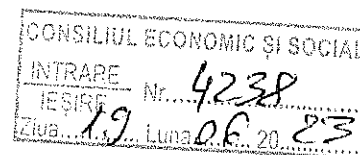


# NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1  
Titlul proiectului de act normativ



## Ordonanță de urgență

pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului rutier și 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 20 august 2004 a fost publicată în Monitorul Oficial forma consolidată a Ordonanța nr. 112/1999 privind călătoriile gratuite în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române, adoptată de Guvernul României, iar în prezent serviciile publice de transport feroviar de călători sunt prestate de mai mulți operatori pe baza contractelor de servicii publice atribuite în conformitate cu prevederile O.U.G. 12/1998.</p> <p>La data de 16 iunie 2011 Guvernul României a adoptat Ordonanța de urgență nr. 56/2011 pentru stabilirea principiilor de aplicare a tarifelor de deservire generală în transportul feroviar public de călători și Ordonanța de urgență nr. 57/2011 pentru abrogarea unor poziții din anexa la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 36/2001 privind regimul prețurilor și tarifelor reglementate, care se stabilesc cu avizul Oficiului Concurenței, precum și pentru aprobarea unor măsuri cu privire la ajustarea tarifelor de călătorie cu metroul și de transport feroviar, care nu sunt corelate cu noile prevederi ale O.U.G. nr. 12/1998 așa cum este în vigoare la acest moment.</p> <p>Prin Legea nr. 352/2015 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier – I.S.C.T.R., publicată în Monitorul Oficial nr. 979 din 30 decembrie 2015, Parlamentul României a adoptat măsurile legislative privind reorganizarea I.S.C.T.R., respectiv păstrarea regimului juridic al acestei instituții – instituție publică în subordinea Ministerului</p>
--	--

	<p>Transporturilor și Infrastructurii și schimbarea regimului juridic aplicabil personalului ce exercită prerogative de putere publică din cadrul I.S.C.T.R., care va dobândi statut de funcționar public.</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. implementează proiecte finanțate cu fonduri europene și din alte surse decât Programul Operațional Infrastructură Majoră 2014 – 2020, implementează proiecte de investiții majore cu grad ridicat de complexitate în elaborare și implementare, și există activități cerute prin forma actuală a O.U.G. nr. 12/1998 și documente strategice adoptate de Guvernul României care nu se regăsesc clar definite în domeniul de activități ale Autorității.</p>
	<p>La data de 29 iulie 2004, Guvernul României a adoptat Ordonanța nr. 58/2004 privind înființarea Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER.</p> <p>La data de 2 martie 2022 task-force-ul pentru gestionarea agresiunii militare ruse din Ucraina, Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "CFR Călători" S.A. a fost însărcinată cu suplimentarea capacităților de răspuns la situațiile din teren pentru evitarea supraaglomerării punctelor de frontieră.</p> <p>Ordonanța Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.</p>
2.2. Descrierea situației actuale	<p>România, în calitate de stat membru al Uniunii Europene, implementează în prezent o serie de strategii menite să răspundă obiectivului general de decarbonizare a transporturilor până în anul 2050, stabilit, în principal prin Pactul Verde. În acest context, luând în considerare faptul că, așa cum arată și statisticile elaborate de Agenția Europeană de Mediu, sectorul de transport feroviar reprezintă doar 0,4% din poluarea atmosferică generată de întregul sector de transport, comparativ cu 71,1% poluare provenită din transportul rutier, România a adoptat în perioada 2020 - 2022 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. 1.302/2021 privind aprobarea Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă, actualizată prin Hotărârea nr. 652/2022 s-a stabilit ca, pentru transportul de călători, până în anul 2026 să se asigure transferul a 4,90% în ceea ce privește numărul de călători și 7,18% în ceea ce privește parcursul total al călătorilor (călători-km), comparativ cu 2019. Un obiectiv similar a fost stabilit și pentru transportul de marfă unde, până în 2026 se urmărește transferul a 4,66% în ceea ce privește volumul de mărfuri transportate și 5,58% în ceea ce privește parcursul total al mărfurilor (tone-km), comparativ cu 2020.</p> <p>Printr-un efort paralel, 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</p>

constituiri 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 intermodală a proiectelor din domeniul mobilității durabile, în contextul reglementării unor noi structuri reprezentative ale autorităților locale. În aceeași direcție se circumscrie și actualizarea de la sfârșitul anului 2022 a Codului Administrativ, prin reglementarea consorțiilor administrative, pentru a da 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.

Măsurile de reformă din domeniul transporturilor feroviare sunt elaborate și coordonate prin intermediul autorității publice specializate, Autoritatea pentru Reformă Feroviară. În cei șase ani de existență ARF, în care atribuțiile i-au fost stabilite exclusiv pentru sectorul de transport feroviar de călători, a făcut trecerea de la un sistem de contracte de servicii publice atribuite direct și cu un set minimal de indicatori de performanță, eficiență și calitate către unul care urmărește activitatea operatorilor de transport feroviar de călători în baza unui set de 17 indicatori ce permit monitorizarea zonelor principale de activitate ale unui operator economic din sectorul feroviar.

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

Totodată, România implementează prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007

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

În pregătirea procedurilor de achiziții publice a primelor vehicule feroviare achiziționate cu sprijinul fondurilor europene nerambursabile (POIM 2014-2020, PNRR și PT 2021-2027), s-a putut constata că mecanismul actual de motivare a personalului implicat în pregătirea și implementarea proiectelor reglementat în baza Legii-cadru nr. 153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice nu este unul care să contribuie la asigurarea stabilității personalului implicat în marile proiecte și, indirect, în creșterea competențelor prin acumularea de experiență directă.

Prevederile art. 16 din legea amintită sunt menite să creeze discrepanțe între personalul public implicat în pregătirea unor proiecte de investiții ce trebuie, conform prevederilor Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, să fie aprobate la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau chiar a Guvernului României, care necesită o perioadă lungă și proceduri laborioase în vederea pregătirii documentației tehnico-economice și a celei de aprobare a contractării finanțării nerambursabile, comparativ cu cel implicat în pregătirea și implementarea unor proiecte de mică anvergură, gen cele de asistență tehnică. Astfel, în cazul primei situații funcționari publici ai statului român pot muncii între 2 și 5 ani, în echipe cu dimensiuni variabile, pentru a finaliza documentații de care depind finanțări nerambursabile de zeci și sute de milioane de euro (care se constituie în venituri la bugetul de stat). Dar, conform mecanismului actual, nu pot beneficia de majorările salariale legale în absența contractului de finanțare, în timp ce alți funcționari publici care semnează contracte de finanțare minore, de ordinul sutelor de mii de euro, în câteva săptămâni beneficiază de majorarea amintită. Această discrepanță a condus la o fluctuație a personalului în zona achizițiilor de material rulant, cu riscul pierderii competențelor acumulate.

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

Pentru a putea implementa toate activitățile identificate în cadrul acțiunilor întreprinse începând cu anul 2022 pentru reformarea și eficientizarea sistemului de transport feroviar din România, statutul A.R.F. trebuie modificat și completat pentru a cuprinde în mod clar responsabilitățile în domeniul modernizării parcului de material rulant feroviar existent, completarea achizițiilor cu operațiuni de leasing și închiriere material rulant, implicarea în dezvoltarea proiectelor de modernizare și construire de unități de remizare, întreținere și reparare a materialului rulant propriu, implicarea în proiectele de investiții ale autorităților locale în parteneriat cu companiile feroviare desprinse din S.N.C.F.R. pentru asigurarea complementarității cu obligațiile de servicii

publice naționale și utilizarea optimă a parcului de material rulant al statului, implicarea în proiectele de cercetare, dezvoltare și inovare din domeniul materialului rulant care să contribuie la introducerea pe piață, de exemplu, a unor vehicule nepoluante și mai puțin agresive cu infrastructura feroviară, implementarea de proiecte de modernizare a sistemelor de eliberare a titlurilor de călătorie și de informare public călători.

Pentru a putea asigura flexibilitate în identificarea și utilizarea fondurilor nerambursabile europene și a altor surse de finanțare stabilite de statul român, A.R.F. trebuie să poată fi declarat ca beneficiar potențial și a acestor finanțări.

Totodată, în contextul declanșării conflictului armat din Ucraina, în februarie 2022, și, implicit, a nevoii de reacție rapidă a operatorilor de transport feroviar la solicitările structurilor permanente sau cu caracter temporar ale statului abilitate cu rezolvarea unor probleme complexe în regim de urgență, s-a constatat că nu există mecanismele legale care să reglementeze o astfel de procedură. Pe fondul acestui vid de procedură legislativă operatorii de transport feroviar caracterizați printr-o criză financiară prelungită pot fi forțați să-și adâncească problemele financiare sau, și mai mult, să intre în insolvență. În același timp se constată că actuala criză de la granițele României este în continuare în desfășurare cu risc de contagiune, motiv pentru care este necesară reglementarea, în regim de urgență a acestui tip de provocare atât pentru operatorii de transport feroviar de călători cât și pentru cei de marfă.

Reformarea și reorganizarea sistemului de transport feroviar din România a condus la apariția, în ultimii 25 ani, a unui număr de jucători cu capital de stat și, respectiv, privat. În tot acest timp gestiunea patrimoniului cultural mobil și imobil feroviar a fost gestionat prin intermediul unei structuri din cadrul Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER. Această structură are ca obiectiv principal de activitate formarea-calificarea, perfecționarea și verificarea profesională periodică a personalului cu atribuții în siguranța circulației în transportul feroviar, securitatea transporturilor și calitatea serviciilor feroviare, precum și participarea la comisiile de autorizare a personalului cu responsabilități în siguranța circulației feroviare. În aceste condiții, și în absența unor mecanisme de reglementare legislative adecvate, piese importante ale patrimoniului mobil și imobil, inclusiv publicații și lucrări tipărite sau audio-video din biblioteca feroviară au ajuns în pragul distrugerii sau au fost înstrăinate către terți privați văduvind România de accesul la o importantă piesă a istoriei culturale și tehnice recente. Pentru a evita continuarea distrugerii obiectelor de patrimoniu cultural și industrial feroviar este necesară reorganizarea, în regim de urgență a activităților Muzeului C.F.R. și bibliotecii tehnice feroviare – fondul de carte, reviste și publicații tehnice de specialitate - din coordonarea CENAFER ca o structură de sine-stătătoare cu putere privind promovarea istoriei, tradiției, culturii, patrimoniului mobil și imobil, cercetării și inovării din domeniul sistemului de transport pe șină din România. Pe de altă parte, în contextul evenimentelor feroviare înregistrate în perioada 2020 - 2023, este necesar ca CENAFER, alături de ASFR, să se poată concentra pe misiunea de formare și verificare profesională în domeniul siguranței feroviare.

Această structură de cultură tehnică vine să continue efortul statului român, început în anul 1937, când au fost puse bazele Muzeului C.F.R., prin ordinul

de serviciu al Direcției Generale C.F.R. nr. 123682 din 14 august 1937 pentru înființarea unui muzeu de cale ferată, publicat în "Foaia Oficială a CFR" nr. 973 din 16 septembrie 1937. Muzeul a fost inaugurat la 10 iunie 1939, cu ocazia aniversării a 70 de ani de cale ferată în România, fiind ulterior distrus în timpul bombardamentelor din 4 aprilie 1944 și redeschis în perioada 30 aprilie 1953 - 1966, în Casa Tehnicii Căilor Ferate, cunoscută ulterior și sub denumirea de Centrul de Perfecționare a Lucrătorilor de Transporturi și Telecomunicații. Începând cu data de 10 iunie 1969, aniversarea a 100 de ani de cale ferată din România a funcționat până în prezent, ca o direcție în cadrul Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER.

Având în vedere activitățile transmise prin Hotărârea Guvernului nr.1663/2004, cu modificările și completările ulterioare, activități de muzeistică feroviară și de gestionare a bibliotecii tehnice feroviare – fondul de carte, reviste de specialitate, materialele audio și video, respectiv a patrimoniului feroviar național de o importanță deosebită gestionat în prezent prin Direcția Muzeistică și Documentare Feroviară componentă a Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER, ca și exemplu fiind, 15 locomotive cu abur, clasate, după anul 2000 în categoria Tezaur existente în prezent în diferite locații din țară, din lipsă de spațiu doar 4 dintre ele fiind depozitate la sediul actual al muzeului din Calea Griviței, nr.193B, sector 1, București acolo unde se regăsesc și alte bunuri mobile de patrimoniu feroviar deosebit existente în sălile muzeului, cât și un important patrimoniu de valoare inestimabilă, fototeca și filmoteca căilor ferate cu documente foto-audio-video de la începutul secolului al XX-lea și până după reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, un fond de publicații tehnice mai mare decât Biblioteca Academiei Române, cărți și reviste de pe la anii 1830 și până la reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române din anul 1998, un inestimabil patrimoniu de aproximativ 3.000 colecții de reviste, însumând aproape 300.000 de exemplare, peste 150.000 titluri de carte, aproximativ 12.000 fișe tehnice UIC, și peste 10.000 de descrieri de brevete, invenții, inovații, STAS-uri, aproximativ 900 de instrucții pentru calea ferată, de-a lungul timpului și peste 10.000 de traduceri tehnice de importanță deosebită, ținând cont de faptul că Biblioteca Tehnică a Căilor Ferate existentă funcționează la aceeași adresă din Calea Griviței, nr.193B, sector 1, București, din anul 1937 când s-a înființat ca parte componentă și împreună cu fosta Direcție de Studii din cadrul Căilor Ferate Române și ținând cont că încă de la înființare această bibliotecă era cea mai mare bibliotecă tehnică specializată din țară,

Întrucât primul director general al Direcțiunii Princiare CFR a fost generalul de brigadă, academicianul inginer Ștefan Fălcoianu, personalitate cu realizări deosebite privind, între altele, elaborarea, împreună cu Gheorghe Duca și Constantin Olănescu, a legii pentru exploatarea căilor ferate ale statului, Legea nr. 810 din 31 martie 1883, înființarea Școlii Superioare de Mișcare din București, calea ferată Buzău-Mărășești, prima linie din România realizată cu forțe proprii de ingineri și tehnicieni români, inaugurată la 31 octombrie 1881, elaborarea legii pentru unificarea tuturor căilor ferate ale statului, Legea nr. 1887 din 28 iunie 1882, prin aplicarea căreia fostele direcții București-Giurgiu, Iași-Ungheni, Ploiești-Predeal devin secții ale Direcțiunii Princiare a CFR, se

propune ca numele Muzeului C.F.R. să fie Muzeul de Cale Ferată "ing. Ștefan Fălcoianu".

În condițiile în care, România, prin autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii implementează deja contracte de servicii publice cu mai mulți operatori de transport feroviar de călători licențiați, facilitățile de călătorie pe baza autorizațiilor și permiselor de călătorie sunt utilizate doar pentru operatorul desprins din S.N.C.F.R., deși legiuitorul a urmărit să acorde drepturi de călătorie pe "calea ferată" din România. Astfel, este necesară actualizarea legislației pentru a asigura accesul utilizatorilor de autorizații și permise de călătorie, în mod nediscriminatoriu, la toți operatorii de transport feroviar care au încheiat contracte de servicii publice cu statul român și, de asemenea, ca acești prestatori să fie compensați în mod echitabil pentru serviciile cu care sunt însărcinați.

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

În anul 2006 s-a înființat Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, ca autoritate națională de siguranță, ca urmare a obligației impuse de Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară), care a fost transpusă prin Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, prin care în fiecare stat membru trebuia să existe o Autoritate Națională de Siguranță;

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

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

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

	<p>personal, supraveghere în domeniul feroviar și transport cu metroul, de autorizare a liniilor ferate industriale, precum și cu alte atribuții prevăzute de legislația în vigoare aplicabilă.</p> <p>ASFR este independentă în ceea ce privește organizarea, structura juridică și procesul decizional, față de orice operator de transport feroviar, administrator/gestionar de infrastructură feroviară, solicitant sau entitate contractantă și de orice entitate care atribuie contracte de servicii publice.</p> <p>În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.309/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Română, ASFR exercită următoarele atribuții generale:</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ de autoritate națională de siguranță așa cum sunt prevăzute la cap. IV din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea nr. 71/2020;</li> <li>➤ de licențiere pentru transportul feroviar prevăzute la cap. III din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare;</li> <li>➤ de organism, recunoscut la nivel național, de evaluare a aplicării procesului de management al riscului cât și a rezultatelor acestuia, pentru toate domeniile de competență din cadrul sistemului feroviar, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009;</li> <li>➤ de organism de certificare în sensul art. 2 lit. (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei;</li> <li>➤ de autoritate competentă, în sensul art. 5 lit. f) din Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei („Regulamentul IMI”), să adopte măsurile necesare pentru asigurarea respectării drepturilor călătorilor, conform prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar;</li> <li>➤ de autorizare, control, supraveghere de siguranță, licențiere și certificare de siguranță prevăzute la art. 3 alin. (1), pct. 5 din Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar, în temeiul prevederilor art. 10 alin. (1), art. 12 alin. (1), art. 16 alin. (2) și art. 17 alin. (1) din Ordonanță de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea nr. 71/2020, precum și a art. 27 alin. (1) din aceeași ordonanță coroborat cu prevederile art. 6 lit. b) din Ordonanța Guvernului nr. 14/2023 <i>privind</i></li> </ul>



*reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;*

- de autoritate competentă, în sensul art. 5 lit. f) din Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei ("Regulamentul IMI"), de certificare a mecanicilor de locomotivă în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2019/554 al Comisiei de modificare a anexei VI la Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar și a prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 1611/2009 pentru aprobarea Normelor privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, cu modificările și completările ulterioare și de cooperare administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței (IMI) în domeniile de competență;

În acest context desfășurarea de către ASFR a activităților prevăzute în OG nr. 14/2023, ca instituție cu personalitate juridică, impune modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar în care se face trimitere la Autoritatea Feroviară Română – AFER pentru activități care potrivit OG nr. 14/2023 și HG nr. 309/2023 vor fi exercitate de către ASFR.

La punerea în aplicare a Legii nr. 352/2015, autoritățile implicate au constatat următoarele :

1. Neconcordanța între prevederile legale generale referitoare la clasificarea funcțiilor publice și cele privind condițiile speciale existente pentru ocuparea funcției de inspector.
2. Nu prevedea clar modul în care se constituie bugetul I.S.C.T.R, fiind necesară dispozițiilor aferente
3. Imposibilitatea delimitării funcțiilor publice specifice ca urmare a faptului ca în cuprinsul legii acestea nu au fost definite în conformitate cu art. 383 alin. (3) și art. 384 din OUG nr. 57/2019.
4. Imposibilitatea aplicării prevederilor legale cu privire la numirea și revocarea inspectorilor șefi regionali prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, având în vedere faptul că OUG nr. 57/2019 nu reglementează „revocarea” în acest caz.
5. În momentul schimbării regimului juridic al instituției și al personalului acesteia, respectiv din instituție publică finanțată integral din venituri proprii în instituție finanțată de la bugetul de stat și din personal contractual în funcționari publici cu statut special, sarcina financiară asupra bugetului de stat va fi atât de considerabilă încât va conduce la dezechilibre majore ale acestuia.
6. De asemenea, se impunea identificarea unor soluții privind salarizarea personalului care exercită atribuții de inspecție și control astfel încât acestea

	<p>să asigure un cadru stabil și eficient de exercitare a actului de control, lipsit de vulnerabilitate și în deplină concordanță cu bunele practici europene.</p> <p>7. Nu în ultimul rând, s-a constatat că Legea nr.352/2015 nu asigură suficiente dispoziții tranzitorii mai ales în ceea ce privește sumele reprezentând amenziile contravenționale aplicate persoanelor fizice și persoanelor juridice până la data intrării în vigoare a dispozițiilor legii, care sunt neîncasate la momentul intrării în vigoare a legii.</p> <p>8. Ulterior momentului 2015, activitatea ISCTR a fost influențată de modificările legislative intervenite cu privire la funcționarea instituțiilor publice, cum ar fi Codul Administrativ și Legea nr.153/2017 privind salarizarea personalului din sectorul bugetar, dar și de aplicarea anumitor prevederi din Pachetul de Mobilitate I (Regulamentul (UE) nr. 2020/1055 și Directiva (UE) nr. 2020/1057) potrivit cărora I.S.C.T.R. trebuie să îndeplinească atribuții suplimentare, dintre care menționăm:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verificarea respectării legislației în vigoare în cazul transportului rutier efectuat cu autovehicule sau combinații de vehicule rutiere a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone, în limitele stabilite prin legislația națională;</li> <li>- realizarea schimbului de informații între statele membre ale Uniunii Europene prin intermediul sistemului de informare al pieței interne, fapt care necesită alocări de resurse de personal calificat;</li> <li>- verificarea respectării prevederilor privind detașarea conducătorilor auto;</li> <li>- verificarea respectării prevederilor din Regulamentul (UE) nr. 2020/1055 referitoare la întoarcerea vehiculelor rutiere la unul dintre centrele operaționale ale operatorilor de transport din România în termen de opt săptămâni de la plecarea din acesta.</li> </ul> <p>Astfel în contextul actual Parlamentul a efectuat o analiză a modului în care ISCTR este obligat să își desfășoare activitatea fiind elaborată inițiativa legislativă PLx nr.11/2022 care a parcurs procedurile legislative de aprobare la nivelul Senatului iar în prezent se afla în dezbaterile Comisiilor de specialitate ale Camerei Deputaților.</p> <p>În prezent, termenul de intrare în vigoare a Legii nr.352/2015 este prorogată până la data de 1 iulie 2023, conform art. V din OUG nr.19/2023 pentru modificarea și completarea unor acte normative.</p> <p>Luând în considerare stadiul legislativ al proiectului de lege potrivit căruia până la începerea vacanței parlamentare procedurile de adoptare a proiectului de lege nu au fost finalizate se impune de urgență adoptarea unei măsuri strict legislative de prorogare a termenului respectiv.</p>
2.3. Schimbări preconizate	I. La art. I. proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse O.U.G nr. 12/1998:

1. La pct. 1 se propune modificarea art. 11, alin. (10), lit. n) pentru clarificarea sensului expresiei „operator de transport feroviar public de călători”, în corelare cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007;

2. La pct. 2 se propune modificarea art. 1, alin. (10), prin introducerea a cinci noi definiții pentru a asigura corelarea cu prevederile Codului Administrativ și O.U.G. nr. 60/2020 privind unele măsuri financiare în vederea implementării proiectelor de infrastructură făcute din perioada de programare 2007-2013 și a proiectelor de asistență tehnică, finanțate din fondurile Uniunii Europene aferente perioadei de programare 2014-2020, precum și în vederea elaborării și implementării strategiilor teritoriale integrate în perioada de programare 2021-2027;

3. La pct. 3 se propune completarea art. 11, alin. (10), prin introducerea a două noi definiții, respectiv pentru expresiile „regenerarea urbană sau, după caz, rurală ” și „revitalizarea urbană sau, după caz, rurală” pentru a clarifica modul de acțiune reglementat prin art. 11<sup>2</sup>.

