se modifică pentru a reglementa toate etapele de lucru în pregătirea și implementarea proiectelor, inclusiv a situațiilor în care MTI sau autoritățile publice locale decid încheierea totală sau parțială a parteneriatului; se reglementează, de asemenea procedurile de organizare a licitațiilor pentru concesiunile de servicii pe bunurile rezultate din proiecte, precum și cele de închiriere a unor bunuri; contractele sunt cu caracter temporar limitat, corelat cu perioada concesiunii proprietății publice la CFR SA sau, după caz, cu cea a dării în administrare;

e) alin (5) se modifică pentru a reglementa posibilitatea de a trece, la finalizarea parteneriatelor a bunurilor private ale unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale sau, după caz, ale structurilor de cooperare ale unităților administrativ teritoriale rezultate din aceste parteneriate în proprietatea privată a statului.

f) alin. (6) se modifică pentru a reglementa procedurile financiare ale parteneriatului, în special transferurile de la Bugetul de Stat, alocate MTI, către partenerii locali;

g) alin. (10) și (11) se modifică pentru a asigura corelarea noilor prevederi cu cele referitoare la bunurile proprietate privată a societăților feroviare cu capital integral de stat.

8. La pct. 8 se propune introducerea unui alineat nou, alin. (1¹) la art. 11², unde se detaliază, obiectul parteneriatelor încheiate între autoritățile locale și MTI:

a. 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”;

b. 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.

c. 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

d. 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;

9. La pct. 9 se propune completarea art. 11² cu un nou alineat (4¹) pentru definirea regulilor de lucru privind utilizarea bunurilor care nu aparțin elementelor ce alcătuiesc infrastructura feroviară și sunt parte a proiectelor din cadrul :

a. completarea procedurilor de lucru pentru pregătirea și implementarea proiectelor de investiții:

- asigurarea mecanismelor de administrare temporară a bunurilor care nu aparțin elementelor ce alcătuiesc infrastructura feroviară, pe o perioadă finită
- 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 impact financiar suplimentare asupra bugetelor publice locale
- reglementarea concesiunilor de servicii pe bunurile rezultate din parteneriatele încheiate.

10. La pct. 10 se propune completarea art. 11² cu un alineat noi (6¹) 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 introducerea unui articol nou 11³, 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.

Prin intermediul acestui mecanism, companii din subordinea, sub autoritatea, în coordonarea M.T.I., precum Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) pot optimiza proiecte de modernizare a trecerilor la nivel și creșterea siguranței rutiere. În prezent, proiectele de modernizare a trecerilor la nivel, din perspectiva infrastructurii rutiere se opresc la limita de proprietate publică în administrarea CFR SA. Prin aceste parteneriate cele două companii publice pot corela obiectivele proiectelor de investiții în sensul diminuării costurilor de implementare. Alte entități, precum Autoritatea pentru Reformă Feroviară, pot iniția proiecte pentru modernizarea și electrificarea unor depouri sau părți din depouri în scopul garării și întreținerii parcului de material rulant feroviar proprietate privată a A.R.F. și achiziționat cu fonduri europene nerambursabile și fonduri de la bugetul de stat.

12. La pct. 12 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.

13. La pct. 13 și 14 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. 4, 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. (1¹) în sensul în care Ministerul Transporturilor și Infrastructurii adoptă, prin ordin al ministrului, elementele principale ale caietelor de sarcini și ale contractelor de servicii publice conform prevederilor, elementele care definesc criteriul de atribuire cel mai bun raport calitate-preț, 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. 4, 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 (1²) 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 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 și 4 se propune modificarea și completarea art. 7³ în scopul corectării transpunerii considerate incorecte de către Comisia Europeană, respectiv permiterea administratorului de infrastructură să externalizeze funcțiile esențiale și stabilirea condițiilor în care această acțiune poate avea loc.
4. La pct. 5 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”.
5. La pct. 6 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.”.
6. La pct. 7 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”. De asemenea, se rectifică eroarea de redactare de la alin. (2) lit. j), prin înlocuirea sintagmei „, conformitatea