4. La pct. 4 și 5 se propune modificarea art. 5 prin introducerea a cinci alineate noi:

a) alin. (5<sup>1</sup>) în baza căruia Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine, poate realiza studii pentru adaptarea obligațiilor de servicii publice la condițiile de piață și cu resurse proprii și, după caz, cu experți cooptați în afara organigramei;

b) alin. (17<sup>1</sup>) - (17<sup>4</sup>) pentru reglementarea modului în care se stabilește valoarea profitului maxim în cadrul contractelor de servicii publice, pentru transportul feroviar de călători, atribuite competitiv. Mecanismul de stabilire a unui profit rezonabil, prevăzut la cele patru alineate noi, este în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/2007 și a 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"

5. La pct. 6 se propune modificarea art. 7 alineatul (2), literelor a) și b) pentru completarea atribuțiilor Ministerului Transporturilor și

Infrastructurii și în domeniul altor documente strategice și programatice, decât strategiile de dezvoltare a infrastructurii feroviare, strategiile de dezvoltare a activităților de transport feroviar, necesare dezvoltării și eficientizării rețelei și serviciilor feroviare din România;

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

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

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

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

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

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

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

d) completarea procedurilor de lucru pentru pregătirea proiectelor de investiții, inclusiv introducerea unui sistem de diferențiere între proiectele de complexitate mai mare prevăzute la art. 42, alin 1), lit. a) și b) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice și cele de o complexitate mai redusă prevăzute la art. 42, alin 1), lit. c) din Legea nr. 500/2002 pentru a nu crea presiuni financiare suplimentare asupra

bugetelor publice locale și reglementarea dreptului de a încheia contracte de concesiune și, după caz, de locațiune, de către autoritățile publice locale și, după caz, structurile asociative ale autorităților administrației publice locale, cu respectarea normelor de achiziții publice.

8. La pct. 9 se propune completarea art. 11<sup>2</sup> cu un alineat noi (6<sup>1</sup>) pentru corelarea procedurilor de pregătire a proiectelor de investiții de către autoritățile publice locale sau structurile asociative ale autorităților administrației publice locale cu cele ale art. 7 din O.U.G. nr. 12/1998 și corelarea cu prevederile Codului Civil în privința posibilității de constituire a contracte de asociere în participație.

9. La pct. 10 se propune completarea art. 11<sup>2</sup> cu un alineat noi (7<sup>1</sup>) pentru reglementarea cadrului de efectuare a transferului de fonduri publice de la bugetul de stat alocat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii către autoritățile publice locale și, după caz, structurile asociative ale autorităților administrației publice locale.

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

10. 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.

11. 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) se propune modificarea alin. (1<sup>1</sup>) în sensul în care Guvernul adoptă, prin hotărâre, elementele principale ale caietelor de sarcini și ale contractelor de servicii publice conform prevederilor, structura obligațiilor de servicii publice, respectiv modul de grupare a rutelor și serviciilor vizate, valoarea sprijinului public total preliminar anual aferent implementării tuturor obligațiilor de servicii publice și,

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

b) se propune introducerea unui alineat nou (1<sup>2</sup>) în sensul în care Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine 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 O.G nr. 112/1999:

1. La pct. 1, 3 și 4 se propune actualizarea articolului 1, alin. (1), articolului 3, alin. (1), respectiv articolul 4, alin. (1) în sensul includerii în rândul utilizatorilor de autorizații și permise a „salariaților încadrați cu contract individual de muncă pe durată determinată de minim șase luni”, pentru a reflecta adecvat faptul că, pe fondul îmbătrânirii forței de muncă de la calea ferată pe funcții de siguranță feroviară sunt angajați cu contract individual de muncă pe perioadă determinată foști angajați pensionați. S-a propus termenul de „șase luni” pentru a se evita situația în care, angajați temporar pentru proiecte de termen scurt intră în sfera beneficiarilor de autorizații și permise, deși pentru aceștia există mecanismul prevăzut la articolul 7 al „biletelor de călătorie pe căile ferate române în interes de serviciu”.
2. La pct. 2 se propune introducerea unui articol nou, articolul 1<sup>1</sup> pentru definirea sintagmei „căile ferate române ” în sensul cuprinderii tuturor operatorilor de transport feroviar de călători sub contract de servicii publice cu statul român, pentru a reflecta adecvat participarea mediului privat la prestarea serviciilor de transport feroviar de călători și a putea optimiza mersul trenurilor, indiferent de operator.

	<p>3. La pct. 5 se propune completarea articolului 12 pentru a se aplica conceptul definit la noul articol 1<sup>1</sup>, în sensul în care toți operatorii de transport feroviar de călători sub contract de servicii publice cu statul român au dreptul să acorde 3 călătorii dus-întors sau 6 călătorii simple pe căile ferate române, pe timp limitat, în mod gratuit, unor persoane din afara societății comerciale, care se deplasează pentru acțiuni în interesul acesteia.</p> <p>4. La pct. 6 se propune completarea articolului 18, alin. (2) și (3), pentru a se aplica conceptul definit la noul articol 1<sup>1</sup>.</p> <p>5. La pct. 7 se propune completarea articolului 18, cu 5 alineate noi, alin.</p>
	<p>(4) – (8) pentru a stabili, în contextul conceptului definit la noul articol 1<sup>1</sup>, un mecanism clar, independent de interesele economice, pentru stabilirea valorii autorizațiilor și a mecanismului de decontare a sumelor cuvenite pentru serviciile prestate de către fiecare operator în parte.</p> <p>III. La art. III proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse Ordonanței de Guvern nr. 39/2000 pentru stabilirea și sancționarea unor fapte contravenționale în operațiunile de transport feroviar și cu metroul, cu modificările și completările ulterioare:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La pct. 1 se propune modificarea art. 2, pct. 12 în sensul completării și cu activitățile de revizii tehnice.</li> <li>2. La pct. 2 se propune modificarea art. 2, pct. 15 în sensul eliminării din conținut a prevederilor referitoare la trenurile de călători și marfă care au fost îndrumate sau au circulat fără a respecta mersul de tren stabilit, formularea propusă fiind aplicabilă tuturor cazurilor de incidente feroviare.</li> <li>3. La pct. 3 se propune modificarea art.2, pct. 17 prin înlocuirea sintagmei „luarea în primire” cu „punerea în circulație”.</li> <li>4. La pct. 4 se propune modificarea art.2, pct.20 prin adaptarea la prevederile O.G. nr. 73/2019 privind siguranța feroviară.</li> <li>5. La pct. 5 se propune modificarea art.2, pct.21 prin adaptarea la prevederile O.G. nr. 73/2019 privind siguranța feroviară.</li> <li>6. La pct. 6 se propune modificarea art.2, pct.22 prin adaptarea la prevederile O.G. nr. 73/2019 privind siguranța feroviară.</li> <li>7. La pct. 7 se propune completarea art.2, prin introducerea după pct. 23 a unui nou punct, pct. 23<sup>1</sup> care va avea următorul cuprins:        ”23<sup>1</sup>. efectuarea serviciului în legătură directă cu siguranța feroviară după depășirea duratei de lucru reglementată.” Necesitatea reglementării unei astfel de fapte care să constituie contravenție este data de faptul că până la acest moment nu a fost statuată deși în activitatea feroviară s –au produs accidente grave din cauza depășiri serviciului continuu maxim admis.</li> <li>8. La pct. 8 se propune modificarea art.2, pct.24 în sensul existenței unei reglementări și pentru activitățile desfășurate de ASFR în conformitate cu prevederile OG nr. 14/2023, pe liniile ferate industriale și în transportul cu metroul.</li> </ol>

	<p>9. La pct. 9 se propune modificarea art.2, pct.25 în sensul existenței unei reglementări și pentru construirea și/sau modificarea liniilor ferate industriale fără respectarea legislației în vigoare.</p> <p>10. La pct. 10 se propune modificarea art.2, pct.29 în sensul punerii în concordanță cu prevederile OG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară.</p> <p>11. La pct. 11 se propune modificarea art.2, pct.34 în sensul punerii în concordanță cu măsurile necesare pentru asigurarea respectării drepturilor călătorilor, conform prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar.</p>
	<p>12. La pct. 12 se propune modificarea art.2, pct.35 în sensul completării cu partea de centre de formare care trebuie recunoscute de către ASFR.</p> <p>13. La pct. 13 se propune modificarea art.2, pct.36 în sensul punerii în concordanță cu termenii prevăzuți în OG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară.</p> <p>14. La pct. 14 se propune modificarea art.2, pct.37 în sensul punerii în concordanță cu prevederile HG nr. 117/2010.</p> <p>15. La pct. 15 se propune modificarea art.2, pct.38 în sensul adaptării la legislația în vigoare referitoare la certificarea mecanicilor de locomotivă.</p> <p>16. La pct. 16 se propune modificarea art.2, pct.40 în sensul completării cu prevederi referitoare la infrastructura feroviară neinteroperabilă.</p> <p>17. La pct. 17 se propune completarea art.2, pct.44 cu sintagma „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - AFSR”.</p> <p>18. La pct. 17 se propune modificarea art. 6 în sensul stabilirii contravențiilor care pot fi sancționate de ASFR și AFER.</p> <p>IV. La art. IV proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse Ordonanței de Guvern nr. 58/2004 privind înființarea Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER, cu modificările și completările ulterioare</p> <p>1. La pct. 1 se propune modificarea titlului actului normativ, pentru a reflecta și reorganizarea Muzeului Național de Cale Ferată „ing. Ștefan Fălcoianu” - Muzeul C.F.R.”.</p> <p>2. La pct. 2 se propune introducerea unui alineat nou (3) la articolul 2, prin care se propune reorganizarea activităților prevăzute la art. 2 din Regulamentul de organizare și funcționare a Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER, parte integrantă din Hotărârea Guvernului nr. nr. 1399/2009 ca Muzeul Național de Cale Ferată „ing. Ștefan Fălcoianu”, ca instituție publică de importanță națională, cu personalitate juridică, finanțată integral de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii</p> <p>3. La pct. 3 se propune introducerea a zece articole noi, articolele 13<sup>1</sup> - 13<sup>10</sup> prin care se propune reglementarea următoarelor activități:</p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. preluarea din cadrul acestei instituții a Direcției Muzeistică și Documentare Feroviară, a activității acesteia, a structurii de personal și a patrimoniului;</li> <li>b. asigură continuitatea activității Muzeului C.F.R. înființat prin ordinul de înființare a muzeului publicat în "Foaia Oficială a CFR" nr. 973 din 16 septembrie 1937;</li> <li>c. se propune denumirea Muzeul de Cale Ferată "ing. Ștefan Fălcoianu", în condițiile în care primul director general al Direcțiunii Princiare CFR a fost generalul de brigadă, academicianul inginer Ștefan Fălcoianu, personalitate cu realizări</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>deosebite privind, între altele, elaborarea, împreună cu Gheorghe Duca și Constantin Olănescu, a legii pentru exploatarea căilor ferate ale statului, Legea nr. 810 din 31 martie 1883, înființarea Școlii Superioare de Mișcare din București, calea ferată Buzău-Mărășești, prima linie din România realizată cu forțe proprii de ingineri și tehnicieni români, inaugurată la 31 octombrie 1881, elaborarea legii pentru unificarea tuturor căilor ferate ale statului, Legea nr. 1887 din 28 iunie 1882, prin aplicarea căreia fostele direcții București-Giurgiu, Iași-Ungheni, Ploiești-Predeal devin secții ale Direcțiunii Princiare a CFR;</li> <li>d. în scopul promovării istoriei, tradiției, culturii, patrimoniului mobil și imobil, cercetării și inovării din domeniul sistemului de transport pe șină din România;</li> <li>e. cu asigurarea reprezentării în teritoriu printr-un muzeu de importanță națională în municipiul București și 3 muzee de importanță regională, fără personalitate juridică în municipiile Iași, Dej și Petroșani</li> <li>f. organizat în secțiuni, amplasate în spațiu expozițional exterior și spațiu expozițional interior;</li> <li>g. să desfășoare activități domeniul sistemului de transport pe șină din România privind: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. organizarea, întreținerea și actualizarea registrului bunurilor care fac obiectul patrimoniului cultural feroviar, monumentelor istorice feroviare, denumite în continuare bunuri care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar, în proprietate sau, după caz, gestiune proprie și în proprietatea altor persoane fizice și juridice din România;</li> <li>ii. cercetarea, inventarierea și propunerea spre clasare a bunurilor care pot face obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar;</li> <li>iii. atragerea, cu titlu de donație, și, după caz, achiziționarea de noi bunuri care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar;</li> <li>iv. organizarea, evidența, gestionarea și protejarea bunurilor care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar, în proprietate sau, după caz, gestiune proprie, în</li> </ul> </li> </ul>

	<p>expoziții permanente în spațiile puse la dispoziție, cu titlu gratuit, de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și, după caz, de către compania națională, societățile naționale și societățile comerciale, rezultate din reorganizarea Societatea Națională a Căilor Ferate Române, precum și filialelor acestora;</p> <p>v. organizarea de colecții publice permanente de importanță națională, regională, județeană sau, după caz, locală;</p> <p>vi. organizarea de expoziții cu caracter temporar în spațiile proprii sau în spațiile puse la dispoziție de alte muzee și colecții din România sau, după caz, străinătate;</p>
	<p>vii. cooperarea cu alte muzee și colecții din România sau, după caz, străinătate;</p> <p>viii. restaurarea și conservarea bunurilor care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar;</p> <p>ix. prestarea de servicii remunerate de restaurare și conservare a bunurilor care fac obiectul patrimoniului cultural feroviar;</p> <p>x. gestionarea fondului de carte, reviste de specialitate și alte materiale audio, video în format digital propriu;</p> <p>xi. organizarea de activități de cercetare științifică, istorică, documentarea în arhive și pe teren și realizarea de studii;</p> <p>xii. organizarea de activități de popularizare a activităților de cercetare științifică, inovare și dezvoltare în rândul publicului;</p> <p>xiii. organizarea de conferințe, seminarii și, după caz, simpozioane;</p> <p>xiv. editarea, publicarea și distribuirea de cărți, reviste și alte materiale documentare;</p> <p>xv. elaborarea, supunerea spre aprobare și implementarea de proiecte de investiții destinate creșterii capacității expoziționale proprii, creșterii eficienței spațiilor și bunurilor în proprietate sau gestiune, creșterii gradului de digitalizare și securitate a activităților, creșterii gradului de interacțiune cu publicul și, după caz, creșterii accesului la proiecte și soluții de popularizare conceptelor și tehnologiilor</p> <p>h. Patrimoniul inițial al Muzeului C.F.R. se constituie din activul și pasivul deținut de Direcția Muzeistică și Documentare Feroviară din cadrul CENAFER, care poate fi întregit cu bunuri specifice, de la persoane fizice și juridice de drept privat, în condițiile prevăzute la art. 9, alin. (2) din Legea nr. 311/2003.</p> <p>i. Muzeul C.F.R. poate fi desemnat, în conformitate cu prevederile ghidurilor de finanțare, beneficiar direct în cadrul programelor operaționale din domeniul transporturilor finanțate din fonduri europene nerambursabile, pentru fondurile alocate sectorului de transport feroviar, privind realizarea de studii strategice, studii de</p>

	<p>oportunitate și, după caz, documentații tehnico-economice pentru fundamentarea unor proiecte de dezvoltare a bazei materiale proprii de bunuri mobile și imobile, asupra căreia are drept real și, ulterior, implementarea proiectelor aprobate conform prevederilor art. 42 din Legea nr. 500/2002.</p> <p>j. Totodată, luând în considerare complexitatea proiectelor finanțate din fonduri externe nerambursabile și, după caz, din fonduri externe rambursabile în care este implicat personalul Muzeului C.F.R., se propune o derogare de la prevederile art. 16, alin. (7) și (8) din Legea-cadru nr. 153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare pentru încurajarea participării adecvate la elaborarea documentațiilor, contractarea finanțării și implementarea proiectelor de investiții. Astfel, în condițiile în care investițiile care au valori ce depășesc pragurile stabilite la art. 42, alin 1), lit. a) și b) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare necesită elaborarea și verificarea unei documentații tehnico-economice, aprobarea indicatorilor de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, respectiv de către Guvernul României, precum și derularea unor proceduri de achiziții publice cu complexitate ridicată, se propune acordarea majorărilor salariale prevăzute în Legea-cadru nr. 153/2017 începând cu data aprobării de către ordonatorul de credite a fișei sau, după caz, a notei de fundamentare a proiectului propus la finanțare și numai pe perioada de implementare a proiectului, astfel cum a fost stabilită în notei de fundamentare, contractul, acordul sau, după caz, ordinul de finanțare semnat, pe răspunderea ordonatorului de credite din cadrul Muzeului C.F.R.</p> <p>k. Conducerea Muzeului C.F.R. este asigurată de către un manager, sprijinit de către un consiliu de administrație format din 7 membri, organ cu rol deliberativ de conducere.</p> <p>l. Activitatea Muzeului C.F.R. este sprijinită de un consiliu științific format din 5 membri, organ de specialitate cu rol consultativ în domeniul cercetării științifice, organizării sau structurării serviciilor, colecțiilor muzeale și activităților culturale.</p> <p>m. Managerul și membrii consiliului de administrație sunt numiți, revocați și, după caz, înlocuiți, prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, pentru un mandat pe o perioadă de 4 ani, reînnoibil o singură dată.</p> <p>n. Membrii consiliului științific sunt numiți, revocați și, după caz, înlocuiți prin decizie a directorului general.</p> <p>o. Muzeul C.F.R. poate propune Ministerului Transporturilor și Infrastructurii acte normative specifice domeniului său de activitate.</p>
--	--