	<p>cu cerințele privind conflictele de interese” cu „conformitatea cu cerințele, inclusiv cele privind conflictele de interese”</p> <p>III. La articolul III se propune supunerea spre adoptarea de către Guvern, în termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a ordonanței, a propunerilor de modificare și actualizare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a propunerilor de modificare și actualizare: a H.G. nr. 187/2023 în vederea actualizării procedurilor privind stabilirea și implementarea parteneriatelor dintre Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și autoritățile administrației publice locale, precum și structurile de cooperare ale autorităților publice locale în conformitate cu măsurile actualizate prin art. I din proiectul de ordonanță de urgență. 2. a propunerilor de modificare și actualizarea H.G. nr. 1.453/2022 în vederea actualizării procedurilor privind implementarea contractelor de servicii publice de transport feroviar de călători în conformitate cu măsurile actualizate prin art. I din proiectul de ordonanță de urgență; 3. propunerii de hotărâre privind normele metodologice de aplicare a prevederilor art. I, pct. 9, alin. (1) și (2). <p>IV. La articolul IV se propune ca A.R.F. să înainteze în termen de 60 zile de la adoptarea prezentei propuneri de ordonanță de urgență a fundamentării ordinului de ministru al transporturilor și infrastructurii (conform art. I, pct. 13, alin. (1¹)) privind elaborarea și implementarea contractelor de servicii publice.</p> <p>V. La articolul V se propune ca A.R.F. să elaboreze, în termen de 30 zile de la intrarea în vigoare a prezentei propuneri de ordonanță de urgență, propunerile de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice, prevăzute la art. I, pct. 13, alin. (1²).</p> <p>VI. La articolele VI – VII se prevăd măsuri tranzitorii.</p> <p>VII. La articolul XI se prevede republicarea, împreună cu renumerotarea, O.U.G. nr. 12/1998 după aprobarea proiectului de ordonanță de urgență. Prin lege.</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>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 impact asupra reducerii necesarului de subvenționare raportată la numărul de călători transportați.</p>
<p>3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat</p>	<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</p>

	<p>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	<p>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.</p>
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 cheltuieți 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"> 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 2. Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Actualizarea Hotărârii Guvernului nr. 1453/2022 pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada decembrie 2022-11 decembrie 2032 în transportul feroviar
--	---

	<p>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;</p> <p>2. Actualizarea Hotărârii Guvernului nr. 187/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor art. 11² 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 normele metodologice de aplicare a prevederilor art. I, pct. 9, alin. (1) și (2) (art. 11³ din O.U.G. nr. 12/1998).</p> <p>4. elaborare propunere de ordin al ministrului transporturilor 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>
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu modifică legislația în domeniul achizițiilor publice.
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau	Modificările propuse la art. II asigură transpunerea corectă în legislația națională a Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind

asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)	instituirea spațiului feroviar unic european, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 343 din 14 decembrie 2012, așa cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și governanța infrastructurii feroviare, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 352 din 23 decembrie 2016.
5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE	Proiectul de ordonanță de urgență transpune parțial art. 1, alin. (1), lit. (b), art. 3, pct. 15, art. 7c, alin. (1) lit. (a) și teza a doua, art. 16, art. 56, alin. (1), lit. (j) și alin. (9) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 343 din 14 decembrie 2012, cu modificările și completările ulterioare.
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. Structurile asociative ale autorităților administrației publice locale nu au transmis observații.
6.3. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
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 de urgență *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

MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE

LUMINIȚA-TEODORA ODOBESCU

MINISTRUL FINANȚELOR

MARCEL-IOAN BOLOȘ

MINISTRUL JUSTIȚIEI

ALINA-ȘTEFANIA GORGHIU

**PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ
PENTRU ACHIZIȚII PUBLICE**

IULIANA FECLISTOV

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 de urgență *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, LUCRĂRIILOR
PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI**

ADRIAN-IOAN VEȘTEA

MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE

LUMINIȚA-TEODORA ODOBESCU

MINISTRUL FINANȚELOR

MARCEL-IOAN BOLOȘ

MINISTRUL JUSTIȚIEI

ALINA-ȘTEFANIA GORGHIU

**PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ
PENTRU ACHIZIȚII PUBLICE**

MARIANA FOCUȘTOV

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 de urgență *pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului feroviar*, pe care îl supunem spre aprobare.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

~~SORIN MIHAIL BRINDENIU~~

AVIZĂM FAVORABIL:

VICEPRIM-MINISTRU

MARIAN NEACȘU

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI
PROIECTELOR EUROPENE**

ADRIAN CĂCIU

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILORE
PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI**

ADRIAN-IOAN VEȘTEA

MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE

LUMINIȚA-TEODORA ODOBESCU

MINISTRUL FINANȚELOR

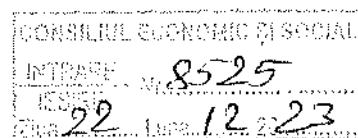
MARCEL-IOAN BOLOȘ

MINISTRUL JUSTIȚIEI

ALINA-ȘTEFANIA GORGHIU

**PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ
PENTRU ACHIZIȚII PUBLICE**

IULIANA FECLISTOV



ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului feroviar

Având în vedere faptul că în cadrul ciclului financiar 2021-2027 al Uniunii Europene sunt alocate fonduri nerambursabile importante destinate unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale în vederea implementării unor servicii publice de transport feroviar al călătorilor în zonele metropolitane,

Luând în considerare riscul ca aceste fonduri europene nerambursabile să nu poată fi accesate de unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale din România în cazul în care nu se întreprind cu celeritate măsuri ca legislația națională să permită unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale implementarea unor servicii publice de transport feroviar al călătorilor în zonele metropolitane,

Întrucât constituirea zonelor metropolitane contribuie la dezvoltarea infrastructurii de transport în scopul creșterii mobilității durabile, iar pentru asigurarea cadrului legislativ privind înființarea și funcționarea zonelor metropolitane a fost adoptată Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, completată ulterior de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 183/2022 privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană, precum și de Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă,

Ținând cont de faptul că pentru asigurarea unui cadru legislativ coerent și consolidat, este nevoie ca prevederile legale care privesc regulile de aplicare și actualizare a tarifelor în transportul feroviar public de călători, care face obiectul obligației de serviciu public, să fie conținute într-un singur act normativ,

Luând în considerare că serviciile de transport feroviar de călători se îndreaptă către un sistem de organizare bazat pe licitarea contractelor de servicii publice și serviciile de transport de călători pe calea ferată se efectuează de mai mulți operatori de serviciu public,

Ținând cont de necesitatea urgentă a adoptării unor măsuri de sprijin pentru asigurarea cadrului legislativ privind înființarea și funcționarea zonelor metropolitane prin introducerea unor măsuri prin care să se reglementeze transportul public de călători și organizarea proiectelor de investiții în infrastructurile feroviare de interes local, național și transfrontalier,

Având în vedere faptul că Autoritatea pentru Reformă Feroviară este autoritatea competentă a statului în ceea ce privește asigurarea continuității serviciilor de transport feroviar de călători, inclusiv în perioadele declanșării unor situații de urgență,

Luând în considerare faptul că Autoritatea pentru Reformă Feroviară trebuie să extindă domeniul de aplicare a măsurilor de creșterea a eficienței și atractivității serviciilor de transport feroviar de călători,

Având în vedere că elementele sus-menționate vizează interesul public și strategic al României pentru gestionarea fondurilor europene și constituie o situație urgentă și extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată, pentru a nu genera blocaje în implementarea serviciilor publice de transport

feroviar de călători, cu impact asupra gradului de absorbție a fondurilor externe nerambursabile alocate României în perioada de programare 2021-2027, astfel că se impune adoptarea de măsuri imediate pe calea ordonanței de urgență pentru evitarea consecințelor negative care ar putea decurge ca urmare a neadoptării măsurilor propuse prin prezenta ordonanță de urgență, în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență:

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 b²), se introduce o literă nouă, litera b³) cu următorul cuprins:

„b³) 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), după litera y), se introduc patru litere noi, literele y¹) – y⁴), cu următorul cuprins:

„y¹) subdiviziune administrativ-teritorială a municipiilor - are înțelesul prevăzut la art. 5, lit. mm) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 555 din 5 iulie 2019, cu modificările și completările ulterioare, denumit în continuare Codul administrativ;

y²) consorțiu administrativ - are înțelesul prevăzut la art. 89, alin. 8¹-8² din Codul administrativ;

y³) asociere de U.A.T.-uri - are înțelesul prevăzut la art. 89, alin. 8 din Codul administrativ;

y⁴) zonă metropolitană - are înțelesul prevăzut la art. 5, lit. qq) din Codul administrativ;

3. La articolul 1, alineatul (10), după litera dd), se introduc șapte litere noi, literele ee) - kk) 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) autocar/autobuz de înlocuire tren de călători -- reprezintă un serviciu de înlocuire tren cu autocar/autobuz, în sensul prevăzut la art. 2, pct. 3 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a