	<p>p. Managerul înființează comisii permanente sau, după caz, temporare pentru desfășurarea activităților de evaluare și avizare de proiecte sau programe, avizare a evaluărilor, reevaluărilor, expertizărilor și ofertelor de achiziții sau donații muzeale propuse de specialiști sau comisii special constituite prin referate sau rapoarte de expertiză, expertizare, avizare și recepție a lucrărilor de conservare și restaurare, achiziție de bunuri culturale mobile și imobile pentru îmbogățirea colecțiilor de patrimoniu, restaurare a bunurilor culturale, casare și transfer de bunuri, alte activități necesare scopului pentru care a fost înființat muzeul.</p>
	<p>q. Muzeul primește drept de informare și preemțiune privind punerea bunuri culturale și industriale mobile feroviare în vânzare, precum și, după caz, să transmită un exemplar al catalogului editat în scopul organizării unei licitații publice, indiferent dacă bunurile scoase la licitație sunt sau nu sunt clasate în patrimoniul cultural și industrial național feroviar.</p> <p>r. Personalul Muzeului C.F.R. este format din funcționari publici, personal contractual, membrii consiliului de administrație și membrii consiliului științific.</p> <p>s. Salarizarea personalului Muzeului C.F.R. se face potrivit legislației în vigoare, cu încadrarea în bugetul anual alocat, iar membrii consiliului de administrație și membrii consiliului științific beneficiază de indemnizație lunară în cuantum de 20% din venitul brut lunar al managerului.</p> <p>t. Personalul Muzeului C.F.R. beneficiază anual de autorizații de călătorie în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române, în mod gratuit, iar membrii de familie ai personalului Muzeului C.F.R. beneficiază anual de 3 călătorii dus-întors sau 6 călătorii simple pe căile ferate române, în mod gratuit.</p> <p>u. Bugetul Muzeului C.F.R. se elaborează și se aprobă în conformitate cu prevederile legale în vigoare, și ține cont de tarifele pentru activitățile de restaurare și conservare prestate către alte persoane fizice și juridice, care se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.</p> <p>v. Veniturile provenite din aceste tarife completează alocările de la bugetul de stat și se utilizează pentru bugetul de cheltuieli salariale; excedentul din anul precedent se utilizează pentru achiziția de bunuri clasate care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar.</p> <p>w. Muzeul C.F.R. prezintă anual Guvernului un raport de activitate referitor la gestiunea patrimoniului cultural și industrial feroviar, în proprietatea sau, după caz, gestiunea proprie și în proprietatea altor persoane fizice și juridice din România</p>

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

4. La pct. 1 se propune modificarea art. 8, alin. (1) și (2) în sensul completării alin. (1) cu „Autorizația de exploatare a fiecărei linii ferate industriale” și înlocuirii la alin. (2) a sintagmei „Autoritatea Feroviară Română – AFER” cu „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR”.
5. La pct. 2 se propune completarea art. 8, după alin. (2<sup>1</sup>), cu un nou alineat (2<sup>2</sup>) care să prevadă faptul că Regulamentul tehnic de exploatare al unei linii ferate industriale se întocmește și pentru liniile ferate industriale a căror linii au doar rol de tranzit pentru gestionarii de linii ferate industriale din amonte, motivat de faptul că este necesară asigurarea condițiilor tehnice și pentru aceste linii ferate industriale de tranzit.
6. La pct. 3 se propune modificarea art. 8, alin. (3) în sensul reglementării modului de întocmire a regulamentelor tehnice de exploatare în cazul liniilor ferate industriale de grup care sunt racordate direct sau indirect prin același punct de racord la infrastructura CFR.
7. La pct. 4 se propune introducerea la art.8, după alin. (3), a două noi alineate, alin. (4) și (5) prin care să fie reglementată depunerea la ASFR a documentației necesare obținerii Autorizației de exploatare a unei linii ferate industriale, precum și definirea gestionarului de linie ferată industrială.
8. La pct. 5 se propune modificarea art. 10 în sensul înlocuirii sintagmei „proprietarul liniei ferate industriale” cu „gestionarul liniei ferate industriale” întrucât gestionarea unei linii ferate industriale se poate face și de către alte persoane juridice care dețin cu chirie linia ferată industrială.
9. La pct. 6 se propune modificarea art.11 prin înlocuirea sintagmei „Agentul economic care deține în proprietate sau cu chirie linia ferată industrială” cu „Gestionarul liniei ferate industriale”.
10. La pct. 7 se propune modificarea art.12, alin. (1) în sensul înlocuirii sintagmei „proprietarii de linii ferate industriale” cu „gestionarii de linii ferate industriale” și stabilirii/ delimitării activităților ce pot fi desfășurate pe linia ferată industrială de către Autoritatea Feroviară Română – AFER și de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română –ASFR.
11. La pct. 8 se propune modificarea art. 12, alin. (2) în sensul stabilirii competențelor atunci când se constată neconformități cu privire la starea tehnică a liniei ferate industriale.
12. La pct. 9 se propune modificarea art.12, în sensul că după alineatul (2) să fie introdus un nou alineat, alin. (3) prin care să fie reglementată posibilitatea închiderii unei linii ferate industriale de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, atunci când constată că nu

	<p>mai sunt respectate cerințele care au stat la baza acordării/vizării autorizației de exploatare a liniei ferate industriale.</p> <p>13. La pct. 10 se propune modificarea art.12<sup>1</sup> în sensul reglementării modului de redeschidere a unei linii ferate industriale, în funcție autoritatea care a constatat neconformitățile care au condus la închiderea liniei respective.</p> <p>14. La pct. 11 se propune modificarea art.13 în sensul înlocuirii sintagmei „proprietarul liniei ferate industriale” cu „gestionarul liniei ferate industriale”.</p> <p>15. La pct. 12 se propune modificarea art.14, alineatul (2) și (3) în sensul înlocuirii sintagmei „proprietarii de linii ferate industriale” cu „gestionarii de linii ferate industriale”.</p>
	<p>16. La pct. 13 se propune abrogarea, alin. (4) de la art. 14 din considerentul că ASFR nu are competență să intervină în relația contractuală dintre părțile semnatare ale unui contract care face obiectul tarifului de acces pe liniile ferate industriale proprietate a acestora.</p> <p>17. La pct. 14 se propune modificarea art.16 în sensul înlocuirii sintagmei „ închiderea circulației pe o linie ferată industrială de tranzit” cu „desființarea liniei ferate industriale de tranzit” pentru a nu intra în contradicție cu prevederile art. 12 referitoare la închiderea unei linii ferate industriale din cauze tehnice.</p> <p>18. La pct. 15 se propune, introducerea la articolul 16, după lit. d), a unei noi litere, lit. e) prin care să fie reglementată desființarea unei linii ferate industriale atunci când nu există nici o parte interesată de închirierea sau cumpărarea acesteia.</p> <p>19. La pct. 16 se propune, introducerea după art. 16, a unui nou articol, articolul 16<sup>1</sup> prin care să fie reglementată întreținerea tehnică și verificarea periodică a liniilor ferate industriale de tranzit de către gestionarii de linii ferate industriale aflați în amonte atunci când proprietarii liniilor de tranzit nu sunt interesați de exploatarea acestor linii.</p> <p>20. La pct. 17 se propune modificarea art. 18, alin. (2) în sensul înlocuirii sintagmei „Autorității Feroviare Române - AFER”, cu „Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR”.</p> <p>21. La pct. 18 se propune modificarea art.19, alin. (1) și (2) în sensul actualizării cuantumului amenzilor.</p> <p>VI. La art. VI. proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse O.U.G nr. 56/2011:</p> <p>1. La pct. 1 se propune completarea articolului 1, alin. (1) cu cinci litere noi (d<sup>1</sup>) – (d<sup>5</sup>) pentru stabilirea unui sistem de emiteră a biletelor de călătorie pe calea ferată coordonat cu noua formă asociativă a municipiilor și localităților din coroana 1 și 2 a acestora, prevăzută prin Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, cu modificările și completările ulterioare. Astfel se introduce sistemul de bilet cu valoare zonală, cu o distanță raportată la stația principală de deservire a</p>

	<p>municipiului, biletul este valabil la orice operator și tren de pe această rută și se elimină obligația rezervării de loc pentru distanța cuprinsă între 0 și 40 km. Totodată se stabilește principiul de decontare între operatori a sumelor încasate pentru trenurile altui operator.</p> <p>2. La pct. 2 se propune introducerea unui alineat nou (1<sup>1</sup>) la articolul 1 pentru a defini, în sensul ordonanței conceptul de tarif de transport, care cuprinde atât tariful perceput pentru o legitimație de călătorie simplă, cât și tariful perceput pentru o legitimație de călătorie valabilă pentru efectuarea călătoriilor multiple, pe o anumită perioadă și distanță, de tip abonament, autorizație de călătorie sau, după caz, permis de călătorie.</p>
	<p>3. La pct. 3 se propune modificarea art. 2, alin. (1) și (2) în sensul reglementării procedurii de elaborare și aprobare a propunerilor de acte normative privind tarifele care pot fi percepute de operatorii de transport feroviar public de călători, în baza fundamentărilor realizate de autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.</p> <p>4. La pct. 4. se propune introducerea la art. 2 a patru aliniate noi, (2<sup>1</sup>) - (2<sup>4</sup>), care reglementează principiile de stabilire a tarifelor metropolitane, corelate între valorile stabilite de autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și cele stabilite de autoritățile locale competente, precum și mecanismul de evitare a plății unei compensații în exces.</p> <p>5. La pct. 4, se propune, în plus, introducerea la art. 2 a unui alineat nou (2<sup>5</sup>) prin care se stabilește o regulă predictibilă de actualizare a tarifelor stabilite prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, în corelare cu inflația și cu programul de mers de tren.</p> <p>VII. La art. VII proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse O.U.G nr. 57/2011:</p> <p>1. La punctul unic se propune eliminarea sintagmei „și de transport feroviar de călători” pentru a evita dubla reglementare în condițiile prevederilor O.U.G. nr. 56/2011 pentru stabilirea principiilor de aplicare a tarifelor de deservire generală în transportul feroviar public de călători, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>VIII. La art. VIII 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:</p> <p>1. La pct. I 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.</p>

	<p>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”.</p> <p>3. La pct. 3 se propune modificarea art.16, alineatul (1) și (2) în sensul înlocuirii sintagmei „Organismul de Licențe Feroviare Român, înființat în temeiul Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare, care funcționează ca organism independent din punct de vedere funcțional și decizional în cadrul Autorității Feroviare Române - A.F.E.R.” cu „ Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar” și a sintagmei „Organismul de Licențe Feroviare Român” cu „ Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR”.</p>
	<p>4. La pct. 4 se propune modificarea art. 16, alin. (3) lit. g) în sensul înlocuirii sintagmei „Buletinul AFER și pe pagina de internet a OLF” cu sintagma „pagina proprie de internet a A.S.F.R.”.</p> <p>5. La pct. 5 se propune modificarea art. 56, alin. (9) în sensul înlocuirii sintagmei „Hotărârii Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, cu modificările ulterioare” cu „Hotărârii Guvernului nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar” și a sintagmei” Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate să furnizeze Autorității de Siguranță Feroviară Română și OLF” cu „Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate să furnizeze Autorității de Siguranță Feroviară Română”.</p> <p>VIII. La art. VIII proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse O.U.G nr. 62/2016:</p> <p>1. La punctul 1 se propune modificarea alineatelor (1) și (2) în sensul extinderii domeniilor de activitate în care își desfășoară activitatea curentă A.R.F., pentru a reflecta activitățile încredințate acesteia prin documentele strategice și programatice adoptate de Guvern în perioada 2021 – 2023 precum și modificările și completările aduse în 2023 la O.U.G. nr. 12/1998. Astfel, se propune:</p> <p>a) stabilirea de competențe privind stabilirea, implementarea și monitorizarea indicatorilor de performanță, elaborarea și implementarea de programe necesare pentru eficientizarea și îmbunătățirea calității serviciilor publice, promovarea de reglementări în domeniul subvenționării serviciilor publice pentru serviciile de transport intermodal de marfă și transport public de marfă;</p> <p>b) încheierea și gestionarea contractelor de servicii publice și asigurarea alocării subvențiilor, în limita fondurilor aprobate prin</p>



	<p>bugetul de stat, prevăzute în contractele de servicii publice, încheiate cu operatorii de transport feroviar public de marfă;</p> <p>c) posibilitatea de a coopta experți pe posturi înființate în afara organigramei pentru realizarea de studii, strategii, prognoze, precum și alte documente strategice necesare, care să fundamenteze deciziile de reformă și dezvoltare în sectorul feroviar</p>
	<p>2. La punctele 2, 3 și 4 se propune completarea articolului 2, alineatul (1) cu opt litere noi b<sup>1)</sup>, c<sup>1)</sup> - c<sup>4)</sup> și k<sup>3)</sup> – k<sup>5)</sup> în sensul extinderii domeniilor de activitate în care își desfășoară activitatea curentă A.R.F., pentru a reflecta activitățile încredințate acesteia prin documentele strategice și programatice adoptate de Guvern în perioada 2021 – 2023 precum și modificările și completările aduse în 2023 la O.U.G. nr. 12/1998. Astfel, se propune:</p> <p>a) stabilirea, derularea și implementarea obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători transfrontalier;</p> <p>b) achiziționarea și, după caz, închirierea de material rulant în comun cu autoritățile publice locale și, după caz, structurile asociative ale autorităților administrației publice locale destinat predării către operatori de transport feroviar, pentru prestarea obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local;</p> <p>c) achiziționarea și, după caz, închirierea de material rulant, destinat predării către operatori pentru prestarea serviciilor publice de transport feroviar public de marfă;</p> <p>d) achiziționarea și, după caz, închirierea de bunuri mobile și imobile necesare activităților de remizare, întreținere, spălare și, după caz, alimentare a materialului rulant propriu, pentru prestarea serviciilor de transport feroviar public de călători și serviciilor publice de transport feroviar public de marfă;</p> <p>e) realizarea studiilor de specialitate în vederea identificării nevoii publice de modernizare și, după caz, conversie a unor vehicule feroviare existente în parcul propriu al operatorilor de transport feroviar public de călători sau, după caz, marfă și implementarea procedurilor necesare aprobării schemelor de ajutor de stat;</p> <p>f) elaborare documente de fundamentare pentru proiecte de cercetare, dezvoltare și inovare în domeniul vehiculelor și serviciilor feroviare și, după caz, pentru proiecte de investiții în infrastructuri sau bunuri feroviare de capital, de natura mijloacelor fixe, inclusiv parteneriate de tip public-privat sau, după caz, public-public;</p> <p>g) coordonare și participare la grupuri de lucru și, după caz, în echipe de implementare proiecte pentru proiecte de cercetare, dezvoltare și inovare în domeniul vehiculelor și serviciilor feroviare și, după caz, pentru proiecte de investiții în infrastructuri sau bunuri feroviare de capital, de natura mijloacelor fixe, inclusiv parteneriate de tip public-privat sau, după caz, public-public;</p> <p>h) implementarea unor proiecte de cercetare, dezvoltare și inovare în domeniul vehiculelor și serviciilor feroviare și, după caz, a unor</p>

	<p>proiecte de investiții în bunuri feroviare de capital, de natura mijloacelor fixe, inclusiv parteneriate de tip public-privat sau, după caz, public-public.</p> <p>3. La pct. 5 se propune modificarea articolului 3 pentru a reflecta în mod adecvat participarea A.R.F. la orice sursă de finanțare din fonduri externe nerambursabile sau rambursabile puse la dispoziție de statul român prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru ducerea la îndeplinire a activităților cu care a fost însărcinată. Totodată, luând în considerare complexitatea proiectelor finanțate din fonduri externe nerambursabile și, după caz, din fonduri externe rambursabile în care este implicat personalul A.R.F., se propune o derogare de la prevederile art. 16, alin. (7) și (8) din Legea-cadru nr. 153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare pentru încurajarea participării adecvate la elaborarea documentațiilor, contractarea finanțării și implementarea proiectelor de investiții. Astfel, în condițiile în care investițiile care au valori ce depășesc pragurile stabilite la art. 42, alin 1), lit. a) și b) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare necesită elaborarea și verificarea unei documentații tehnico-economice, aprobarea indicatorilor de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, respectiv de către Guvernul României, precum și derularea unor proceduri de achiziții publice cu complexitate ridicată, se propune acordarea majorărilor salariale prevăzute în Legea-cadru nr. 153/2017 începând cu data aprobării de către ordonatorul de credite a fișei sau, după caz, a notei de fundamentare a proiectului propus la finanțare și numai pe perioada de implementare a proiectului, astfel cum a fost stabilită în notei de fundamentare, contractul, acordul sau, după caz, ordinul de finanțare semnat, pe răspunderea ordonatorului de credite din cadrul A.R.F.</p>
	<p>4. La pct. 6 se propune completarea alin. (1) și (2) de la art. 5 în sensul includerii și a termenului de dezvoltare pentru a reflecta adecvat rezultatele activităților implementate conform prevederilor art. 2.</p> <p>5. La pct. 7 se propune introducerea a trei alineate noi (1<sup>1</sup>) - (1<sup>3</sup>) la art. 6 prin care se reglementează procedurile de acțiune a ARF și operatorilor de transport feroviar de călători și, respectiv, decontare a costurilor aferente înregistrate de către operatorii de transport feroviar de călători în cazul unor situații de urgență, inclusiv în cazul celei aflate în derulare în cazul agresiunii armate din Ucraina.</p> <p>6. La pct. 8 se propune abrogarea, la art. 6 a alin. (3), (3<sup>1</sup>) și (6) pentru a evita dubla reglementare cu art. 39 din O.U.G. nr. 12/1998.</p> <p>7. La pct. 9 se propune completarea articolului 7, alin. (1) – (4) pentru a reflecta și activitățile propuse a fi completate în domeniul serviciilor publice de transport feroviar de marfă.</p> <p>8. La pct. 10 se propune abrogarea alin. (5) de la articolul 7 deoarece materialul rulant este pus la dispoziția operatorilor de transport feroviar</p>

	<p>în baza prevederilor contractelor de servicii publice. Se evită astfel dubla reglementare.</p> <p>9. La pct. 11 se propune abrogarea alin. (7) de la articolul 8 pentru a evita dubla reglementare cu noile prevederi ale art. 3, alin. (4).</p> <p>10. La pct. 12 se propune modificarea art. 8, alin. (8) în sensul înlocuirii sintagmei „salariații A.R.F.” cu „personalul A.R.F.” pentru a corela cu prevederile Codului Administrativ și sintagma definită la art. 8, alin. (5).</p>
	<p>X. La art. X proiectul de act normativ prevede completarea art. XV, alin (1) din Ordonanța de urgență nr. 83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative în sensul introducerii sintagmelor „indiferent de sursa de finanțare”, „drumurilor de interes local sau județean” și „sau a transferului cu titlu gratuit a celor deja realizate” pentru a reglementa în mod predictibil relația de parteneriat de dezvoltare a căilor de comunicație rutieră stabilită între autoritățile publice locale și Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere.</p> <p>XI. La art. XI proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 73/2019:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La pct. 1 se introduc două noi alineate, (4) și (5), pentru reglementarea modului de implementare a regulilor de siguranță feroviară specifice activităților de transport cu metroul.</li> <li>2. La pct. 2 propune modificarea art.3, pct.4 în sensul înlocuirii sintagmei „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul Autorității Feroviare Române, denumită în continuare AFER” cu „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, denumită în continuare ASFR”, ca urmare a înființării ca instituție cu personalitate juridică potrivit Ordonanței Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.</li> <li>3. La pct. 3 se propune modificarea art.11, alin. (1) în sensul înlocuirii sintagmei „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin AFER”, cu „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR.” Și se propune modificarea art.11, alin. (2) în sensul înlocuirii sintagmei „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin AFER”, cu „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR.”</li> <li>4. La pct. 4 se propune modificarea art.16, alin. (1) în sensul înlocuirii Ordonanței Guvernului nr. 95/1998, aprobată cu modificări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare cu Ordonanța Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și</li> </ol>

	<p>Infrastructurii, iar alin. (4) se modifică în sensul definiții conducerii ASFR, formată din director general și consiliu de conducere și metoda de numire a conducerii ASFR.</p> <p>5. La pct. 5 se propune introducerea la art. 16 a trei alineate noi (5) – (7) care reglementează criteriile de selecție a directorului general și a membrilor în consiliul de conducere în corelare cu prevederile Regulamentul delegat (UE) 2018/761 al Comisiei din 16 februarie 2018 de stabilire a metodelor comune de siguranță pentru supravegherea de către autoritățile naționale de siguranță după eliberarea unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1077/2012 al Comisiei, cu modificările și completările ulterioare și remunerarea membrilor din consiliul de conducere.</p>
	<p>6. La pct. 6 se propune modificarea art. 18, alineatul (3) în sensul înlocuirii sintagmei „Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER, cu modificările și completările ulterioare” cu „Hotărârea Guvernului nr.309/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR”.</p> <p>7. La pct. 7 se propune modificarea art. 19 în sensul înlocuirii sintagmei „site-ul AFER” cu „site-ul propriu”.</p> <p>8. La pct. 8 se propune abrogarea art.27 în temeiul prevederilor art. 1 din OG. nr. 14/2023 care prevede faptul că ASFR preia activitățile din domeniul licențierii pentru transportul feroviar.</p> <p>9. La pct. 9 se propune abrogarea art.28 în temeiul prevederilor art. 2 alin. (1) din OG nr. 14/2023 care prevede faptul că AFER preia activitățile din domeniul Organismului Notificat Feroviar Român - ONFR.</p> <p>10. La pct. 10 se propune modificarea art. 29, alin. (2), lit.d) în sensul înlocuirii sintagmei „de pe site-ul AFER” cu „site-ul propriu”.</p> <p>11. La pct. 11 se propune modificarea art. 29, alin. (4) în sensul înlocuirii sintagmei „ în termen de cel mult 48 de ore” cu „în termen de cel mult 15 zile”.</p> <p>XII. La articolul XII se propune abrogarea articolului 17 din Hotărârea Guvernului nr. 1453 din 8 decembrie 2022 pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada decembrie 2022-11 decembrie 2032 în transportul feroviar public de călători, stabilirea unor condiționalități pentru Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar și Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., în vederea implementării obligațiilor de serviciu public feroviar din România, precum și pentru aprobarea metodologiilor de predare în cadrul contractelor de servicii publice cu atribuire directă a materialului rulant feroviar achiziționat cu fonduri</p>

europene, pentru a evita dubla reglementare cu cele ale art. 2<sup>1</sup> din O.U.G. nr. 56/2011.