Regulamentului (CE) nr. 561/2006, precum și cel prevăzut la art. 76, alin. (1), pct. 2, lit. b) din Ordonanța de Guvern nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare O.G. nr. 27/2011;

hh) tarif de călătorie -- reprezintă prețul perceput pentru călătorilor, stabilit conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 56/2011 pentru stabilirea principiilor de aplicare a tarifelor de deservire generală în transportul feroviar public de călători, cu modificările și completările ulterioare;

ii) contract de transport călători -- reprezintă un contract de transport, în sensul prevăzut la art. 3, pct. 6 din Regulamentul (UE) nr. 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar, denumit în continuare Regulamentul (UE) nr. 782/2021;

jj) legitimație/titlu de călătorie -- are înțelesul prevăzut la art. 3, pct. 7 din Regulamentul (UE) nr. 782/2021;

kk) călătorie -- are înțelesul prevăzut la art. 3, pct. 11 din Regulamentul (UE) nr. 782/2021.”

4. La articolul 5, după alineatul 3 se introduc trei alineate noi, alineatele (3¹) – (3³), și după alineatul (17) se introduc șase alineate noi, alineatele (17¹) - (17⁶), cu următorul cuprins:

„(3¹) Tariful de călătorie se percepe de către un operator de serviciu public de transport feroviar de călători pentru un contract de transport călători și include, după caz, diferențe de tarif, tarife de rezervare și tarife pentru servicii conexe și auxiliare transportului feroviar de călători, inclusiv tarife de bagaje și mesagerie.

(3²) Contractul de călătorie se încheie în baza achitării tarifului de călătorie sau demonstrării dreptului la călătorie gratuită pentru categoria de tren și clasa, pentru care se solicită eliberarea legitimației de călătorie.

(3³) Legitimația/titlul de călătorie, care reprezintă dovada încheierii unuia sau a mai multor contracte de transport de călători, este emisă prin canalele de vânzare ale operatorilor de transport feroviar de călători, canalele de vânzare ale autorităților publice sau canalele de vânzare ale partenerilor acestora și este valabilă, după caz, pentru efectuarea:

a) unei călătorii simple, cu unul sau mai multe trenuri ale unui singur operator de serviciu public,

b) unei călătorii simple, cu trenuri ale mai multor operatori de serviciu public,

c) unei călătorii multimodale, cu unul sau mai multe trenuri ale operatorilor de serviciu public și cu mijloacele de transport public ale altor operatori de transport autorizați/licențiați, inclusiv cu autocare/autobuze de înlocuire tren de călători,

d) călătoriilor multiple, pe o anumită perioadă și distanță, de tip abonament, autorizații de călătorie, permise de călătorie cu unul sau mai mulți operatori de transport feroviar de călători sau, după caz, pentru efectuarea de călătorii multimodale.

(...)

(17¹) Criteriul de atribuire utilizat în cadrul procedurilor competitive, transparente, nediscriminatorii și necondiționate pentru atribuirea contractelor de servicii publice, organizate conform prevederilor art. 5 din Regulamentul (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, denumit în continuare Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, este cel mai bun raport calitate-preț, stabilit conform prevederilor art. 39, alin. (1¹), lit. b).

(17²) Documentația de atribuire necesară derulării procedurilor competitive prevăzute la alin. (17¹) se publică pe o platformă electronică de licitații stabilită prin decizie a autorității competente din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

(17³) Modificarea contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive prevăzute la alin. (17¹) se realizează, prin act adițional, de către autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu respectarea prevederilor art. 221 - 222 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Legea nr. 98/2016, 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, precum și a art. 39, alin. (1¹) - (1²).

(17⁴) Actele adiționale prevăzute la alin. (17³) se publică pe site-ul propriu al autorității competente din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu respectarea prevederilor art. 39, alin. (1²), lit. h).

(17⁵) Pentru implementarea obligațiilor de serviciu public, în cadrul și în conformitate cu prevederile contractelor de servicii publice, autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii poate aproba prin decizie a președintelui, care devine parte a contractului de servicii publice, înlocuirea temporară a unor servicii de transport feroviar de călători cu servicii de autocare/autobuze de înlocuire tren de călători, în următoarele condiții:

a) în vederea implementării, după caz, a proiectelor de reconstrucție, de reînnoire, de modernizare sau de reparații capitale a căii ferate din România;

b) la solicitarea fundamentată a operatorilor de serviciu public de transport feroviar de călători;

c) operatorii de serviciu public de transport feroviar de călători contractează serviciile regulate speciale de la operatori de transport rutier autorizați; în cazul în care operatorii de serviciu public de transport feroviar de călători dețin calitatea de entitate contractantă în temeiul art. 4 alin. (1) coroborat cu art. 8 alin. (1) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Legea nr. 99/2016, contractarea serviciilor regulate speciale se realizează cu respectarea legislației în materie de achiziții sectoriale;

d) prestația autocarelor/autobuzelor de înlocuire tren de călători se raportează în echivalent tren-km, în limita volumului de tren-km a serviciului înlocuit, prevăzut în contractul de servicii publice pentru care se introduc serviciile de înlocuire, pe baza foilor de parcurs validate conform lit. l);

e) cu încadrarea compensației preliminară unitară în valoarea unitară din contractul de servicii publice pentru care se introduc serviciile de înlocuire;

f) cu încadrarea în sumele aprobate și alocate Autorității pentru Reformă Feroviară de la bugetul de stat, de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate, la capitolul 84.01 „Transporturi”, subcapitolul 84.01.04 „Transport feroviar”, paragraf 84.01.04.01 „Transport pe calea ferată”, titlul IV „Subvenții”, articol 40.04 „Subvenții pentru susținerea transportului feroviar public de călători” și în limita valorii estimate a compensației preliminară totală pentru anul de analiză, prevăzută în contractul de servicii publice pentru care se introduc serviciile de înlocuire ;

g) autocarele/autobuzele de înlocuire tren de călători sunt marcate minimal, la exterior, electronic sau pe suport tipărit, cu privire la indicativul trenului pe care îl înlocuiesc;

h) punctele de îmbarcare și debarcare a călătorilor sunt avizate de autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;

i) pasagerii fac dovada dreptului la călătorie în baza legitimațiilor de călătorie pe calea ferată, valabile pentru trenurile înlocuite;

j) pentru deplasarea cu autocarele/autobuzele de înlocuire tren de călători se emit doar legitimații de călătorie de transport pe calea ferată ale operatorului de serviciu public de transport feroviar de călători care contractează serviciile operatorului de transport rutier, în condițiile de aplicare a tarifelor de transport feroviar public de călători valabile pentru serviciul de transport feroviar înlocuit;

k) personalul feroviar, care reprezintă operatorul de serviciu public de transport feroviar de călători și care însoțește autocarele/autobuzele de înlocuire tren de călători, prezintă legitimație de călătorie emisă

de operatorul de serviciu public de transport feroviar personalizată minimal cu fotografie și serie și număr de buletin sau codul numeric personal, vizată la zi și ordin de deplasare valabil;

l) administratorul sau, după caz, gestionarul infrastructurii feroviare validează, în stația de plecare inițială, precum și în cea de sosire finală ale serviciului de înlocuire, foile de parcurs ale autocarelor/autobuzelor de înlocuire tren de călători și introduc în sistemul informatic IRIS datele privind sosirea și plecarea autocarelor/autobuzelor de înlocuire tren de călători, în vederea confirmării prestației serviciului de înlocuire.

(17⁶) Autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, emite decizii ale președintelui privind normele de organizare a serviciilor cu autocare/autobuze de înlocuire tren de călători, care se publică pe pagina de internet proprie și se comunică operatorilor de serviciu public.”

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

„a) elaborează, astfel încât să asigure creșterea competitivității transportului feroviar pe piața transporturilor de persoane și bunuri:

- (i) studiile de oportunitate privind dezvoltarea infrastructurii feroviare,
- (ii) studiile de oportunitate privind dezvoltarea activităților de transport feroviar,
- (iii) strategiile de dezvoltare a infrastructurii feroviare,
- (iv) strategiile de dezvoltare a activităților de transport feroviar,
- (v) programele de dezvoltare și de modernizare a infrastructurii feroviare deschise accesului public,
- (vi) programele investiționale în domeniul infrastructurii feroviare,
- (vii) programele investiționale în domeniul materialului rulant feroviar,
- (viii) programele de acțiune în domeniul infrastructurii feroviare,
- (ix) programele de acțiune în domeniul materialului rulant,
- (x) programele de acțiune în domeniul serviciilor de transport feroviar;

b) supune aprobării Guvernului documentele prevăzute la lit. a), pct. (iii) – (x);”

6. La articolul 7, alin. (2), după lit. a) se introduce o literă nouă, litera a¹), cu următorul cuprins:

„a¹) aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii documentele prevăzute la lit. a), pct. (i) – (ii);”

7. La articolul 11², alineatele (1) - (6), (10) și (11) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(1) După caz, pentru inițierea, continuarea și realizarea unor proiecte de dezvoltare locală, județeană, zonală sau regională, unitățile administrativ-teritoriale, subdiviziunile administrativ teritoriale ale Municipiului București, asocierile de U.A.T.-uri, consorțiile administrative, denumite în continuare unități/subdiviziuni administrativ-teritoriale, în baza hotărârilor autorității deliberative, sau asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau zonele metropolitane legal constituite, denumite în continuare structuri de cooperare ale unităților administrativ teritoriale, 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:

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.