XIII. La articolul XIII se propune, în contextul reorganizării activității muzeistice din cadrul CENAFER ca Muzeul Național de Cale Ferată „ing. Ștefan Fălcoianu” prevăzută la art. IV, abrogarea Legii nr. 244/2018 pentru înființarea Centrului Muzeal al Locomotivelor, în condițiile în care centrul muzeal de la Dej este prevăzut ca muzeu de importanță regională, fără personalitate juridică din structura Muzeului Național de Cale Ferată „ing. Ștefan Fălcoianu”.

XIV. La articolul XIV se propune supunerea spre adoptarea Guvernului, în termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a ordonanței de urgență, a propunerilor de hotărâri prevăzute la art. I, pct. 13, art. IV, pct. 3.

XV. La articolul XV se propune elaborarea de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine, în termen de 0 de zile de la intrarea în vigoare a ordonanței de urgență, a propunerilor de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice, prevăzute la art. I, pct. 14.

XVI. La articolul XVI se propune supunerea spre adoptarea de către ministrul transporturilor și infrastructurii a propunerile de ordine, elaborate de Autoritatea pentru Reformă Feroviară , prevăzute la art. II, pct. 7, art. VI, pct. I și pct. 3, art. IX, pct. 7.

XVII. La articolul XVII se propune intrarea în vigoare în termen de de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a prezentei ordonanțe de urgență a contravențiilor prevăzute la art. III, pct. 1 și sancțiunilor prevăzute la art. III, pct. 2.

XVIII. La articolul XVII se propune ca în termen de 60 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a ordonanței de urgență:

1. să se aprobe prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii normele metodologice prevăzute la art. V, pct. 9 se aprobă;
2. să se emită ordinul comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și ministrului culturii prevăzut la art. IV, pct. 3, art. 138, alin. (3);
3. să intre în vigoare sanțiunile prevăzute la art. V, pct. 10;

	<p>4. să intre în vigoare contravențiile și sancțiunile prevăzute la art. V, pct. 19.</p> <p>XIX. La articolul XIX se propune intrarea în vigoare în termen de de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a ordonanței de urgență a contravențiilor și sancțiunilor prevăzute la art. XI, pct. 10.</p> <p>XX. . La articolul XX se propune prelungirea termenului de prorogare pentru intrarea în vigoare a Legii nr.352/2015 până la data de 1 ianuarie 2024, deoarece nefinalizarea procedurilor parlamentare de adoptare a proiectului de lege prin care se asigură corecțiile necesare pentru organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, conduce automat la aplicarea dispozițiilor Legii nr.352/2015, respectiv la asigurarea finanțării acestei instituții de la bugetul de stat și salarizarea personalului cu atribuții de inspecție și control la nivelul personalului Agenției Naționale de Administrare Fiscală, fapt ce ar determina un dezechilibru bugetar, neadoptarea unei masuri de prorogare a termenului de 1 aprilie 2023 poate conduce la imposibilitatea funcționării instituției cu atribuții de inspecție și control</p> <p>Având în vedere obligația Guvernului de a conduce politica fiscal-bugetară în mod prudent pentru a gestiona resursele și obligațiile bugetare, precum și riscurile fiscale de o manieră care să asigure sustenabilitatea poziției fiscale pe termen mediu și lung, precum și predictibilitatea politicii fiscal-bugetare pe termen mediu, în scopul menținerii stabilității macroeconomice,</p> <p>Având în vedere precizările Ministerului Finanțelor potrivit cărora:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ISCTR nu poate fi o parte din an finanțat din sursa de finanțare F "Integral venituri proprii " și o altă parte din an din sursa de finanțare A "Integral bugetul de stat" decât în condiții expres stabilite de lege,</li> <li>- Potrivit art. 17 alin. (2) din Legea responsabilității fiscal – bugetare nr.69/2010 "totalul cheltuielilor de personal ale bugetului consolidat, nu poate fi majorat pe parcursul anului bugetar, cu ocazia rectificărilor bugetare"</li> </ul>
2.4. Alte informații	Nu au fost identificate.

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

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	<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>Pe de altă parte, reglementarea proceselor de lucru la nivelul Autorității pentru Reformă Feroviară permite implementarea unor proiecte ce vizează achiziția a 131 trenuri nepoluante și a 16 locomotive electrice în perioada 2023-2026, cu un grad de absorbție a fondurilor europene nerambursabile de aproximativ 1,5 miliarde EURO.</p> <p>Reglementarea activităților ASFR permite, între altele, monitorizarea proiectelor feroviare în concordanță cu prevederile standardelor tehnice de interoperabilitate, asigurând conformitatea cu normele europene în vederea recepționării lucrărilor.</p> <p>Pana la data împlinirii noului termen de prorogare, procedurile parlamentare de aprobare a proiectului de lege prin care se asigură corecțiile legislative necesare pentru buna desfășurare a activității ISCTR vor fi finalizate.</p>
3.2. Impactul social	<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>Activitatea I.S.C.T.R., instituție ce îndeplinește și rolul de autoritate competentă pentru verificare, control, sancționare și raportare în sensul prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri și ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009 al Parlamentului</p>

	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, va fi afectată de insuficiența cadrului legal stabilit la nivelul anului 2015 prin Legea nr. 352.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3.4. Impactul macroeconomic	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.
3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	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.
3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat	<p>Din punct de vedere al ajutoarelor de stat, investițiile se realizează în conformitate cu prevederile legale în vigoare iar bunurile imobile rezultate ca urmare a investițiilor autorităților publice locale se transferă în patrimoniul privat al statului.</p> <p>Crearea unui mecanism transparent și predictibil de pregătire, atribuire competitivă și implementare a unor contracte de servicii publice de transport feroviar de călători, corelat cu mecanismul de a pune la dispoziția operatorilor a unor elemente costisitoare care constituie "infrastructura" de servicii, precum trenurile și locomotivele achiziționate cu sprijinul fondurilor europene nerambursabile, va contribui la creșterea numărului de jucători de pe această piață.</p> <p>Totodată, mecanismele de punere la dispoziție a pieței a bunurilor rezultate din investițiile structurilor centrale din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și din cele realizate în parteneriat cu autoritățile locale, sunt în corelare cu prevederile normelor naționale și europene în domeniul ajutoarelor de stat.</p>
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	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.



	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.
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Creșterea competitivității transportului feroviar, cu consecințe privind creșterea cotei modale a acestuia în cadrul sistemului național de transport, va avea ca efect diminuarea emisiilor poluante și a emisiei de gaze cu efect de seră, ceea ce va permite limitarea cheltuielilor bugetare în domeniul sănătății și al protecției mediului pentru compensarea efectelor negative generate de aceste tipuri de emisii.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Proiectul de act normativ vizează extinderea activităților pe care le implementează Autoritatea pentru Reformă Feroviară și în privința elaborării, supunerii spre aprobare și implementării de proiecte de cercetare, dezvoltare și inovare în sectorul feroviar, precum și de proiecte de digitalizare a sistemelor de eliberare și verificare a titlurilor de călătorie și a informării publicului călător.
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						
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	Aplicarea prezentei hotărâri nu generează influențe asupra bugetului de stat, finanțarea activităților se realizează cu încadrarea în fondurile aprobate cu această destinație în bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și al unităților administrativ teritoriale.					
4.8. Alte informații	Nu este cazul					

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

<p>5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</p> <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.</p>	<p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare</li><li>2. Ordonanța Guvernului nr. 112/1999 privind călătoriile gratuite în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române, cu modificările și completările ulterioare</li><li>3. Ordonanța de Guvern nr. 39/2000 pentru stabilirea și sancționarea unor fapte contravenționale în operațiunile de transport feroviar și cu metroul, cu modificările și completările ulterioare</li><li>4. Ordonanța de Guvern nr. 58/2004 privind înființarea Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER, cu modificările și completările ulterioare</li><li>5. Ordonanța de Guvern nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate C.F.R. - S.A., cu modificările și completările ulterioare</li><li>6. Ordonanța 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</li><li>7. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2011 pentru abrogarea unor poziții din anexa la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 36/2001 privind regimul prețurilor și tarifelor reglementate, care se stabilesc cu avizul Oficiului Concurenței, precum și pentru aprobarea unor măsuri cu privire la ajustarea tarifelor de călătorie cu metroul și de transport feroviar, cu modificările și completările ulterioare</li></ol>
---	--

	<p>8. Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare</p> <p>9. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 62/2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară, cu modificările și completările ulterioare</p>
	<p>10. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, cu modificările și completările ulterioare</p> <p>11. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 1002 din 12 decembrie 2019 cu modificările și completările ulterioare</p> <p>12. Hotărârea Guvernului nr. 1453 din 8 decembrie 2022 pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada decembrie 2022-11 decembrie 2032 în transportul feroviar public de călători, stabilirea unor condiționalități pentru Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar și Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., în vederea implementării obligațiilor de serviciu public feroviar din România, precum și pentru aprobarea metodologiilor de predare în cadrul contractelor de servicii publice cu atribuire directă a materialului rulant feroviar achiziționat cu fonduri europene</p> <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții:</p> <p>1. Actualizarea Hotărârii Guvernului nr. 1453/2022 pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada decembrie 2022-11 decembrie 2032 în transportul feroviar public de călători, stabilirea unor condiționalități pentru Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar și Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., în vederea implementării obligațiilor de serviciu public feroviar din România, precum și pentru aprobarea metodologiilor de predare în cadrul contractelor de servicii publice cu atribuire</p>

	<p>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. 11<sup>2</sup> din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române;</p> <p>3. elaborare propunere de hotărâre a guvernului privind aprobarea elementelor principale ale caietelor de sarcini și ale contractelor de servicii publice pentru transporturile publice feroviare de călători, structura obligațiilor de servicii publice, respectiv modul de grupare a rutelor și serviciilor vizate, valoarea sprijinului public total preliminar anual aferent implementării tuturor obligațiilor de servicii publice și, defalcăt, pentru fiecare contract de servicii publice în parte și care părți ale contractelor de servicii publice sunt confidențiale și nu sunt publicate;</p> <p>4. Actualizarea Ordinului Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 1697/2012 pentru aprobarea metodologiilor de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 112/1999 privind călătoriile gratuite în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române;</p> <p>5. Actualizarea Ordinului Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 153/2011 privind modificarea și completarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.816/2005, și pentru definirea trenurilor de călători în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători</p> <p>6. Actualizarea Ordinului Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 548/2022 pentru aprobarea tarifelor de deservire generală din transportul feroviar public de călători</p> <p>7. Actualizarea Hotărârii Guvernului nr. 98/2017 privind organizarea și funcționarea Autorității de Reformă Feroviară și pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor;</p> <p>8. elaborare propunere de hotărâre a guvernului privind aprobarea structurii organizatorice și a numărului maxim de posturi ale Muzeului C.F.R.;</p> <p>9. elaborare propunere de ordin al ministrului transporturilor privind aprobarea tarifelor practicate pentru activitățile de restaurare și conservare prestate către alte persoane fizice și juridice.</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 asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

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

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 561/2009.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute în Hotărârea nr. 635/2022 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative, procedură în corelare cu prevederile art. 86 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Nu au fost identificate.
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 rutier și feroviar*, pe care îl supunem spre aprobare.

## MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

~~ȘORIN MIHAIL GRÎNDEANU~~

AVIZĂM FAVORABIL:

VICEPRIM-MINISTRU

MARIAN NEACSU

MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI  
PROIECTELOR EUROPENE

ADRIAN CĂCIU

PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ  
PENTRU ACHIZIȚII PUBLICE

IULIANA FECLISTOV

MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE

LUMINIȚA-TEODORA ODOBESCU

MINISTRUL FINANȚELOR

MARCEL-IOAN BOLOȘ

MINISTRUL DEZVOLTĂRII,  
LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI  
ADMINISTRAȚIEI

ADRIAN-IOAN VEȘTEA

MINISTRUL CULTURII

RALUCA TURCAN

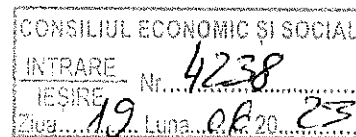
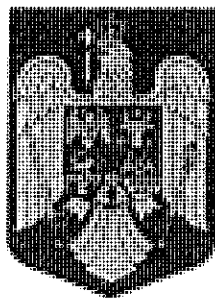
MINISTRUL MUNCII  
ȘI SOLIDARITĂȚII SOCIALE

MARIUS-CONSTANTIN BUDĂI

MINISTRUL JUSTIȚIEI

ALINA-ȘTEFANIA GORGHIU





**ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ**  
**pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul**  
**transportului rutier și 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,

Având în vedere faptul că strategiile de dezvoltare în domeniul feroviar prevăd sprijinirea unor servicii de transport intermodal moderne și introducerea unor servicii publice de transport feroviar de marfă, în scopul asigurării creșterii cotei modale a transportului pe calea ferată,

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 licențiați,

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,

Deoarece Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER trebuie să se concentreze, în activitățile sale, asupra procesului de formare și instruire a personalului implicat în siguranța feroviară, iar Muzeul Căilor Ferate, înființat prin ordinul de serviciu al Direcției Generale C.F.R. nr. 123682 din 14 august 1937 pentru înființarea unui muzeu de cale ferată, publicat în "Foaia Oficială a

CFR” nr. 973 din 16 septembrie 1937, deschis la 10 iunie 1939 în prezența MSR Carol al II-lea, distrus în timpul bombardamentelor din 4 aprilie 1944 și redeschis la adresa din Calea Griviței, nr. 193 B, lângă Gara de Nord, în perioada 30 aprilie 1953 - 1966 și apoi la 10 iunie 1969 - prezent, în Casa Tehnicii Căilor Ferate, cunoscută ulterior și sub denumirea de Centrul de Perfecționare a Lucrătorilor de Transporturi și Telecomunicații, respectiv a Muzeului Căilor Ferate Române ca parte a Direcției Muzeistice și Documentare Feroviară componentă în cadrul organigramei Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER aprobată prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 623 din 18 martie 2019 rezultată în baza Hotărârii Guvernului nr. 1399/2009 de modificare a Hotărârii Guvernului nr. 1663/2004 privind organizarea și funcționarea Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER are nevoie de o structură de organizare independentă pentru salvarea și punerea în valoare a patrimoniului mobil și imobil cultural și industrial feroviar,

Întrucât primul director general al Direcțiunii Princiare CFR a fost generalul de brigadă, academicianul inginer Ștefan Fălcoianu, personalitate cu realizări deosebite privind, între altele, elaborarea, împreună cu Gheorghe Duca și Constantin Olănescu, a legii pentru exploatarea căilor ferate ale statului, Legea nr. 810 din 31 martie 1883, înființarea Școlii Superioare de Mișcare din București, calea ferată Buzău-Mărășești, prima linie din România realizată cu forțe proprii de ingineri și tehnicieni români, inaugurată la 31 octombrie 1881, elaborarea legii pentru unificarea tuturor căilor ferate ale statului, Legea nr. 1887 din 28 iunie 1882, prin aplicarea căreia fostele direcții București-Giurgiu, Iași-Ungheni, Ploiești-Predeal devin secții ale Direcțiunii Princiare a CFR, se propune ca numele Muzeului C.F.R. să fie Muzeul de Cale Ferată “ing. Ștefan Fălcoianu”,

Având în vedere obligația Guvernului de a conduce politica fiscal-bugetară în mod prudent pentru a gestiona resursele și obligațiile bugetare, precum și riscurile fiscale de o manieră care să asigure sustenabilitatea poziției fiscale pe termen mediu și lung, precum și predictibilitatea politicii fiscal-bugetare pe termen mediu, în scopul menținerii stabilității macroeconomice,

ținând cont de faptul că pentru perioada 2023-2025 se impune o construcție bugetară responsabilă și credibilă, crearea de spațiu fiscal, vital în economii în curs de dezvoltare în condițiile unui cadru internațional și intern dificil,

deoarece finalizarea procedurilor parlamentare de adoptare a proiectului de lege prin care se asigură corecțiile necesare pentru organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier nu s-a realizat fiind întrerupta de perioada vacanței parlamentare, iar acest fapt conduce automat la aplicarea dispozițiilor Legii nr.352/2015, respectiv la asigurarea finanțării acestei instituții de la bugetul de stat și salarizarea personalului cu atribuții de inspecție și control la nivelul personalului Agenției Naționale de Administrare Fiscală, fapt ce ar determina un dezechilibru bugetar

având în vedere precizările Ministerului Finanțelor Publice potrivit cărora ISCTR nu poate fi o parte din an finanțat din sursa de finanțare F “integral venituri proprii ” și o altă parte din an din sursa de finanțare A “Integral bugetul de stat” decât în condiții expres stabilite de lege,

luând în considerare că situația prezentată întrunește premisele unei situații urgente și extraordinare care impune adoptarea de măsuri imediate în vederea stabilirii cadrului normativ potrivit, neadoptarea acestor măsuri, cu celeritate, putând avea consecințe negative, în sensul că ar genera un impact suplimentar asupra deficitului bugetului general consolidat,

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

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

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,

Ținând cont de faptul că Autoritatea pentru Reformă Feroviară trebuie să elaboreze și să implementeze proiecte de investiții cu un grad ridicat de complexitate, care vizează achiziția de material rulant destinat eficientizării serviciilor publice de transport feroviar de călători,

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 și în domeniul transportului de mărfuri,

Ținând cont de faptul că personalul Autorității pentru Reformă Feroviară cuprinde atât demnitari și funcționari publici, cât și personal contractual, ceea ce excede definiției legale a termenului de salariat,

Având în vedere atribuțiile specifice ale Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR, exercitate în calitate de autoritate națională de siguranță în conformitate cu prevederile art. 16 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, vizează:

- eliberarea unei serii de documente specifice, în principal pentru operatorii de transport feroviar, administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară și entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare, unele cu valabilitate în statele membre ale Uniunii Europene sau statele părți la Acordul privind Spațiul Economic European (SEE), inclusiv permise de mecanic de locomotivă în conformitate cu Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar;

- asigurarea respectării condițiilor care trebuie să fie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității sistemului feroviar din România, referitoare la proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem, precum și la calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță aplicabile personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea nr. 71/2020;

- sprijinirea Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate în eliberarea, reînnoirea, modificarea sau revocarea certificatelor unice de siguranță pentru operatorii de transport feroviar în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare) și a autorizațiilor de introducere pe piață și de tip a vehiculelor feroviare în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare);

- efectuării activități de supraveghere a entităților din transportul feroviar, inclusiv în cooperare cu autoritățile naționale de siguranță din statele membre UE învecinate, în cazul infrastructurii feroviare transfrontaliere;

- cooperării, împreună cu organismul de acordare a licențelor din România, cu Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în sensul prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar și a Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, pentru elaborarea în comun a unui cadru pentru schimbul de informații și pentru cooperare vizând prevenirea efectelor negative asupra concurenței sau a siguranței pe piața feroviară;

Ținând cont de faptul că Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR înființată prin Ordonanța Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, trebuie să își exercite, fără întrerupere, atribuțiile în calitate de autoritate națională de siguranță și cele de autoritate responsabilă cu acordarea licențelor de transport feroviar,

Întrucât operatorii de transport feroviar de călători au fost implicați în asigurarea persoanelor provenite din zona conflictului din Ucraina încă din primele momente transportând refugiați și persoane care au tranzitat România către alte țări europene,

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), litera n) se modifică și va avea următorul cuprins:

„n) operator de transport feroviar public de călători – operator de transport feroviar care prestează servicii publice de transport de călători în înțelesul prevăzut la art. 2 lit. d) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007;

2. La articolul 1, alineatul (10), după litera y), se introduc cinci litere noi, litera y<sup>1)</sup> – y<sup>5)</sup> și vor avea următorul cuprins:

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

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

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

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

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

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

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

3. La articolul 1, alineatul (10), după litera dd), se introduc două litere noi, litera ee) și ff) și vor avea 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 - are înțelesul prevăzut în Capitolul V. Măsuri de amenajare pentru teritorii caracteristice ale Europei, subcapitolul 3. Zonele rurale, aliniatul (53) din Principiile directe pentru Dezvoltarea teritorială durabilă a Continentului European, Consiliul Europei, CEMAT, Hanovra, septembrie 2000.”