(2) Odată cu propunerea transmisă Ministerului Transporturilor și Infrastructurii de a implementa proiecte în parteneriat, unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale, sau, după caz, structurile de cooperare ale unităților administrativ teritoriale au obligația de a fundamenta capacitatea de

implementare, derulare și administrare, după caz, a proiectelor prevăzute la alin. (1), precum și să-și asume respectarea condițiilor de siguranța circulației pe căile ferate române prevăzute la art. 34 - 36.

(3) În vederea implementării, derulării și, după caz, administrării proiectelor de dezvoltare locală, județeană, zonală sau regională prevăzute la alin. (1), lista proiectelor și mandatarea companiei naționale care administrează infrastructura feroviară pentru constituirea parteneriatelor și pentru aprobarea protocoalelor de implementare, acordurilor de asociere și, după caz, contractelor de activitate locală:

a) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii în termen de 30 de zile de la emiterea avizului de oportunitate a capacității de implementare, derulare și administrare, după caz, a proiectelor;

b) se actualizează prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii trimestrial sau ori de câte ori este cazul.

(4) Pentru implementarea proiectelor și, după caz, exploatarea bunurilor aferente proiectelor incluse în lista aprobată potrivit prevederilor alin. (3):

a) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii sau, după caz, unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale și structurile de cooperare ale unităților administrativ teritoriale au 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;

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

c) protocolul de implementare și acordul de asociere prevăzute la lit. a) cuprind drepturile și obligațiile unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale, structurilor de cooperare ale unităților administrativ teritoriale și companiei naționale înființate potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență în privința drept legal de administrare temporară asupra bunurilor, prevăzut la alin. (4¹);

d) unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale și, după caz, structurile de cooperare ale unităților administrativ teritoriale, 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);

e) unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale 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 închiriere pentru bunurile care nu aparțin elementelor ce alcătuiesc infrastructura feroviară, prevăzute la art. 8, alin. (1) și (3), conform prevederilor art. 362 alin. (1) din Codul Administrativ;

f) structurile de cooperare ale unităților administrativ teritoriale, 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 închiriere pentru bunurile care nu aparțin elementelor ce alcătuiesc infrastructura feroviară, prevăzute la art. 8, alin. (1) și (3), conform prevederilor legislației în domeniul achizițiilor publice;

g) contractele de închiriere prevăzute la lit. e) și f) 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);

h) unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale și, după caz, structurile de cooperare ale unităților

administrativ teritoriale, 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, pentru și în numele entităților semnatare ale protocolului de asociere, conform prevederilor art. 44 din Legea nr. 98/2016;

i) reprezentantul legal al unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale și, după caz, al structurilor de cooperare ale unităților administrativ teritoriale 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;

j) 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, unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale și, după caz, structurilor de cooperare ale unităților administrativ teritoriale 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 unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale sau, după caz, ale structurilor de cooperare ale unităților administrativ teritoriale, rezultate în urma implementării parteneriatelor, pot fi trecute în domeniul privat al statului potrivit prevederilor art. 359 din Codul administrativ.

(6) Pentru implementarea proiectelor incluse în lista aprobată potrivit prevederilor alin. (3), unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale sau structurile de cooperare ale unităților administrativ teritoriale, în calitate de partener, derulează 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, unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale în baza hotărârilor autorității deliberative sau, după caz, structurile de cooperare ale unităților administrativ teritoriale 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, unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale sau structurile de cooperare ale unităților administrativ teritoriale au obligația de a fundamenta capacitatea de implementare, derulare și administrare a proiectelor.”