4. La articolul 5, după alineatul (5) se introduce un alineat nou, alineatul (5<sup>1</sup>) și va avea următorul cuprins:

„(5<sup>1</sup>) Prin excepție de la prevederile alin. (5) și cu încadrarea în bugetul de cheltuieli aprobat, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine, poate realiza studii pentru adaptarea obligațiilor de servicii publice la condițiile de piață cu resurse proprii și, după

caz, cu experți angajați în afara organigramei, atunci când bugetul aprobat nu prevede creditele de angajament și, după caz, creditele bugetare necesare contractării serviciilor unor operatori economici.”

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

„(17<sup>1</sup>) Profitul contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive, unde sunt înregistrate cel puțin trei oferte concurente, organizate conform prevederilor art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 se stabilește liber în baza ofertei declarate câștigătoare.

(17<sup>2</sup>) Profitul maxim al contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive prevăzute la alin. (17<sup>1</sup>), unde sunt înregistrate mai puțin de trei oferte concurente, se stabilește conform prevederilor alin. 17.

(17<sup>3</sup>) Valoarea costurilor eligibile ale contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive prevăzute la alin. (17<sup>1</sup>), se actualizează pe baza unei formule de actualizare publicată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine, în documentația de atribuire.

(17<sup>4</sup>) Modificarea contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive prevăzute la alin. (17<sup>1</sup>) se realizează de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine, cu respectarea principiilor prevăzute la art. 221 - 222 din Legea nr. 98/2016. și prevederilor art. 39, alin. (1<sup>1</sup>) - (1<sup>2</sup>).

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

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

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

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

„(5) Prin derogare de la prevederile art. 333 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, compania națională care administrează infrastructura feroviară poate să închirieze bunuri imobile sau părți din acestea, proprietate publică a statului, către persoane fizice sau juridice înregistrate în România, prin licitație publică, în condițiile legii, cu aprobarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu excepția:

a) curților, grădinilor și terenurilor aferente locuințelor de serviciu vândute, care pot fi date în locațiune direct proprietarilor construcțiilor;

b) bunurilor imobile care fac obiectul parteneriatelor aprobate în baza prevederilor art. 11<sup>2</sup>, care pot fi date în locațiune direct unităților administrativ-teritoriale, subdiviziunilor administrativ teritoriale ale municipiilor, asocierilor de U.A.T.-uri, consorțiilor administrative, denumite în continuare unități/subdiviziuni administrativ-teritoriale, asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, zonelor metropolitane sau asociațiilor pentru dezvoltare teritorială integrată legal constituite, denumite în continuare structuri de asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale;

c) bunurilor imobile care fac obiectul parteneriatelor aprobate în baza prevederilor art. 11<sup>3</sup>, care pot fi date în locațiune direct companiilor naționale, societăților naționale, societăților comerciale, regiilor autonome și, după caz, autorităților din subordinea și coordonarea Ministerului Transporturilor și

Infrastructurii, denumite în continuare entități din subordinea și coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.”

8. La articolul 11<sup>2</sup>, alineatele (1), (2), (4)-(6) și (10)-(11) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(1) 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 asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale în baza hotărârilor adunării generale 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, după caz, continuarea unor obiective/proiecte de investiții în domeniul construcțiilor, a lucrărilor de intervenții la construcții existente și a altor lucrări de investiții și, după caz, constituirea de parteneriate pentru exploatarea bunurilor pe infrastructura feroviară publică și, după caz, pe bunuri din domeniul public al statului aflate în administrarea sau concesiunea companiei naționale înființate potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență, privind:

- a) serviciul public de transport feroviar de călători de interes local;
- b) infrastructura feroviară publică;
- c) rețelele locale și regionale independente destinate serviciilor pentru transportul de călători pe infrastructura feroviară;
- d) rețelele destinate doar 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) regenerarea urbană și, după caz, dezvoltarea zonelor rurale;
- h) 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;
- i) producerea, gestionarea inteligentă, distribuția, stocarea și, după caz, utilizarea de energie din surse regenerabile;
- j) sistemele de transport inteligente și, după caz, subsisteme sau componente ale acestora;
- k) sistemele de transport multimodal.

(2) Odată cu propunerea transmisă Ministerului Transporturilor și Infrastructurii de a implementa proiecte în parteneriat, unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale, sau structurile de asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale au obligația de a fundamenta capacitatea de implementare, derulare și administrare, după caz, a proiectelor prevăzute la alin. (1).

(...)

(4) Pentru implementarea proiectelor și exploatarea bunurilor incluse în lista aprobată potrivit prevederilor alin. (3) și, după caz, pentru implementarea activităților prevăzute la art. 37<sup>1</sup> alin. (5) lit. b):

a) unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale și, după caz, structurile de asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale dobândesc, în baza și pe durata de valabilitate a protocolului de implementare prevăzut la Anexa nr. 3 la normele metodologice și a acordului de asociere prevăzut la Anexa nr. 5 la normele metodologice aprobate prin Hotărârea de Guvern nr. 187/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor art. 11<sup>2</sup> din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu titlu gratuit, drepturile reale prevăzute la art. 551, pct.

2 - 6, 9 și 11 din Legea nr. 287/2009 privind Codul civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Codul Civil, privind administrarea și realizarea de lucrări, pe o perioadă care nu o poate depăși pe cea pentru care bunurile sau infrastructura feroviară este în concesiunea sau administrarea companiei naționale înființate potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență;

b) compania națională are dreptul de a înceta oricând parteneriatul, în baza unei notificări prealabile, în vederea implementării unor proiecte de dezvoltare a infrastructurii feroviare publice;

c) protocolul de implementare și acordul de asociere prevăzute la lit. a) cuprind drepturile și obligațiile unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale, structurilor de asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale și companiei naționale înființate potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență în privința exercitării drepturilor reale;

d) prin derogarea de la prevederile art. 303 din Codul Administrativ, unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale și, după caz, structurile de asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor 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 contracte de concesiune pentru bunurile proprietate publică conform prevederilor Secțiunii a 3-a Concesionarea bunurilor proprietate publică din O.U.G. nr. 57/2019;

e) unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale și, după caz, structurile de asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor 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 contracte de locațiune pentru bunurile proprietate privată conform prevederilor Capitolului V Contractul de locațiune din Codul Civil;

f) unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale și, după caz, structurile de asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor 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, conform prevederilor art. 44 din Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare;

g) unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale și, după caz, structurile de asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor 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;

h) în vederea demonstrării capacității administrative de implementare, derulare și administrare, după caz, a proiectelor cu valori mari 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, structurile de asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor 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 rezultate în urma implementării parteneriatelor, bunuri private ale unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale sau, după caz, structurilor de cooperare ale autorităților administrației publice locale, sunt trecute în domeniul privat al statului potrivit prevederilor art. 359 din O.U.G. nr. 57/2019.

(6) Pentru implementarea proiectelor incluse în lista aprobată potrivit prevederilor alin. (3), unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale sau structurile de asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale, în calitate de partener, derulează, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, următoarele categorii de activități:

a) după caz, elaborarea, modificarea, revizuirea, completarea, actualizarea studiilor de oportunitate, strategiilor de dezvoltare, programelor investiționale, programelor de acțiune, documentațiilor de urbanism prevăzute în Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu

modificările și completările ulterioare, și, după caz, documentațiilor tehnico-economice prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare, și supunerea spre aprobare conform legii;

b) transferul, după caz, cu titlu gratuit către compania națională și, după caz, societățile naționale înființate potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență a studiilor, strategiilor, programelor și documentațiilor prevăzute la lit. a);

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) În perioada în care statul este acționar unic la compania națională și societățile naționale înființate potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență, 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 asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor 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 companiei naționale și, după caz, societăților naționale.

(11) Odată cu propunerea transmisă companiei naționale și societăților naționale prevăzute la alin. (10) de a implementa proiecte în parteneriat, unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale sau structurile de asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale au obligația de a fundamenta capacitatea de implementare, derulare și administrare a proiectelor.”

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

„(6<sup>1</sup>) Unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale și, după caz, structurile de asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale au obligația:

a) de a elabora studii de oportunitate, strategii de dezvoltare, programe investiționale și, după caz, programe de acțiune proprii în corelare cu prevederile celor elaborate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și aprobate de Guvernul României în conformitate cu prevederile art. 7;

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

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

„(7<sup>1</sup>) Pentru angajarea cheltuielilor generate de activitățile prevăzute la alin. (6) se creează o poziție distinctă de transferuri către unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale și, după caz, structurile de asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale, în bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în cadrul titlului corespondent sursei de finanțare”.

11. După articolul 11<sup>2</sup> se introduce un articol nou, articolul 11<sup>3</sup> și va avea următorul cuprins:

„Art. 11<sup>3</sup>. (1) Pentru inițierea, continuarea și realizarea unor programe de dezvoltare privind reînnoirea și modernizarea liniilor ferate industriale și, după caz, privind categoriile de proiecte prevăzute la art. 11<sup>2</sup> alin. (1), lit. a) - k), aprobate de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii sau, după caz, de



către Guvernul României, companiile naționale, societățile naționale, societățile comerciale, regiile autonome și, după caz, autoritățile publice din subordinea și coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, denumite în continuare entități din subordinea și coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, 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, după caz, continuarea unor obiective/proiecte de investiții în domeniul construcțiilor, a lucrărilor de intervenții la construcții existente și a altor lucrări de investiții, cu respectarea prevederilor de la art. 11<sup>2</sup> alin. (2) - (9).

(2) În perioada în care statul este acționar unic la compania națională și societățile naționale înființate potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență, entitățile din subordinea și coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, pot propune Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în baza notelor de fundamentare, studiilor de oportunitate, strategiilor de dezvoltare, programelor investiționale, programelor de acțiune sau, după caz, documentațiilor tehnico-economice elaborate, constituirea de parteneriate având ca obiect proiectele prevăzute la alin. (1), care implică bunurile imobile aflate în proprietatea privată a companiei naționale și, după caz, societăților naționale, cu respectarea prevederilor de la art. 11<sup>2</sup> alin. (11) - (16)”.

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

„Art. 24. Promovarea proiectelor pentru construcții de tronsoane noi de cale ferată, pentru modernizarea și/sau dezvoltarea unor tronsoane existente, precum și pentru magistralele destinate circulației cu viteze mari se face de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, la propunerea fundamentată a companiei naționale care administrează infrastructura feroviară, după consultarea operatorilor de transport feroviar și, după caz, la propunerea fundamentată a unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale sau structurilor de cooperare ale autorităților administrației publice locale, pe baza documentațiilor elaborate conform prevederilor art. 11<sup>2</sup> și, după caz, entităților din subordinea și coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pe baza documentațiilor elaborate conform prevederilor art. 11<sup>3</sup>, după consultarea companiei naționale care administrează infrastructura feroviară.”

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

„ (1<sup>1</sup>) În vederea atribuirii contractelor de servicii publice prevăzute la art. 38, Guvernul adoptă, prin hotărâre, la propunerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine:

- a) elementele principale ale caietelor de sarcini și ale contractelor de servicii publice conform prevederilor art. 5, alin. 3), 6) și 20);
- b) structura obligațiilor de servicii publice, respectiv modul de grupare a rutelor și serviciilor vizate;
- c) valoarea sprijinului public total preliminar anual aferent implementării tuturor obligațiilor de servicii publice stabilite conform prevederilor art. 5, alin. 4) și, defalcat, pentru fiecare contract de servicii publice în parte;
- d) care părți ale contractelor de servicii publice sunt confidențiale și nu sunt publicate.”

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

„(1<sup>2</sup>) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine:

- a) elaborează propunerile de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice cu respectarea hotărârilor adoptate de Guvern în conformitate cu prevederile alin. (1<sup>1</sup>);
- b) supune dezbaterii publice propunerile de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice elaborate conform prevederilor lit. a);
- c) adoptă forma finală a propunerilor de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice rezultate în urma dezbaterilor publice;

- d) derulează procedurile de transparență și de atribuire a contractelor de servicii publice prevăzute la art. 5, alin. (14) și art. 38, alin. (1);
- e) în baza modificărilor condițiilor de piață sau a rezultatelor studiilor de specialitate realizate conform prevederilor art. 5, alin. (4), supune analizei Guvernului propuneri de amendare a hotărârilor adoptate de acesta, prevăzute la alin. (1<sup>1</sup>);
- f) actualizează contractele de servicii publice ori de câte ori este necesar, cu încadrarea în prevederile hotărârilor adoptate de Guvern prevăzute la alin. (1<sup>1</sup>);
- g) transmite fiecărui operator de transport feroviar de călători contractele de servicii publice încheiate cu acesta, inclusiv părțile declarate confidențiale conform prevederilor alin. (1<sup>1</sup>), lit. d);
- h) publică și arhivează pe pagina de internet proprie contractele de servicii publice atribuite și actele adiționale adoptate, incluzând referințe vizibile la părțile declarate confidențiale conform prevederilor alin. (1<sup>1</sup>), lit. d);
- i) asigură accesul liber al cetățenilor la informațiile declarate confidențiale din cadrul contractelor de servicii publice, conform alin. (1<sup>1</sup>), lit. d), cu respectarea prevederilor art. 12, alin. (1), lit. c) din Legea nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public.”

**Art. II** - Ordonanța Guvernului nr. 112/1999 privind călătoriile gratuite în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române, republicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 766 din 20 august 2004, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

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

„(1) Salariații încadrați cu contract individual de muncă pe durată nedeterminată, salariații încadrați cu contract individual de muncă pe durată determinată de minim șase luni, și, după caz, funcționarii publici încadrați la compartimentele de specialitate feroviară din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, la operatorii de transport feroviar de călători ce au încheiat, conform prevederilor art. 5 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare O.U.G. nr. 12/1998, cu autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și, după caz, conform prevederilor art. 5<sup>2</sup> din O.U.G. nr. 12/1998, cu autoritățile competente locale contracte de servicii publice, la filialele acestora și, după caz, la subunitățile din structurile organizatorice ale acestora, denumiți în continuare operatori de transport feroviar public de călători, precum și la Societatea Națională a Căilor Ferate Române beneficiază anual de autorizații de călătorie în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române, conform prevederilor art. 11, alin. (1) lit. g) și alin. (5) din Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Legea nr. 195/2020.”

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

„Art. 1<sup>1</sup>. Călătoriile gratuite în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române sunt prestate de operatori de transport feroviar public de călători, definiți la art. 1, alin. (10), lit. n) din O.U.G. nr. 12/1998.”

3. La articolul 3, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(1) Salariații încadrați cu contract individual de muncă pe durată nedeterminată și, după caz, salariații încadrați cu contract individual de muncă pe durată determinată de minim șase luni, de la Compania Națională de Căi Ferate “C.F.R.” - S.A., Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă “C.F.R. Marfă” - S.A., Societatea de Administrare Active Feroviare “S.A.A.F.” - S.A., Societatea Comercială de Transport cu Metroul București “Metrorex” - S.A., de la unitățile cu profil feroviar care rezultă prin reorganizarea acestor unități, de la filialele acestora, de la subunitățile din structura organizatorică a acestora, precum și persoanele care ocupă o funcție de conducere într-un sindicat din domeniul feroviar, cu contractul individual de muncă suspendat conform prevederilor art. 50 lit. e) din Legea nr.

53/2003 privind Codul muncii, republicată, cu modificările și completările ulterioare, beneficiază de autorizație de călătorie gratuită pe calea ferată, atât în interes personal, cât și în interes de serviciu conform prevederilor art. 11, alin. (1) lit. g) și alin. (5) din Legea nr. 195/2020.”

4. La articolul 4, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(1) Salariații încadrați cu contract individual de muncă pe durată nedeterminată și, după caz, salariații încadrați cu contract individual de muncă pe durată determinată de minim șase luni, în unitățile desprinse din Societatea Națională a Căilor Ferate Române înainte de intrarea în vigoare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare, precum și salariații unităților desprinse din fostul Departament al căilor ferate și din fosta Societate Națională a Căilor Ferate Române, potrivit Hotărârii Guvernului nr. 570/1991 privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 235/1991 și reorganizarea activității transporturilor feroviare beneficiază autorizație de călătorie gratuită pe calea ferată, atât în interes personal, cât și în interes de serviciu conform prevederilor art. 11, alin. (1) lit. g) și alin. (5) din Legea nr. 195/2020, pe întreaga perioadă în care unitatea își păstrează profilul de activitate preponderent feroviară.”

5. Articolul 12 se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Art. 12.** - Operatorii de transport feroviar public de călători pot acorda 3 călătorii dus-întors sau 6 călătorii simple pe căile ferate române, pe timp limitat, în mod gratuit, unor persoane din afara societății comerciale, care se deplasează pentru acțiuni în interesul acesteia, pentru cazurile și persoanele stabilite de consiliul de administrație sau, după caz, de administratorul operatorului de transport feroviar respectiv.”

6. La articolul 18, alineatele (2) - (3), se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(2) Contravaloarea autorizațiilor și permiselor de călătorie pe căile ferate române de care beneficiază, în mod gratuit, persoanele prevăzute la art. 1 și art. 2 alin. (1) se suportă din bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

(3) Contravaloarea autorizațiilor și permiselor de călătorie pe căile ferate române de care beneficiază, în mod gratuit, persoanele prevăzute la art. 12 se suportă de operatorul de transport feroviar emitent și sunt deductibile fiscal”.

7. La articolul 18, după alineatul (3) se introduc cinci alineate noi, alineatele (4) - (8) și vor avea următorul cuprins:

„(4) Contravaloarea autorizațiilor de călătorie și permiselor de călătorie sunt fundamentate de către autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, prevăzută la art. 1, alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 62/2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară, denumită în continuare autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, și aprobate prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, pe baza principiilor generale prevăzute la art. 1 și a principiilor specifice prevăzute la art. 2, alin. (3) din Ordonanța 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.

(5) Numărul statistic lunar al călătorilor expediați și distanțanța statistică lunară medie parcursă de călătorii expediați pentru autorizații se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, pe baza situațiilor statistice lunare raportate de fiecare operator de transport feroviar de călători către autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

(6) Modul de repartizare, pentru anul de valabilitate, respectiv anul N, a sumelor provenite din eliberarea autorizațiilor de călătorie și permiselor de călătorie de către Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători “C.F.R. Călători” - S.A., între operatorii de transport feroviar public de călători se stabilește anual, în luna noiembrie a anului N-1, sunt fundamentate de către autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și aprobate prin ordin al

ministrului transporturilor și infrastructurii, pe baza datelor statistice colectate în perioada începând cu noiembrie a anului N-2, inclusiv, și terminând cu luna octombrie a anului N-1, inclusiv.

(7) Operatorii de transport feroviar public de călători, decontează direct sumele convenite din bugetul ministerului transporturilor și infrastructurii și, după caz, din bugetul unităților care suportă aceste cheltuieli, conform modului de repartizare prevăzut la alin. (6) și al numărului total de autorizații de călătorie și permise de călătorie emise de Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „C.F.R. Călători” - S.A. și raportate lunar către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine.

(8) Prin excepție de la prevederile alin. (6), pentru anul fiscal 2023, modul de repartizare între operatorii de transport feroviar public de călători, a sumelor provenite din eliberarea autorizațiilor de călătorie și permiselor de călătorie de către Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „C.F.R. Călători” - S.A., se realizează în baza ponderii numărului total de călători-kilometru a fiecărui operator raportată la totalul călătorilor-kilometri pentru anul fiscal 2022 în baza “Notelor de fundamentare și justificare a subvențiilor/transferurilor primite de la bugetul de stat pentru transportul feroviar public de călători”, avizate de Direcțiile Generale Regionale a Finanțelor Publice pe raza cărora este înregistrat sediul fiscal al operatorului și verificate de către autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.”

**Articolul III.** Ordonanța de Guvern nr. 39/2000 pentru stabilirea și sancționarea unor fapte contravenționale în operațiunile de transport feroviar și cu metroul, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 39 din 31 ianuarie 2000, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează, după cum urmează:

I. Articolul 2, punctele 12, 15, 17, 20-25, 29, 34-38, 40-46 se modifică și va avea următorul cuprins:

„12. neaplicarea de către administratorul de infrastructură feroviară și operatorii de transport feroviar, a elementelor individuale sau parțiale ale sistemului de management al siguranței conform prevederilor art. 17 alin. (2) lit. b) din OG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară;

(...)

15. neefectuarea, de către întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea, a procesului de monitorizare pentru a verifica dacă sistemul lor de gestionare este corect aplicat și eficient conform prevederilor art. 3 din Regulamentul (UE) nr. 2012/1078 privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea;

(...)

17. neinclusiunea, de către administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară și operatorii de transport feroviar, în sistemul de management al siguranței, a oricărui alt element necesar pentru a acoperi riscurile în materie de siguranță, în conformitate cu evaluarea riscurilor care decurg din propria lor activitate conform prevederilor art. 9 alin. (4) din OG 73/2019 privind siguranța feroviară;

(...)

20. neavizarea de îndată a producerii unui accident/incident pe infrastructura feroviară publică și privată specifică transportului pe calea ferată și pe rețeaua feroviară cu metroul în conformitate cu prevederile art. 22 alin. (4) din Anexa la HG nr. 117/2010 pentru aprobarea Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, precum și neluarea în considerare a recomandărilor de siguranță care pot fi urmate, emise de Agenția de Investigare Feroviară Română –

AGIFER prin rapoartele de investigare a accidentelor / incidentelor feroviare în conformitate cu prevederile art. 26 alin. (2) din OG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară;

21. efectuarea de către operatorii economici de activități privind operațiuni de transport feroviar și manevră feroviară fără respectarea prevederilor Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european și a prevederilor OG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară;

22. neaplicarea măsurilor stabilite, precum și a celor asumate prin planurile de acțiuni pentru a remedia eventualele cazuri de neconformitate sau probleme reziduale într-o perioadă determinată de timp sau pentru remedierea deficiențelor/neconformităților constatate cu ocazia controalelor/inspecțiilor de stat și auditurilor efectuate de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR în activitatea de transport feroviar, conform prevederilor art. 4 lit. c) din Anexa I la Regulamentul (UE) 2018/761 de stabilire a metodelor comune de siguranță pentru supravegherea de către autoritățile naționale de siguranță după eliberarea unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1077/2012 al Comisiei;

23. efectuarea serviciului în legătură directă cu siguranța feroviară fără respectarea prevederilor Legii nr. 53/2003 - Codul muncii, republicata, cu modificările și completările ulterioare, referitor la durata de lucru reglementată;

24. neasigurarea, pentru personalul de specialitate al ASFR, a dreptului de acces/audit/control și inspecție de stat pe toate mijloacele de transport feroviar, inclusiv în cabina de conducere a acestora, în unitățile cu specific feroviar care funcționează sub autoritatea sau în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în unitățile operatorilor de transport feroviar/operatorilor care efectuează numai manevră feroviară, în unitățile administratorului și gestionarilor de infrastructură feroviară, pe liniile ferate industriale, în unitățile certificate ca entități responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare, în unitățile aferente transportului cu metroul, precum și în unitățile destinate altor tipuri de transport pe șine în conformitate cu prevederile art. 8 din HG nr. 309/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Române - ASFR;

25. construirea, modificarea și/sau desființarea liniilor ferate industriale fără respectarea prevederilor Ordonanței 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate C.F.R. - S.A.;

(...)

29. neîntreținerea vehiculelor feroviare în conformitate cu dosarul de întreținere al fiecărui vehicul și cu cerințele în vigoare, inclusiv cu normele de întreținere și cu prevederile Specificațiilor Tehnice de Interoperabilitate relevante așa cum este prevăzut la art. 14 alin. (2), lit. a) din OG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară;

(...)

34. neasigurarea drepturilor călătorilor din transportul feroviar în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2021/782 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar și Hotărârii de Guvern nr. 527/2023 privind stabilirea unor măsuri pentru asigurarea aplicării Regulamentului (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar;

35. neasigurarea unor programe pentru formarea personalului și a unor sisteme pentru a asigura menținerea competenței personalului și îndeplinirea corespunzătoare a atribuțiilor, inclusiv măsuri care vizează aptitudinea fizică și psihică așa cum este prevăzut la art.9 alin. (3), lit. f) din OG nr.

73/2019 privind siguranța feroviară, precum și formarea mecanicilor de locomotivă în centre de formare fără respectarea prevederilor HG nr. 1611/2009 pentru aprobarea Normelor privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, cu modificările și completările ulterioare;

36. punerea în funcțiune a subsistemelor de energie, infrastructură și control-comandă și semnalizare terestre, precum și reînnoirea sau modernizarea subsistemelor existente fără respectarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1301/2014 al Comisiei privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „energie” al sistemului feroviar din Uniune, Regulamentului (UE) nr. 1299/2014 al Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „infrastructură” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și Regulamentului (UE) 2016/919 al Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană;

37. utilizarea de personal cu responsabilități în siguranța feroviară fără respectarea prevederilor art. 8 pct. 3, subpct. 3.4 din Anexa la HG nr. 117/2010 pentru aprobarea Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România referitoare la autorizarea în funcție, pentru activitatea pe care o prestează sau la instalația pe care o deservește și la deținerea avizului medical și/sau avizului psihologic, de aptitudine;

38. utilizarea în activitățile de calificare, formare profesională continuă, evaluarea competențelor profesionale și autorizare, de personal neatestat de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, precum și utilizarea în activitatea de formare mecanici de locomotivă de formatori fără declarație de recunoaștere eliberată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR în conformitate cu prevederile art.2 lit. ii), jj) și nn) din Anexa la HG nr. 309/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR;

(...)

40. permiterea accesului pe infrastructura feroviară publică a operatorilor de transport feroviar fără respectarea prevederilor Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european și a prevederilor OG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară;

41. introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate fără respectarea prevederilor HG nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar;

42. utilizarea în cadrul operațiunilor de transport feroviar pe calea ferată sau cu metroul de produse și/sau servicii feroviare critice, fără respectarea prevederilor art. 12 lit. c) din Anexa la HG nr. 117/2010 pentru aprobarea Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, referitoare la autorizarea, omologarea sau agrementarea tehnică de către AFER;

43. executarea de lucrări în zona de siguranță și de protecție a căii ferate, fără respectarea prevederilor Ordonanței 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;

44. transportul mărfurilor periculoase fără respectarea prevederilor Regulamentului privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase (RID);

45. nerespectarea cerințelor care au stat la baza eliberării documentelor emise de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR în conformitate cu atribuțiile generale prevăzute la art. 1 alin. (4) din HG nr. 309/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR și a celor specifice prevăzute la art. 2 din Anexa la aceeași hotărâre;

46. nerespectarea cerințelor care au stat la baza eliberării documentelor emise de către Autoritatea Feroviară Română - AFER în conformitate cu atribuțiile prevăzute în HG nr. 310/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Feroviară Române – AFER;“

2. La articolul 3, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(1) Contravențiile prevăzute la art. 2, dacă sunt săvârșite de persoane fizice, se sancționează, în conformitate cu prevederile art. 16 din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare, după cum urmează:

a) cu amendă contravențională de la 1 punct de penalizare la 3 puncte de penalizare, faptele prevăzute la pct. 1-17;

b) cu amendă contravențională de la 2 puncte de penalizare la 6 puncte de penalizare, faptele prevăzute la pct. 18-24;

c) cu amendă contravențională de la 4 puncte de penalizare la 10 puncte de penalizare, faptele prevăzute la pct. 25-46.

(d) Un punct de penalizare reprezintă valoric 10% din salariul minim brut pe economie, stabilit prin hotărâre a Guvernului.”

3. La articolul 6, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(1) Constatarea contravențiilor, încadrarea acestora și aplicarea amenzilor, în condițiile stabilite de prezenta ordonanță, se face de personalul Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR pentru contravențiile prevăzute la art. 2 pct. 1- 45 și de către personalul Autorității Feroviare Române - AFER pentru contravențiile prevăzute la art. 2 pct. 46.”

**Articolul IV.** Ordonanța de Guvern nr. 58/2004 privind înființarea Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 715 din 6 august 2004, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează, după cum urmează:

1. Titlul se modifică și va avea următorul cuprins:

„Ordonanța de Guvern nr. 58/2004

privind înființarea Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER - și reorganizare a Muzeului Național de Cale Ferată „ing. Ștefan Fălcoianu” - Muzeul C.F.R.”

2. La art. 2, după alineatul (2), se adaugă un alineat nou, alineatul (3) și va avea următorul cuprins:

„(3) Activitățile desfășurate de către CENAFER în temeiul prevederilor alin. (2), prevăzute la art. 2 din Regulamentul de organizare și funcționare a Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER, parte integrantă din Hotărârea Guvernului nr. nr. 1399/2009 privind reorganizarea unor unități aflate în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 329/2009 privind reorganizarea unor autorități și instituții publice, raționalizarea cheltuielilor publice, susținerea mediului de afaceri și respectarea acordurilor-cadru cu Comisia Europeană și Fondul Monetar Internațional, se reorganizează ca Muzeul Național de Cale Ferată „ing. Ștefan Fălcoianu”, instituție publică de importanță națională, cu personalitate juridică, finanțată din venituri proprii și din subvenții acordate de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, denumit în continuare Muzeul C.F.R.”

3. După articolul 13 se introduc zece noi articole, articolele 13<sup>1</sup> - 13<sup>10</sup>, cu următorul cuprins:

„**Art. 13<sup>1</sup>.** Activitățile reorganizate în temeiul prevederilor art. 2, alin. (3) se realizează prin divizarea CENAFER:

a) cu preluarea activității de muzeistică feroviară și de gestionare a bibliotecii tehnice feroviare – fondul de carte, reviste de specialitate, materialele audio și video, a Direcției Muzeistică și Documentare Feroviară care realizează aceste activități, din cadrul acestei instituții, a patrimoniului gestionat de aceasta la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență;

- b) cu asigurarea continuității activității Muzeului C.F.R. înființat prin ordinul de serviciu al Direcției Generale C.F.R. nr. 123682 din 14 august 1937 pentru Înființarea unui muzeu de cale ferată, publicat în "Foaia Oficială a CFR" nr. 973 din 16 septembrie 1937, distrus în timpul bombardamentelor din 4 aprilie 1944 și redeschis în perioada 30 aprilie 1953 - 1966 și 10 iunie 1969 - prezent, în Casa Tehnicii Căilor Ferate, cunoscută ulterior și sub denumirea de Centrul de Perfecționare a Lucrătorilor de Transporturi și Telecomunicații, respectiv a Muzeului Căilor Ferate Române ca parte a Direcției Muzeistice și Documentare Feroviară componentă în cadrul organigramei Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER aprobată prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 623 din 18 martie 2019 care funcționează la adresa din Calea Griviței, nr.193B, sector 1, București din anul 1953 când lua ființă Casa Tehnicii Căilor Ferate;
- c) cu asigurarea continuității activității de gestionare a bibliotecii tehnice feroviare – fondul de carte, reviste și publicații tehnice de specialitate,
- d) cu asigurarea continuității activității de gestionare a materialelor audio și video,
- e) în conformitate cu prevederile Legii muzeelor și a colecțiilor publice nr. 311/2003, republicată, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Legea nr. 311/2003, cu prevederile Legii nr. 182/2000 privind protejarea patrimoniului cultural național mobil, republicată, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Legea nr. 182/2000, cu prevederile Legii nr. 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Legea nr. 422/2001, cu prevederile Legii bibliotecilor nr. 334/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Legea nr. 334/2002, și cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 189/2008 privind managementul instituțiilor publice de cultură, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare O.U.G. nr. 189/2008;
- f) cu sediul în București, bd. Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, care poate fi schimbat prin hotărâre a Guvernului, cu respectarea prevederilor legale în vigoare;
- g) cu asigurarea reprezentării Muzeului C.F.R. în teritoriu printr-un muzeu central, în municipiul București, și 3 muzee regionale, în municipiile Iași, Dej și Petroșani, fără personalitate juridică, și asigurarea continuității activității în clădirea de la adresa din Calea Griviței, nr.193B, sector 1, București până la construirea sau, după caz, punerea la dispoziție a unor noi spații expoziționale și acreditarea acestora în conformitate cu prevederile art. 17 alin. (2) din Legea nr. 311/2003;
- h) în baza fundamentării Muzeului C.F.R.:
- i) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, decide prin ordin al ministrului, înființarea altor subunități și, după caz, desființarea celor existente;
  - ii) Ministerul Culturii, conform prevederilor art. 16, alin. (1) din Legea 311/2003, supune adoptării Guvernului propunerile de hotărâri privind acordarea titlaturii de muzeu sau, după caz, de colecție publică de importanță națională, regională, județeană sau locală pentru structurile muzeale ale Muzeului C.F.R.
- i) în scopul promovării istoriei, tradiției, culturii, patrimoniului mobil și imobil, cercetării și inovării din domeniul sistemului de transport pe șină din România:
1. urban, regional, interurban și internațional,
  2. sisteme de cale ferată convențională, cale ferată de mare viteză, căi ferate industriale și, după caz, de exploatare miniere, inclusiv alte sisteme de transport terestru utilizând tehnologia căii ferate cu cremalier, tehnologia levitației magnetice, tehnologii pentru vehicule bimodale drum-feroviar și, după caz, tehnologii pentru transport multimodal de călători sau mărfuri,
  3. sisteme de cale ferată pe ecartament 1435 mm, precum și alte ecartamente utilizate în România, precum și de prezentare către publicul larg a tehnicii feroviare și conceptelor de exploatare;
- j) organizat în următoarele secțiuni, amplasate în spațiu expozițional exterior și spațiu expozițional interior:



1. secțiunea arhitectură feroviară și lucrări de artă;
2. secțiunea linii și instalații feroviare;
3. secțiunea material rulant și alte vehicule pe șine;
4. secțiunea mișcare-comercial;
5. secțiunea industrie feroviară;
6. secțiunea cercetare, inovare și prototipuri;
7. secțiunea fond de carte, reviste, hărți, schițe, planșe și documente, inclusiv în format electronic;
8. secțiunea documente video și/sau, după caz, audio în format electronic, inclusiv filme, negative, benzi magnetice, casete;
9. secțiunea fotografii incluzând filmele, negativele existente pe orice format, role plastic, sticlă
10. secțiunea de reglementări, instrucții și instrucțiuni, respectiv subsecțiunea de accidente, evenimente sau catastrofe feroviare;

**Art. 13<sup>2</sup>.** Scopul reorganizării Muzeului C.F.R. este de a desfășura următoarele categorii de activități în domeniul sistemului de transport pe șină din România:

- a) organizarea, întreținerea și actualizarea registrului bunurilor care fac obiectul patrimoniului muzeal feroviar, în sensul prevăzut la art. 8 și 9 din Legea nr. 311/2003, monumentelor istorice feroviare, în sensul prevăzut la art. 1 - 3 din Legea nr. 422/2001 și în sensul prevăzut la art. 3 din Legea nr. 182/2000, denumite în continuare bunuri care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar, în proprietate sau, după caz, gestiune proprie și în proprietatea altor persoane fizice și juridice din România;
- b) cercetarea, inventarierea și propunerea spre clasare a bunurilor care pot face obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar;
- c) atragerea, cu titlu de donație, și, după caz, achiziționarea de noi bunuri care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar;
- d) organizarea, evidența, gestionarea și protejarea bunurilor care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar, în proprietate sau, după caz, gestiune proprie, în expoziții permanente în spațiile puse la dispoziție, cu titlu gratuit, de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și, după caz, de către compania națională, societățile naționale și societățile comerciale, rezultate din reorganizarea Societatea Națională a Căilor Ferate Române, precum și filialelor acestora, înființate în conformitate cu prevederile art. 47, 48 și 52, denumite în continuare societăți feroviare, din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare O.U.G. nr. 12/1998;
- e) identificarea oportunității și promovarea înființării și acreditării, în conformitate cu prevederile art. 17 - 21 din Legea nr. 311/2003, de muzee și colecții publice permanente de importanță națională, regională, județeană sau, după caz, locală, în spațiile prevăzute la lit. d);
- f) organizarea de expoziții cu caracter temporar în spațiile proprii sau în spațiile puse la dispoziție de alte muzee și colecții din România sau, după caz, străinătate;
- g) cooperarea cu alte muzee și colecții din România sau, după caz, străinătate în scopul creșterii capacității administrative și științifice;
- h) identificarea, restaurarea și conservarea bunurilor care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar, în proprietate sau, după caz, gestiune proprie;
- i) prestarea de servicii remunerate de restaurare și conservare a bunurilor care fac obiectul patrimoniului cultural feroviar, din proprietatea altor persoane fizice și juridice din România;

- j) organizarea unei biblioteci specializate feroviare de drept public, Biblioteca Muzeului C.F.R., conform prevederilor art. 1, lit. d), art. 2, alin. (2) și art. 20 din Legea nr. 334/2002 și gestionarea patrimoniului bibliotecii, în sensul prevăzut la art. 39 din Legea nr. 334/2002 preluat pe bază de protocol de la CENAFER și dobândit prin achiziții și acte de donație;
- k) asigurarea accesului publicului sub forma Bibliotecii Muzeului C.F.R., în baza unui regulament de ordine și funcționare aprobat prin decizie a directorului general, precum și a prevederilor art. 6 din Legea nr. 334/2002;
- l) organizarea de activități de cercetare științifică, istorică, documentarea în arhive și pe teren și realizarea de studii prin personalul Muzeului C.F.R. și, după caz, prin cooperare cu alte persoane fizice sau juridice din România și străinătate;
- m) organizarea de activități de popularizare a activităților de cercetare științifică, inovare și dezvoltare în rândul publicului, prin personalul Muzeului C.F.R. și, după caz, prin cooperare cu alte persoane fizice sau juridice din România și străinătate;
- n) organizarea, prin personalul Muzeului C.F.R. și, după caz, prin cooperare cu alte persoane fizice sau juridice din România și străinătate, de conferințe, seminarii și, după caz, simpozioane;
- o) editarea, publicarea și distribuirea, prin personalul Muzeului C.F.R. și, după caz, prin cooperare cu alte persoane fizice sau juridice din România și străinătate, de cărți, reviste și alte materiale documentare;
- p) elaborarea, supunerea spre aprobare și implementarea de proiecte de investiții destinate creșterii capacității expoziționale proprii, creșterii eficienței spațiilor și bunurilor în proprietate sau gestiune, creșterii gradului de digitalizare și securitate a activităților, creșterii gradului de interacțiune cu publicul și, după caz, creșterii accesului la proiecte și soluții de popularizare conceptelor și tehnologiilor;
- q) comercializează obiecte promoționale pentru obiectul său de activitate

**Art. 13<sup>3</sup>.** (1) Patrimoniul inițial al Muzeului C.F.R., inclusiv al Bibliotecii Muzeului C.F.R., se constituie din activul și pasivul gestionat Direcția Muzeistică și Documentare Feroviară din cadrul Centrului National de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER, conform datelor din ultimul bilanț contabil al acestuia, încheiat până la data preluării. Lista bunurilor mobile și imobile ce se preia de la Centrul National de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER se înscrie și se aprobă prin ordin al Ministrului Transporturilor, în calitate de ordonator principal de credite.

(2) Valoarea patrimoniului aflat în administrarea Centrului National de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER se diminuează în mod corespunzător.

(3) Bunurile preluate potrivit alin. (1) și (2) sunt bunuri proprietate privată a statului, date în administrarea Muzeului C.F.R. în conformitate cu prevederile art. 362 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare și art. 867, alin (1) și art. 869 din Legea nr. 287/2009 privind Codul civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Codul civil.

(4) Patrimoniul cultural și industrial feroviar poate fi completat cu bunuri specifice, de la persoane fizice și juridice de drept privat, în condițiile prevăzute la art. 1.011 – 1.029 din Codul civil, art. 9, alin. (2) din Legea nr. 311/2003, art. 42 alin. (4) din Legea 422/2001 și, după caz, art. 40 din Legea nr. 334/2002.