8. La art. 11², după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alineatul (1¹), cu următorul cuprins

(1¹) După caz, obiectul parteneriatelor prevăzute la alin. (1) poate fi:

- a) serviciul public de transport feroviar de călători de interes local;
- b) dezvoltarea infrastructurii feroviare publice;
- c) rețelele locale și regionale independente destinate serviciilor pentru transportul de călători pe infrastructura feroviară;
- d) rețelele destinate pentru operarea serviciilor feroviare de transport urban sau suburban de călători;
- e) liniile ferate industriale și, după caz, infrastructura feroviară privată;
- f) 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);
- g) gările pentru călători, clădirile acestora;
- h) regenerarea urbană;
- i) dezvoltarea zonelor rurale;
- j) 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;
- k) producerea, gestionarea inteligentă, distribuția, stocarea și, după caz, utilizarea de energie din surse regenerabile;
- l) sistemele de transport inteligente și, după caz, subsisteme sau componente ale acestora;
- m) sistemele de transport multimodal.”

9. La art. 11², după alineatul (4) se introduce un nou alineat, alineatul (4¹), cu următorul cuprins:

„ (4¹) După caz, 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, pentru realizarea unor obiective/proiecte noi de investiții sau pentru continuarea unor obiective/proiecte de investiții care vizează bunuri care nu aparțin elementelor ce alcătuiesc infrastructura feroviară, prevăzute la art. 8, alin. (1) și (3), și sunt parte a proiectelor incluse în lista aprobată potrivit prevederilor alin. (3), unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale și structurile de cooperare ale unităților administrativ teritoriale dobândesc un drept legal de administrare temporară asupra bunurilor:

- a) 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 Guvernului nr. 187/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor art. 11² din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române;
- b) pe o perioadă care nu poate depăși durata pentru care bunurile sunt în concesiunea sau administrarea companiei naționale înființate potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență;
- c) fără a face anterior dovada deținerii bunului, exclusiv pe durata valabilității protocolului de implementare și, după caz, acordului de asociere;

d) dreptul de administrare temporară asupra bunurilor se înscrie în cartea funciară și se radiază din cartea funciară la solicitarea beneficiarilor publici care implementează proiecte;

e) dreptul de administrare temporară încetează odată cu finalizarea perioadei de valabilitate a protocolului de implementare și, după caz, acordului de asociere;

f) 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 și, după caz, pot constitui obiectul parteneriatului de exploatare prevăzut la alin. (1), lit. c);

g) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii operează modificările în inventarul bunurilor din domeniul public al statului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1.705/2006, cu modificările și completările ulterioare.”

10. La art. 11², după alineatul (6) se introduce un nou alineat, alineatul (6¹), cu următorul cuprins:

„(6¹) După caz, unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale și structurile de cooperare ale unităților administrativ teritoriale locale:

a) au dreptul de a elabora studiile de oportunitate, strategiile de dezvoltare, programele investiționale și programele de acțiune proprii, prevăzute la art. 7, alin. (2), lit. a) în corelare cu prevederile celor elaborate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și aprobate de Guvernul României în conformitate cu prevederile art. 7, și cu respectarea condițiilor de siguranța circulației pe căile ferate române prevăzute la art. 34 - 36;

b) au obligația, în situația exercitării dreptului prevăzut la lit. a), 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, programele investiționale și programele de acțiune, prevăzute la art. 7, alin. (2), lit. a) după obținerea acordului administratorului infrastructurii feroviare.”

11. După articolul 11² se introduce un nou articol, articolul 11³, cu următorul cuprins:

„Art. 11³. (1) Cu respectarea prevederilor de la art. 11² 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.

(2) Obiectul parteneriatelor prevăzute la alin. (1) 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 unor elemente care alcătuiesc infrastructura feroviară publică;

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) gările pentru călători, clădirile acestora;

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.”

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:

(1) la propunerea fundamentată a administratorului infrastructurii feroviare, după consultarea operatorilor de transport feroviar;

(2) la propunerea fundamentată a unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale sau a structurilor de cooperare ale unităților administrativ teritoriale, pe baza documentațiilor elaborate conform prevederilor art. 11², în termen de 30 de zile de la emiterea avizului de oportunitate de către administratorul infrastructurii feroviare.”