(5) Muzeul C.F.R. poate fi beneficiarul unor acte de sponsorizare în bani, de la persoane fizice și juridice de drept privat, în conformitate cu prevederile Legii nr. 32/1994 privind sponsorizarea, cu modificările și completările ulterioare.

**Art. 13<sup>4</sup>.** (1) Muzeul C.F.R. poate avea calitatea de beneficiar direct în cadrul programelor operaționale din domeniul transporturilor finanțate din fonduri europene nerambursabile în condițiile prevăzute în Ghidul solicitantului, pentru fondurile alocate sectorului de transport feroviar.

**Art. 13<sup>5</sup>.** Cheltuielile aferente proiectelor finanțate de la bugetul de stat, din fonduri europene nerambursabile și, după caz, fonduri externe rambursabile ce pot fi decontate în condițiile prevăzute în Ghidurile solicitantului, sunt:

- a) cheltuieli de personal, funcționare și cheltuieli de investiții necesare pentru realizarea scopului său;
- b) realizarea de studii strategice, studii de oportunitate și, după caz, documentații tehnico-economice pentru fundamentarea unor proiecte de dezvoltare a bazei materiale proprii de bunuri mobile și imobile, asupra căreia are drept real, în conformitate cu prevederile art. 551 din Codul Civil din 2009, parte integrantă din Legea nr. 287/2009 privind Codul civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- c) implementarea proiectelor identificate conform prevederilor lit. b) și aprobate conform prevederilor art. 42 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Legea nr. 500/2002;
- d) achiziționarea, reînnoirea și, după caz, modernizarea bunurilor imobile necesare organizării de spații expoziționale exterioare și, după caz, spații expoziționale interioare, necesare dezvoltării secțiunilor prevăzute la art. 13<sup>1</sup> lit. k);
- e) alte cheltuieli aferente implementării proiectelor identificate conform prevederilor lit. b) până la data intrării în circuitul muzeal.

(2) În aplicarea alin. (1) lit. a) - d), Muzeul C.F.R. poate încheia contracte de finanțare, în condițiile prevăzute de Ghidurile solicitantului, cu Autoritățile de Management ale programelor operaționale și cu organismele intermediare pentru transport și utilizează resursele alocate din fonduri structurale în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(3) Cheltuielile prevăzute la alin. (1) lit. e) se finanțează numai în condițiile încheierii de către Muzeul C.F.R. de contracte de finanțare, în condițiile prevăzute de Ghidul solicitantului, cu Autoritățile de Management ale programelor operaționale și cu organismele intermediare pentru transport și utilizează resursele alocate din fonduri structurale în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(4) Pentru implementarea activităților prevăzute la art. 2, Muzeul C.F.R. este, după caz:

- a) beneficiar direct și pentru alte programe finanțate din fonduri externe nerambursabile, din fonduri externe rambursabile și, după caz, de la bugetul de stat, bugetele publice locale sau alte surse legal constituite;
- b) beneficiar și pentru alte programe de finanțare din fonduri externe nerambursabile și, după caz, din fonduri externe rambursabile, cu aprobarea ordonatorului principal de credite.

5) Prin derogare de la prevederile art. 16, alin. (7) și (8) din Legea-cadru nr. 153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare, personalul Muzeul C.F.R. beneficiază de majorarea salariilor de bază, soldelor de funcție/salariilor de funcție, indemnizațiilor de încadrare cu până la 50%, indiferent de numărul de proiecte în care este implicat:

- a) pentru proiecte cu valori mari mari sau egale cu cele prevăzute la art. 42, alin 1), lit. a) și b) din Legea nr. 500/2002, indiferent de sursa de finanțare a proiectului;
- b) începând cu data aprobării de către ordonatorul de credite a fișei sau, după caz, a notei de fundamentare a proiectului propus la finanțare;
- c) se acordă numai pe perioada de implementare a proiectului, astfel cum a fost stabilită în nota de fundamentare, contractul, acordul sau, după caz, ordinul de finanțare semnat, pe răspunderea ordonatorului de credite din cadrul Muzeului C.F.R.

**Art. 13<sup>6</sup>.** (1) Conducerea Muzeului C.F.R.:

- a) este exercitată de către un manager, numit prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii;
- b) este asistată de un consiliu de administrație format din 5 membri, numiți prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, organ cu rol deliberativ de conducere, care se întrunește o dată pe lună la convocarea președintelui sau ori de câte ori este nevoie.

(2) Activitatea Muzeului C.F.R. este sprijinită de un consiliu științific format din 5 membri, organ de specialitate cu rol consultativ în domeniul cercetării științifice, organizării sau structurării serviciilor, colecțiilor muzeale și activităților culturale, care se întrunește o dată pe lună la convocarea președintelui sau ori de câte ori este nevoie.

(3) Consiliul de administrație al Muzeului C.F.R. include doi reprezentanți ai:

- a) Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și
- b) Ministerului Finanțelor.

(4) Criteriile minimale de selecție și de numire a managerului Muzeului C.F.R. sunt următoarele:

- a) cunoașterea cadrului de reglementare relevant, astfel cum se aplică activităților prevăzute la art. 13<sup>1</sup>;
- b) cunoștințe privind organizarea și funcționarea sistemului feroviar;
- c) un nivel adecvat de analiză critică;
- d) experiență în activități și, după caz, în proiecte de cercetare și inovare, proiecte pentru salvarea patrimoniului;
- e) cunoștințe și experiență în ceea ce privește competențele de intervieware;
- f) competențe de rezolvare a problemelor, de comunicare și de lucru în echipă.
- g) experiență profesională și de conducere executivă de cel puțin 5 ani a unor organizații de drept public sau privat și, după caz, structuri de conducere organizate la nivel de direcție sau direcție generală;
- h) nu se află într-o situație de incompatibilitate și/sau conflict de interese.

(5) Criteriile minimale de selecție și de numire a membrilor consiliului de administrație al Muzeului C.F.R. sunt următoarele:

- a) un membru a absolvit studii superioare de lungă durată cu specializarea în domeniul științelor economice, dovedite cu diplomă de licență;
- b) un membru a absolvit studii superioare de lungă durată cu specializarea în domeniul științelor juridice, dovedite cu diplomă de licență;
- c) cu excepția persoanelor prevăzute la alin. (3):
  - i) cunoașterea cadrului de reglementare relevant, astfel cum se aplică activităților prevăzute la Art. 13<sup>1</sup>;
  - ii) cunoștințe privind organizarea și funcționarea sistemului feroviar;
  - iii) un nivel adecvat de analiză critică;
  - iv) experiență în activități și, după caz, în proiecte de cercetare și inovare, proiecte pentru salvarea patrimoniului;
  - v) cunoștințe și experiență în ceea ce privește competențele de intervieware;
  - vi) competențe de rezolvare a problemelor, de comunicare și de lucru în echipă.
  - vii) experiență profesională și de conducere executivă de cel puțin 5 ani a unor organizații de drept public sau privat și, după caz, structuri de conducere organizate la nivel de direcție sau direcție generală;
- d) nu se află într-o situație de incompatibilitate și/sau conflict de interese.

(6) Criteriile de selecție ai membrilor consiliului științific al Muzeului C.F.R. sunt următoarele:

- a) au absolvit studii superioare de lungă durată de specialitate în domeniul transporturilor, construcției și întreținerii infrastructurilor de transport, istorie sau, după caz, sociologie culturală, absolvite cu diplomă de licență;

b) au experiență profesională de cel puțin 10 ani în sistemul feroviar și, după caz, în domeniul cultural și industrial feroviar;

c) nu se află într-o situație de incompatibilitate și/sau conflict de interese.

(7) Managerul și membrii consiliului de administrație sunt numiți, revocați și, după caz, înlocuiți, prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, pentru un mandat pe o perioadă de 4 ani, reînnoibil o singură dată.

(8) Membrii consiliului de administrație prevăzuți la alin. (3) sunt numiți, revocați și, după caz, înlocuiți la propunerea ministrului de resort.

(9) Membrii consiliului științific sunt numiți, revocați și, după caz, înlocuiți prin decizie a managerului.

(10) Muzeului C.F.R. îndeplinește rolul de ordonator terțiar de credite pentru fondurile alocate.

(11) În exercitarea atribuțiilor sale managerul Muzeului C.F.R. emite decizii.

(12) Prin decizie a managerului este stabilit înlocuitorul de drept al acestuia, în caz de incapacitate temporară sau permanentă, inclusiv în caz de deces.

(13) Înlocuitorul de drept are atribuții limitate, de implementare a deciziilor stabilite de manager și consiliul de administrație.

(14) Muzeul C.F.R. poate propune Ministerului Transporturilor și Infrastructurii acte normative specifice domeniului său de activitate, inclusiv în vederea constituirii de noi muzee și colecții regionale și, după caz, locale.

**Art. 13<sup>7</sup>.** (1) Managerul decide, în funcție de necesități și cu respectarea prevederilor Legii nr. 311/2003 și Legii nr. 182/2000, constituirea, organizarea, funcționarea, componența și atribuțiile unor comisii permanente sau, după caz, temporare pentru desfășurarea activităților de:

a) evaluare și avizare de proiecte sau programe;

b) avizare a evaluărilor, reevaluărilor, expertizărilor și ofertelor de achiziții sau donații muzeale propuse de specialiști sau comisii special constituite prin referate sau rapoarte de expertiză;

c) expertizare, avizare și recepție a lucrărilor de conservare și restaurare;

d) achiziție de bunuri culturale mobile și imobile pentru îmbogățirea colecțiilor de patrimoniu;

e) restaurare a bunurilor culturale;

f) casare și transfer de bunuri;

g) alte activități necesare scopului pentru care a fost înființat.

(2) Comisiile funcționează pe baza unui Regulament propriu întocmit de președintele comisiei și aprobat de manager.

**Art. 13<sup>8</sup>.** (1) Prin derogare de la prevederile art. 35, alin. (7) din Legea nr. 182/2000, operatorii economici autorizați să comercializeze bunuri culturale și industriale mobile feroviare, sunt obligați ca, în termen de 3 zile de la data înregistrării în registrul propriu a bunurilor clasate în tezaur, să comunice în scris și Muzeului C.F.R. punerea acestora în vânzare, precum și, după caz, să transmită un exemplar al catalogului editat în scopul organizării unei licitații publice, indiferent dacă bunurile scoase la licitație sunt sau nu sunt clasate în patrimoniul cultural și industrial național feroviar.

(2) Prin derogare de la prevederile art. 36, alin. (1) din Legea nr. 182/2000 și art. 4, alin. (4) din Legea nr. 422/2001, dreptul de preemțiune asupra bunurilor clasate care fac obiectul patrimoniului cultural

și industrial feroviar este exercitat de către statul român și prin Muzeul C.F.R., cu respectarea dispozițiilor alin. (1).

(3) Prin ordin comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului culturii se elaborează norme privind aplicarea alin. (1) și (2).

**Art. 13<sup>9</sup>.** (1) Structura organizatorică și numărul maxim de posturi ale Muzeului C.F.R. se aprobă prin hotărâre a Guvernului.

(2) Regulamentul de organizare și funcționare a Muzeului C.F.R. și Regulamentul de ordine interioară se aprobă prin decizie a directorului general.

(3) Muzeul C.F.R. preia personalul aferent pentru o parte a activităților prevăzute la art. 13<sup>1</sup>, iar încadrarea acestuia se va face în termenele și cu respectarea procedurilor legale aplicabile fiecărei categorii de personal și se vor modifica în mod corespunzător organizarea și funcționarea CENAFER. În limita numărului maxim de posturi aprobat, personalul necesar va fi încadrat conform legislației în vigoare.

(4) Muzeul C.F.R. preia, prin protocol de predare-primire încheiat în termen de maximum 60 de zile de la data intrării în vigoare a hotărârii Guvernului prevăzute la alin. (1), patrimoniul, stabilit pe baza situațiilor financiare întocmite potrivit prevederilor art. 28 alin. (11) din Legea contabilității nr. 82/1991, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și creditele bugetare rămase neutilizate aferente activităților corespunzătoare.

(5) Personalul Muzeului C.F.R. este format din personal contractual, membrii consiliului de administrație și membrii consiliului științific.

(6) Salarizarea personalului Muzeului C.F.R. se face potrivit prevederilor Anexei III, respectiv, după caz, Anexei VIII din Legea nr. 153/2017, cu încadrarea în bugetul anual alocat.

(7) Membrii consiliului de administrație și membrii consiliului științific beneficiază de indemnizație lunară în cuantum de 20% din venitul brut lunar al managerului.

(8) Personalul Muzeului C.F.R. beneficiază anual de autorizații de călătorie în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române, în mod gratuit, în condițiile art. 1 din Ordonanța Guvernului nr. 112/1999 privind călătoriile gratuite în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române, republicată, cu modificările ulterioare, conform principiilor prevăzute la art. 11, alin. (5) din Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar.

(9) Membrii de familie ai personalului Muzeului C.F.R. beneficiază anual de 3 călătorii dus-întors sau 6 călătorii simple pe căile ferate române, conform principiilor prevăzute la art. 11, alin. (5) din Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar.

**Art. 13<sup>10</sup>.** (1) Muzeul C.F.R. este finanțat prin alocări de la bugetul de stat și prin venituri din activități proprii, stabilite prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, în baza fundamentării elaborate de Muzeul C.F.R.

(2) Bugetul Muzeului C.F.R. se elaborează și se aprobă în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(3) Veniturile provenite din tarifele practicate pentru activitățile proprii completează alocările de la bugetul de stat și se utilizează pentru bugetul de cheltuieli salariale și pentru finanțarea activităților prevăzute la art. 13<sup>1</sup>; excedentul din anul precedent se utilizează pentru achiziția de bunuri clasate care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar.

(4) Veniturile provenite din sponsorizările prevăzute la art. 13<sup>3</sup>, alin. (5) sunt utilizate exclusiv pentru cheltuieli generate de activitățile de conservare, restaurare și, după caz, expunere a bunurilor clasate în patrimoniul cultural și industrial feroviar.

(5) Până la încadrarea personalului prevăzut la art. 13<sup>8</sup> alin. (3) plățile necesare asigurării cheltuielilor cu salariile și a celor referitoare la contribuțiile sociale, precum și a oricăror altor categorii de cheltuieli aferente acestor categorii de personal se suportă din bugetul CENAFER, în limita creditelor bugetare aprobate cu această destinație.

**Art. 13<sup>11</sup>.** (1) Muzeul C.F.R. dispune de autonomie administrativă și profesională în raport cu autoritatea finanțatoare, constând în:

- a) dreptul de a se conduce în afara oricăror ingerințe politice, ideologice sau religioase;
- b) elaborarea programelor și proiectelor culturale proprii în condordanță cu strategiile naționale și internaționale;
- c) stabilirea și utilizarea surselor suplimentare de venituri în vederea dezvoltării serviciilor muzeistice și de bibliotecă;
- d) încheierea protocoalelor de colaborare cu alte muzee, biblioteci sau instituții culturale din țară și din străinătate;
- e) participarea la reuniunile internaționale de specialitate sau la consorțiile muzeistice, bibliotecare și la asociațiile internaționale la care sunt membre, achitând cotizațiile și taxele aferente.

(2) Muzeul C.F.R. prezintă anual Guvernului un raport de activitate referitor la gestiunea patrimoniului cultural și industrial feroviar, în proprietatea sau, după caz, gestiunea proprie și în proprietatea altor persoane fizice și juridice din România.”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) întocmirea și păstrarea evidențelor privind activitatea desfășurată.”

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

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

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

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

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

9. La Articolul 12, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(2) Normele metodologice privind constatarea de către Autoritatea Feroviară Română – AFER a neconformităților, în legătură cu starea tehnică a unei linii ferate industriale, care pot constitui un pericol pentru siguranța feroviară sau pentru securitatea transportului feroviar, stabilirea căilor de remediere a neconformităților constatate, precum și a cazurilor în care A.S.F.R. dispune închiderea operativă a circulației feroviare se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, la propunerea fundamentată a Autoritatea Feroviară Română – AFER și A.S.F.R.”

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

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

11. Articolul 12<sup>1</sup>, se modifică și va avea următorul cuprins:



“12<sup>1</sup>. Pentru cazurile prevăzute la art. 12 alin. (2), redeschiderea liniei ferate industriale se va face de către A.S.F.R., numai după comunicarea de către AFER a rezultatului verificării stării tehnice a liniei ferate industriale în cauză, iar pentru cazurile prevăzute la art. 12 alin. (3) redeschiderea liniei ferate industriale se va face de către A.S.F.R. numai după eliminarea neconformităților care au stat la baza închiderii liniei ferate industriale.”

12. Articolul 13 se modifică și va avea următorul cuprins:

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

13. La Articolul 14, alineatul (2) și (3) se modifică și vor avea următorul cuprins:

“(2) În cazul în care una sau mai multe linii ferate industriale sunt racordate la infrastructura feroviară publică, prin intermediul uneia sau mai multor linii ferate industriale, gestionarii de linii ferate industriale de tranzit sunt obligați să asigure, în limita capacității de transport existente și în baza unui contract, accesul nediscriminatoriu al vehiculelor feroviare ale operatorilor care au contracte de transport cu proprietarii de linii ferate industriale aflați în amonte. “

“(3) Pentru accesul pe liniile ferate industriale de tranzit, gestionarii acestora pot solicita plata unui tarif de acces care nu poate depăși nivelul practicat de Compania Națională de Căi Ferate «C.F.R.» - S.A. pe linii cu condiții tehnice similare. “

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

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

„Art. 16. Desființarea liniei ferate industriale de tranzit se poate face numai cu respectarea următoarelor condiții:

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

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

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

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

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

f) în cazul desființării/modificării unei linii ferate industriale cu acordul sau fără acordul scris al proprietarului de LFI pentru obiective de interes național, costurile privind întocmirea documentației ce trebuie refăcută după realizarea lucrărilor (ex: modificare Regulament tehnic de exploatare, Autorizație de exploatare a LFI, Autorizație de punere în funcțiune, Avize etc.) vor fi suportate de către beneficiarul proiectului și al lucrărilor.”

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

“Art. 16<sup>1</sup>. În cazul în care proprietarul unei linii ferate industriale de tranzit nu deține Autorizație de exploatare, însă liniile ferate industriale din amonte dețin Autorizație de exploatare, se poate efectua manevră pe linia ferată industrială de tranzit, pentru accesul la infrastructura feroviară publică a vehiculelor feroviare ale operatorilor care au contracte de transport cu gestionarii de linii ferate industriale aflați în amonte, cu condiția ca, pentru porțiunea de tranzit a liniei ferate industriale respective, să fie asigurată întreținerea tehnică și verificarea periodică a acesteia, pe cheltuielile gestionarilor liniilor ferate industriale din amonte.”

17. Articolul 18, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(2) Nerespectarea dispozițiilor din prezenta ordonanță poate fi semnalată de către orice persoană fizică sau juridică interesată. Sesizările privind nerespectarea prezentelor reglementări se adresează A.S.F.R. în vederea luării măsurilor ce se impun, în conformitate cu legislația în vigoare.”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1<sup>3</sup>) Emiterea și verificarea titlurilor de călătorie precum și modul de repartizare între mai mulți operatori de transport feroviar public de călători a sumelor rezultate în urma aplicării prevederilor alin. 1<sup>1</sup>) este fundamentat de către autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și aprobat prin ordin al ministrului;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2<sup>3</sup>) Diferența de tarif acordată conform prevederilor alin. (2<sup>2</sup>), în conformitate cu prevederile pct. 2 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 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, nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net, calculată conform prevederilor art. 5, alin. (17) și art. 5<sup>2</sup>, alin. (13) din O.U.G. nr. 12/1998.

(2<sup>4</sup>) În situația în care operatorii de transport feroviar public de călători, la închiderea exercițiului financiar aferent anului curent, depășesc valoarea profitului la care sunt îndreptățiți prin contractul de servicii publice încheiat conform prevederilor art. 5 din O.U.G. nr. 12/1998, cu autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, și, după caz, cu autorități locale competente, conform prevederilor art. 5<sup>2</sup> din O.U.G. nr. 12/1998, este obligat:

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

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

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

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

b) se aplică odată cu schimbarea graficului de circulație;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„(1) Autoritatea responsabilă cu acordarea licențelor de transport feroviar din România este A.S.F.R. înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

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

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

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

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

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

(...)