13. Articolul 39, alineatul (1¹) se modifică și va avea următorul cuprins:

„ (1¹) 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, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii adoptă prin ordin al ministrului, la propunerea fundamentată a autorității competente 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) elementele care definesc criteriul de atribuire cel mai bun raport calitate-preț, care includ un element legat de preț și factorii de evaluare a aspectelor calitative a serviciilor publice;

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

d) 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;

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

14. La articolul 39, după alineatul (1¹), se adaugă un alineat nou, alineatul (1²) și va avea următorul cuprins:

„(1²) Autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii:

a) elaborează propunerile de caiete de sarcini și de contracte de servicii publice conform prevederilor ordinelor ministrului transporturilor și infrastructurii, adoptate conform alin. (1¹);

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

c) adoptă forma finală a propunerilor de caiete de sarcini și de contracte de servicii publice rezultate în urma consultărilor de piață prevăzute la lit. b);

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 Ministerului Transporturilor și Infrastructurii propuneri de amendare a ordinelor adoptate de acesta, prevăzute la alin. (1¹);

f) actualizează contractele de servicii publice ori de câte ori este necesar, cu încadrarea în limitele prevederilor din ordinele ministrului transporturilor și infrastructurii și prevăzute la alin. (1¹);

g) transmite fiecărui operator de serviciu public contractele de servicii publice încheiate cu acesta, inclusiv părțile declarate confidențiale conform prevederilor alin. (1¹), 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. (1¹), lit. d);

i) asigură accesul liber al cetățenilor la informațiile declarate confidențiale din cadrul contractelor de servicii publice, conform alin. (1¹), 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.”

Art. II. 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 7³, alin. (1) lit. a) se modifică și va avea următorul cuprins:

„a) Prin hotărâre a Guvernului, la propunerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, se pot externaliza către o altă entitate funcțiile de tarifare și alocare a traselor, dacă această entitate nu este un operator de transport feroviar, nu controlează sau nu este controlată de un operator de transport feroviar;”

4. La Articolul 7³, după alin. (1) se adaugă un nou alineat, (1¹), cu următorul cuprins:

„(1¹). Compania Națională de Căi Ferate «C.F.R.» - S.A. își păstrează competența de supraveghere și deține responsabilitatea ultimă pentru exercitarea funcțiilor descrise la art. 3 pct. 3. Orice entitate care îndeplinește funcțiile esențiale respectă articolele 7, 7¹, 7² și 7⁴.”

5. 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.”

6. 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.”

7. 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. 7-7⁴”

(...)

(9) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar cooperează îndeaproape cu A.S.F.R.:

a) în sensul prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, precum și în sensul prezentei legi;

b) 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;

c) protocolul prevăzut la lit. b) 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;

d) fără a aduce atingere independenței vreuncea dintre autoritățile de mai sus în sfera competențelor acestora, autoritatea relevantă examinează orice astfel de recomandare înainte de adoptarea deciziilor sale;

e) 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. III. În termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii supune adoptării Guvernului:

(1) propunerea de modificare și actualizare a Hotărârii Guvernului nr. 187/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor art. 11² din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române;

(2) propunerea de modificare și actualizare a 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,

(3) propunerea de hotărâre a guvernului privind normele metodologice de aplicare a prevederilor art. I, pct. 9, alin. (1) și (2).

Art. IV. În termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, Autoritatea pentru Reformă Feroviară fundamentează propunerea pentru adoptarea ordinului de ministru prevăzut la art. I, pct. 13, alin. (1¹), care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Art. V. În termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii prevăzut la art. I, pct. 13, alin. (1¹), Autoritatea pentru Reformă Feroviară elaborează propunerile de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice, prevăzute la art. I, pct. 12, alin. (1²).

Art. VI. Până la intrarea în vigoare a hotărârii Guvernului prevăzută la art. III., alin. (1) proiectele de dezvoltare locală, județeană, zonală sau regională, prevăzute la art. I, pct. 7, alin. (1) se supun aprobării Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în baza normelor metodologice aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 187/2023, cu modificările ulterioare.

Art. VII. Până la intrarea în vigoare a hotărârii Guvernului prevăzută la art. III., alin. (2) contractele de servicii publice în domeniul transportul feroviar de călători, în vigoare, se implementează în baza prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 1.453/2022, cu modificările ulterioare.

Art. VIII. Prevederile art. I, pct. 13 și 14 nu se aplică pentru procedurile de atribuire competitivă în derulare la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

Art. IX. 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, precum și cele aduse prin prezenta ordonanță de urgență, se va republica în Monitorul Oficial al României, Partea I, după aprobarea acesteia prin lege, dându-se textelor o nouă numerotare.

*

Prezenta ordonanță de urgență transpune parțial art. 1, alin. (1), lit. (b), art. 3, pct. 15, art. 7c, alin. (1) lit. (a) și teza a doua, art. 16, art. 56, alin. (1), lit. (j) și alin. (9) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 343 din 14 decembrie 2012, cu modificările și completările ulterioare.

PRIM - MINISTRU
ION-MARCEL CIOLACU