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

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

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

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

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

**Art. IX.** Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 62/2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 798 din 11 octombrie 2016, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

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

„(1) Scopul înființării A.R.F. este de a desfășura următoarele categorii de activități:

a) stabilirea și urmărirea procesului de implementare a măsurilor necesare pentru eficientizarea și dezvoltarea rețelei de transport feroviar public de călători, pentru dezvoltarea serviciilor destinate atât navetiștilor cât și călătorilor ocazionali, prin sistemul de transport feroviar convențional și, după caz, sistemul de transport feroviar de mare viteză, astfel cum acestea rezultă din strategiile elaborate în acest sens;

(...)

c) achiziționarea și, după caz, închirierea, potrivit prevederilor art. 5 alin. (10) - (13), de material rulant, destinat predării către operatori, în condițiile art. 7, pentru prestarea serviciilor publice de transport feroviar public de călători pe bază de proceduri, care se fundamentează pe criterii de transparență și eficiență, care să asigure o piață competitivă în domeniul transportului feroviar public de călători;

d) stabilirea, implementarea și monitorizarea indicatorilor de performanță pentru prestarea serviciilor de transport public feroviar de călători, prevăzute la art. 5 din O.U.G. nr. 12/1998, și, după caz, a serviciilor de transport intermodal de marfă și transport public de marfă, prevăzute la art. 1<sup>1</sup> și 5<sup>1</sup> din O.U.G. nr. 12/1998 care vor sta la baza atribuirii contractelor de servicii publice și, după caz, a unor scheme de ajutor de stat;

e) elaborarea și implementarea de programe necesare pentru eficientizarea și îmbunătățirea calității serviciilor publice prestate pentru transportul public feroviar de călători, transportul intermodal de

marfă și transportul public de marfă pe calea ferată, inclusiv programe de eficientizare și restructurare destinate administratorului de infrastructură feroviară;

f) elaborarea, în vederea aprobării prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, a propunerilor fundamentate privind reglementările în domeniul subvenționării serviciilor publice de transport feroviar de călători, transport intermodal de marfă și transport public de marfă și alocarea acestor subvenții către operatorii acestor servicii pentru a asigura o administrare eficientă a resurselor financiare alocate sectorului de transport feroviar;

(...)

h) asigurarea alocării subvențiilor, în limita fondurilor aprobate prin bugetul de stat, prevăzute în contractele de servicii publice, încheiate cu operatorii de transport feroviar public de călători și operatorii de transport feroviar public de marfă, și răspunderei privind alocarea acestora și efectuează demersurile necesare în vederea suplimentării fondurilor aprobate prin bugetul de stat în situația în care sumele alocate sunt insuficiente sau, în caz contrar, efectuează demersurile necesare diminuării, corespunzător fondurilor existente, a prestațiilor care fac obiectul contractelor de servicii publice încheiate cu acești operatori;

i) încheierea și gestionarea contractelor de servicii publice cu operatorii de transport feroviar public de călători și operatorii de transport feroviar public de marfă;

(...)

(2) A.R.F. realizează, cu aprobarea ordonatorului principal de credite, studii, strategii, prognoze, precum și alte documente strategice necesare, care să fundamenteze deciziile de reformă și dezvoltare în sectorul feroviar, contractează, în cazuri justificate, servicii de consultanță pentru realizarea scopului său și, după caz, angajează experți pe posturi înființate în afara organigramei.”

2. După articolul 2, alineatul (1), litera b) se introduce o nouă literă, litera b<sup>1</sup>) și va avea următorul cuprins:

„b<sup>1</sup>) stabilirea, derularea și implementarea obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători transfrontalier;”

3. După articolul 2, alineatul (1), litera c) se introduc patru noi litere, literele c<sup>1</sup>) - c<sup>4</sup>) și vor avea următorul cuprins:

„c<sup>1</sup>) achiziționarea și, după caz, închirierea de material rulant, potrivit principiilor prevăzute la art. 5 alin. (10) - (13) din O.U.G. nr. 12/1998 în comun cu unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale și, după caz, structurile de asociere sau cooperare ale unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale, conform prevederilor art. 44 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, destinat predării către operatori de transport feroviar, pentru prestarea obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local;

c<sup>2</sup>) achiziționarea și, după caz, închirierea de material rulant, potrivit principiilor prevăzute la art. 5 alin. (10) - (13) din O.U.G. nr. 12/1998, destinat predării către operatori, în condițiile art. 7, pentru prestarea serviciilor publice de transport feroviar public de marfă pe bază de proceduri, care se fundamentează pe criteriile de transparență și eficiență, care să asigure o piață competitivă în domeniul transportului feroviar public de marfă;

c<sup>3</sup>) achiziționarea și, după caz, închirierea de bunuri mobile și imobile necesare activităților de remizare, întreținere, spălare și, după caz, alimentare a materialului rulant propriu, potrivit principiilor prevăzute la art. 5 alin. (10) - (13) din O.U.G. nr. 12/1998, pentru prestarea serviciilor de transport feroviar public de călători și serviciilor publice de transport feroviar public de marfă pe bază de

proceduri, care se fundamentează pe criteriile de transparență și eficiență, care să asigure o piață competitivă;

c<sup>4</sup>) realizarea studiilor de specialitate în vederea identificării nevoii publice de modernizare și, după caz, conversie a unor vehicule feroviare existente în parcul propriu al operatorilor de transport feroviar public de călători sau, după caz, marfă și implementarea procedurilor necesare aprobării schemelor de ajutor de stat;”

4. După articolul 2, alineatul (1), litera k<sup>2</sup>) se introduc trei noi litere, literele k<sup>3</sup>) – k<sup>5</sup>) și vor avea următorul cuprins:

„k<sup>3</sup>) elaborare documente de fundamentare pentru proiecte de cercetare, dezvoltare și inovare în domeniul vehiculelor și serviciilor feroviare și, după caz, pentru proiecte de investiții în infrastructuri sau bunuri feroviare de capital, de natura mijloacelor fixe, inclusiv parteneriate de tip public-privat sau, după caz, public-public;

k<sup>4</sup>) coordonare și participare la grupuri de lucru și, după caz, în echipe de implementare proiecte pentru proiecte de cercetare, dezvoltare și inovare în domeniul vehiculelor și serviciilor feroviare și, după caz, pentru proiecte de investiții în infrastructuri sau bunuri feroviare de capital, de natura mijloacelor fixe, inclusiv parteneriate de tip public-privat sau, după caz, public-public;

k<sup>5</sup>) implementarea unor proiecte de cercetare, dezvoltare și inovare în domeniul vehiculelor și serviciilor feroviare și, după caz, a unor proiecte de investiții în bunuri feroviare de capital, de natura mijloacelor fixe, inclusiv parteneriate de tip public-privat sau, după caz, public-public;”

5. Articolul 3 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Art. 3 - (1) A.R.F. are calitatea de beneficiar direct în cadrul Programului operațional Infrastructură mare pentru perioada de programare 2014-2020, Programului Transport pentru perioada de programare 2021-2027, Planului Național de Redresare și Reziliență a României, precum și în alte programe operaționale din domeniul transporturilor finanțate din fonduri europene nerambursabile în condițiile prevăzute în Ghidul solicitantului, pentru fondurile alocate sectorului de transport feroviar.

(2) Cheltuielile aferente proiectelor finanțate de la bugetul de stat, din fonduri europene nerambursabile și, după caz, fonduri externe rambursabile ce pot fi decontate în condițiile prevăzute în Ghidurile solicitantului, sunt:

a) cheltuieli de personal, funcționare și cheltuieli de investiții necesare pentru realizarea scopului său;

b) realizarea de studii, strategii, prognoze, studii de fezabilitate, precum și alte documente strategice necesare pentru fundamentarea deciziilor de reformă și dezvoltare în sectorul de transport feroviar convențional și de transport feroviar de mare viteză, pentru fundamentarea unor proiecte dezvoltate în baza prevederilor art. 11<sup>2</sup> din O.U.G. 12/1998, pentru fundamentarea achizițiilor și închirierilor de material rulant, precum și modernizărilor de material rulant din parcul propriu al operatorilor de transport feroviar public și, după caz, achizițiilor și închirierilor de bunuri mobile și imobile necesare activităților de remizare, întreținere, spălare și, după caz, alimentare a materialului rulant propriu, pentru prestarea serviciilor de transport feroviar public de călători și serviciilor publice de transport feroviar public de marfă;

c) achiziționarea de material rulant necesar efectuării transportului feroviar public de călători și, după caz, transportului intermodal și transportului feroviar public de marfă, în condițiile legii;

d) alte cheltuieli aferente materialului rulant până la data predării către operatorii de transport feroviar public de călători și, după caz, către operatorii de transportul feroviar public de marfă în condițiile art. 3 alin. (1) lit. c);

e) achiziționarea și dezvoltarea bunurilor imobile necesare activităților de remizare, întreținere, spălare și, după caz, alimentare a materialului rulant propriu;

f) alte cheltuieli necesare dezvoltării spațiilor pentru activitățile de remizare, întreținere, spălare și, după caz, alimentare a materialului rulant, inclusiv cele necesare elaborării documentațiilor tehnico-economice și dotării cu echipamente.

(3) În aplicarea alin. (1) lit. a) și b), A.R.F. poate încheia contracte de finanțare, în condițiile prevăzute de Ghidul solicitantului, cu Autoritățile de Management ale programelor operaționale și, după caz, ale Planului Național de Redresare și Reziliență a României și cu organismele intermediare pentru transport și utilizează resursele alocate din fonduri structurale în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(4) Cheltuielile prevăzute la alin. (1) lit. c) - f) se finanțează numai în condițiile încheierii de către A.R.F. de contracte de finanțare, în condițiile prevăzute de Ghidul solicitantului, cu Autoritățile de Management ale programelor operaționale și, după caz, ale Planului Național de Redresare și Reziliență a României și cu organismele intermediare pentru transport, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(5) Pentru implementarea activităților prevăzute la art. 2, A.R.F. este, după caz:

a) beneficiar direct și pentru alte programe finanțate din fonduri externe nerambursabile, din fonduri externe rambursabile și, după caz, de la bugetul de stat, bugetele publice locale sau alte surse legal constituite;

b) beneficiar și pentru alte programe de finanțare din fonduri externe nerambursabile și, după caz, din fonduri externe rambursabile, cu aprobarea ordonatorului principal de credite.

(6) Prin derogare de la prevederile art. 16, alin. (7) și (8) din Legea-cadru nr. 153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare, personalul A.R.F. beneficiază de majorarea salariilor de bază, soldelor de funcție/salariilor de funcție, indemnizațiilor de încadrare cu până la 50%, indiferent de numărul de proiecte în care este implicat:

a) pentru proiecte cu valori mari mari sau egale cu cele prevăzute la art. 42, alin I), lit. a) și b) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, indiferent de sursa de finanțare a proiectului;

b) începând cu data aprobării de către ordonatorul de credite a fișei sau, după caz, a notei de fundamentare a proiectului propus la finanțare;

c) se acordă numai pe perioada de implementare a proiectului, astfel cum a fost stabilită în notei de fundamentare, contractul, acordul sau, după caz, ordinul de finanțare semnat, pe răspunderea ordonatorului de credite din cadrul A.R.F.”

6. La articolul 5, alineatele (1) și (2) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(1) Deciziile de reformă și dezvoltare feroviară pentru desfășurarea categoriilor de activități prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. a), b), b<sup>1</sup>), d), e) și f) se fundamentează numai pe bază de studii de specialitate, realizate prin structurile de specialitate din cadrul A.R.F., care sunt supuse dezbaterii publice.

(2) Pentru implementarea măsurilor de reformă și dezvoltare feroviară care se referă la sectoare de transport feroviar ineficiente, președintele A.R.F. emite decizii, cu avizul prealabil al ministrului transporturilor și infrastructurii, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.”

7. La articolul 6, după alineatul (1) se introduc trei alineate noi, alineatul (1<sup>1</sup>) - (1<sup>3</sup>) și va avea următorul cuprins:



„(1<sup>1</sup>) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin A.R.F.:

(a) plătește către operatorii de transport feroviar de călători, prin bugetul reprezentând alte cheltuieli în domeniul asigurărilor și asistenței sociale alocat pentru anul 2023, contravaloarea cheltuielilor generate de implementarea dispozițiilor stabilite de task-force-ul pentru gestionarea situației generate de agresiunea militară rusă din Ucraina;

(b) primește din partea operatorilor de transport feroviar de călători documentația necesară în vederea decontării contravalorii cheltuielilor prevăzute la lit. a);

c) decontează contravaloarea cheltuielilor, cu încadrarea în limitele bugetului alocat Autorității pentru Reformă Feroviară pe anul 2023 și cu respectarea principiilor prevăzute la art. 5, alin. (16) și (17) din O.U.G. nr. 12/1998.

(1<sup>2</sup>) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin A.R.F.:

(a) plătește către operatorii de transport feroviar, prin bugetul reprezentând alte cheltuieli în domeniul asigurărilor și asistenței sociale, contravaloarea cheltuielilor generate de implementarea dispozițiilor scrise sau telefonice, stabilite de structurile permanente și, după caz, cu caracter temporar ale statului abilitate cu rezolvarea unor probleme complexe în regim de urgență;

(b) primește din partea operatorilor de transport feroviar documentația necesară în vederea decontării contravalorii cheltuielilor prevăzute la lit. a);

c) decontează contravaloarea cheltuielilor, cu încadrarea în limitele bugetului alocat Autorității pentru Reformă Feroviară și cu respectarea principiilor prevăzute la art. 5, alin. (16) și (17) din O.U.G. nr. 12/1998.

(1<sup>3</sup>) La propunerea fundamentată a A.R.F., Ministerul Transporturilor și Infrastructurii aprobă, prin ordin al ministrului:

a) tipurile de cheltuieli acceptate la decontare prevăzute la alin. (1<sup>1</sup>), lit. c) și alin. (1<sup>2</sup>), lit. c);

b) natura dispozițiilor scrise, a dispozițiilor telefonice și, după caz, a problemelor complexe prevăzute la alin. (1<sup>2</sup>), lit. a);

c) normele metodologice de înregistrare a dispozițiilor telefonice, prevăzute la alin. (1<sup>2</sup>), lit. a).”

8. La articolul 6, alineatele (3), (3<sup>1</sup>) și (6) se abrogă.

9. La articolul 7, alineatele (1) - (4) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„ (1) Materialul rulant destinat transportului public feroviar de călători sau transportului public feroviar de marfă se achiziționează și, după caz, se închiriază conform prevederilor art. 5 din O.U.G. nr. 12/1998, în limita creditelor bugetare aprobate anual cu această destinație prin bugetul A.R.F.

(2) Materialul rulant se predă, conform prevederilor art. 5 din O.U.G. nr. 12/1998, operatorilor de transport feroviar public de călători și, după caz, operatorilor de transport feroviar public de marfă prin act adițional la contractele de servicii publice, pe baza criteriilor de transparență și a indicatorilor de eficiență stabiliți prin decizie a președintelui A.R.F., cu avizul Consiliului Concurenței.

(3) Materialul rulant predat de către A.R.F. conform prezentei ordonanțe de urgență se utilizează pe trasele stabilite prin contractele de servicii publice de transport feroviar de călători și, după caz, prin contractele de servicii publice de transport feroviar de marfă.

(4) Compensația serviciilor publice pentru transportul feroviar public de călători și, după caz, pentru transportul feroviar public de marfă de care beneficiază operatorii feroviari care încheie contracte de servicii publice pentru transportul feroviar public de călători și, după caz, contractele de servicii publice de transport feroviar de marfă se achită de către A.R.F. numai după ce aceștia fac dovada îndeplinirii obligațiilor stabilite în baza alin. (2), după caz, în limita fondurilor bugetare aprobate din bugetul de stat și alocate cu această destinație.”

10. La articolul 7, alineatul (5) se abrogă.

11. La articolul 8, alineatul (7) se abrogă.

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

„(8) Personalul A.R.F. beneficiază anual de autorizații de călătorie în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române, în mod gratuit, în condițiile art. 1 din Ordonanța Guvernului nr. 112/1999 privind călătoriile gratuite în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române, republicată, cu modificările ulterioare conform principiilor prevăzute la art. 11, alin. (5) din Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar. Membrii de familie ai personalului A.R.F. beneficiază anual de 3 călătorii dus-întors sau 6 călătorii simple pe căile ferate române conform principiilor prevăzute la art. 12 din Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar.”

**Art. X.** Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 964 din 29 noiembrie 2016, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

**Punct unic.** La articolul XV, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(1) Pentru realizarea unor obiective de investiții în domeniul infrastructurii de transport, indiferent de sursa de finanțare, care privesc variantele ocolitoare ale localităților urbane sau conexiunea localităților / drumurilor de interes local sau județean la autostrăzi, drumuri expres și /sau drumuri naționale, administratorul/dezvoltatorul infrastructurii rutiere, cu aprobarea consiliului de administrație, poate încheia protocoale de colaborare cu autoritățile administrației publice locale și/sau cu asociațiile de dezvoltare intercomunitară existente la nivel local, cu aprobarea consiliilor locale/consiliilor județene/structurilor de conducere ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, în vederea realizării studiilor de fezabilitate, proiectelor tehnice de execuție și/sau a documentațiilor tehnice necesare pentru emiterea autorizațiilor de construire, prevăzute de lege, sau a transferului cu titlu gratuit a documentațiilor tehnico-economice deja realizate, dar și pentru a asigura monitorizarea implementării proiectelor de infrastructură de transport.”

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

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

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

(5) Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România se aprobă prin hotărâre a guvernului.”

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

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

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

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

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

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

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

(...)

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

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

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

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

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

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

b) cunoștințe privind funcționarea sistemului feroviar;

c) un nivel adecvat de analiză critică;

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

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

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

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

h) nu se află într-o situație de incompatibilitate și/sau conflict de interese.

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

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

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

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

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

ii) cunoștințe privind funcționarea sistemului feroviar;

iii) un nivel adecvat de analiză critică;

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

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

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

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

c) nu se află într-o situație de incompatibilitate și/sau conflict de interese.

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

6. La Articolul 18, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(3) În procesul elaborării cadrului de reglementare național, A.S.F.R. consultă toți factorii implicați și părțile interesate, inclusiv administratorul de infrastructură, operatorii de transport feroviar, producătorii și furnizorii de întreținere, utilizatorii și reprezentanții personalului, conform Regulamentului cadru de organizare și funcționare a A.S.F.R., prevăzut în anexa la Hotărârea Guvernului nr. 309/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR.”

7. Articolul 19 se modifică și va avea următorul cuprins:

“19. A.S.F.R. publică pe pagina proprie de internet un raport anual privind activitățile desfășurate în anul precedent, pe care îl transmite Agenției până la 30 septembrie. Raportul cuprinde informații privind:

a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o inventariere la nivelul României a I.S.C., în conformitate cu art. 5 alin. (1);

b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;

c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;

d) rezultate și experiență referitoare la supravegherea administratorului de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar, inclusiv numărul și rezultatul inspecțiilor și al auditurilor;

e) derogările care au fost acordate în conformitate cu art. 15;

f) experiența operatorilor de transport feroviar și a administratorului de infrastructură cu privire la aplicarea M.S.C. relevante.”

8. Articolul 27 se abrogă.

9. Articolul 28 se abrogă.

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

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

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

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

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

**Art. XIV.** În termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va supune adoptării Guvernului propunerile de hotărâri prevăzute la art. I, pct. 13, art. IV, pct. 3.

**Art. XV.** În termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a hotărârii guvernului prevăzută la art. XIV, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine, elaborează propunerile de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice, prevăzute la art. I, pct. 14.

**Art. XVI.** În termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, Autoritatea pentru Reformă Feroviară va supune adoptării ministrului transporturilor și infrastructurii propunerile de ordine prevăzute la art. II, pct. 7, art. VI, pct. 1 și pct. 3, art. IX, pct. 7.

**Art. XVII.** Contravențiile prevăzute la art. III, pct. 1 și sancțiunile prevăzute la art. III, pct. 2, intră în vigoare în termen de de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a prezentei ordonanțe de urgență.

**Art. XVIII.** În termen de 60 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a prezentei ordonanțe de urgență:

1. normele metodologice prevăzute la art. V, pct. 9 se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii;
2. se emite ordinul comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și ministrului culturii prevăzut la art. IV, pct. 3, art. 13<sup>8</sup>, alin. (3);

3. intră în vigoare sancțiunile prevăzute la art. V, pct. 10;
4. intră în vigoare contravențiile și sancțiunile prevăzute la art. V, pct. 19.

**Art. XIX.** Contravențiile și sancțiunile prevăzute la art. XI, pct. 10, intră în vigoare în termen de de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a prezentei ordonanțe de urgență.

**Art. XX.** Termenul prevăzut la art. III din Legea nr. 352/2015 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 979 din 30 decembrie 2015, cu modificările ulterioare, se prorogă până la data de 1 ianuarie 2024.

---

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