

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ

Ordonanță de urgență

pentru modificarea și completarea unor acte normative, precum și pentru stabilirea unor reglementări în domeniul transporturilor și infrastructurii

Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ

| | |
|--|--|
| 2.1. Sursa proiectului de act normativ | <p>În vederea simplificării procedurilor de alocare a fondurilor necesare și a decontării valorii tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare din România (TUI) prin elaborarea unui mecanism de pregătire, monitorizare și plată a TUI direct de către Autoritatea pentru Reformă Feroviară către administratorul infrastructurii feroviare și a gestionarilor de infrastructură feroviară închiriată este necesară modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 62/2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară.</p> <p>Prevederile legale incidente ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 103/2013 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice în anul 2014, precum și alte măsuri în domeniul cheltuielilor publice, cu modificările și completările ulterioare, care prevăd la articolul 23 alineatul (1) litera a) „achitarea obligațiilor curente către administratorul infrastructurii feroviare publice, a tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare, precum și plata contravalorii energiei electrice aferente lunii anterioare” nu a adus claritate necesară astfel încât să producă efectele urmărite</p> |
| 2.2. Descrierea situației actuale | <p>Ministerul Transporturilor și Infrastructurii este organul de specialitate al administrației publice centrale care asigură aplicarea, la nivel național, a politicilor Guvernului în domeniul transporturilor și infrastructurii de transport, elaborează strategia și reglementările specifice de dezvoltare și de armonizare ale activităților în cadrul politicii generale a Guvernului, pe domeniile coordonate, și îndeplinește rolul de autoritate de stat, în domeniul său de activitate. De asemenea, este autoritatea publică centrală responsabilă cu implementarea politicilor de transport și infrastructură de transport, adoptate la nivelul Uniunii Europene și al organismelor internaționale</p> <p>Implementarea serviciilor publice de transport feroviar de călători pentru care Autoritatea pentru Reformă Feroviară este autoritate competentă în România, conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 62/2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară și Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, trebuie să se facă</p> |

| | |
|----------------------------|---|
| | <p>în mod continuu și nediscriminatoriu, conform prevederilor Codului Administrativ aprobat prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019.</p> <p>În acest sens, pentru evitarea sistării serviciilor publice de călători, în condițiile unei incapacități de plată din partea operatorilor de transport feroviar de călători, Autoritatea pentru Reformă Feroviară ar trebui să poată plăti tarifele de infrastructură, așa cum este prevăzut și în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/10 al Comisiei din 6 ianuarie 2015 privind criteriile aplicabile solicitanților de capacități de infrastructură feroviară și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 870/2014.</p> <p>Totodată prin Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european și O.U.G. nr. 12/1998, administratorul infrastructurii feroviare din România (C.N.C.F. CFR S.A.) și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii sunt responsabile pentru elaborarea de strategii și programe destinate eficientizării rețelei de cale ferată din România. Pentru a evita suprapunerea de competențe, ar trebui ca O.U.G. nr. 62/2016 să fie modificată în sensul eliminării punctelor de suprapunere a activităților A.R.F. cu cele ale CFR S.A. și Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.</p> <p>Dispozițiile Legii-cadru nr. 153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare, au generat interpretări diferite, astfel încât, pentru unele drepturi prevăzute de acest act normativ au fost promovate acțiuni în justiție de către funcționarii publici și personalul contractual din domeniul transporturilor și infrastructurii, care, în cea mai mare parte, au fost soluționate în favoarea reclamanților.</p> <p>Decizia nr. 80/2023 a Înatei Curți de Casație și Justiție va avea ca efect admiterea acțiunilor/cererilor de chemare în judecată având ca obiect egalizarea salariilor de bază prin includerea unor majorări recunoscute prin hotărâri definitive, în situațiile în care în respectivele hotărâri definitive au fost interpretate norme de lege care reglementează majorări de aplicabilitate generală.</p> |
| 2.3. Schimbări preconizate | <p>I. La art. I. proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări ale O.U.G. nr. 62/2016:</p> <p>1. La pct. 1 se propune modificarea articolului 2 alineatul (1), literele a) și g), astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • litera a) se modifică în sensul asigurării sprijinului tehnic de specialitate Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în vederea elaborării și adoptării de scheme de ajutor de stat destinate dezvoltării durabile a sectorului de transport feroviar. Astfel se elimină suprapunerea de activități cu competențe cu CFR S.A. și MTI privind eficientizarea rețelei feroviare din România și se instituie regulile privind asistența tehnică în domeniul elaborării unor scheme de ajutor de stat, în linie cu principiile conceptului de "reformă feroviară"; |

- litera g) se modifică în sensul introducerii prevederilor legale necesare asigurării alocării, în limita fondurilor bugetare aprobate din bugetul de stat, a sumelor necesare pentru decontarea tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare aferentă prestării serviciilor publice de transport feroviar de călători prevăzute în contractele de servicii publice. Se asigură și corelarea cu eliminarea prevederilor legate eficientizarea rețelei feroviare, unde atribuțiile se suprapun cu cele ale CFR S.A. și MTI.

Mecanismul de alocare a sumelor necesare pentru decontarea tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare (TUI) aferentă prestării serviciilor publice de transport feroviar de călători prevăzute în contractele de servicii publice de către Autoritatea pentru Reformă Feroviară este complementar celor privind plata TUI de către operatorii de transport feroviar de călători pentru serviciile comerciale / de pe piața liberă (de exemplu trenurile charter). Astfel, prin acest nou mecanism se asigură un circuit mai scurt al plății obligațiilor către administratorul infrastructurii feroviare (CNCF CFR SA) din sumele provenite de la Bugetul de Stat. Pe de altă parte, necesarul de subvenționare a serviciilor de călători se diminuează cu contravaloarea TUI plătită direct de către ARF, fără a afecta stabilitatea financiară a operatorilor de transport feroviar întrucât necesarul de compensație (subvenție) se calculează, în conformitate cu prevederile OUG nr. 12/1998 și a Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, ca diferență dintre totalul cheltuielilor eligibile și totalul veniturilor, la care se adaugă o marjă de profit rezonabil.

Prin noua prevedere legală este necesară crearea unei derogări de la prevederile art. 23 alin. (1) lit. a) din OUG nr. 12/1998, pentru plata TUI aferentă prestării serviciilor publice de transport feroviar de călători prevăzute în contractele de servicii publice de către ARF.

2. La pct. 2 se propune abrogarea literei k¹) de la articolul 2 alineatul (1), în corelare cu eliminarea prevederilor legate eficientizarea rețelei feroviare, unde atribuțiile se suprapun cu cele ale CFR S.A. și MTI.

3. La pct. 3 se propune introducerea unui articol nou, articolul 6¹, pentru reglementarea mecanismului de decontare a tarifului de utilizare a infrastructurii de A.R.F. către administratorul infrastructurii și gestionarii de infrastructură feroviară:

- contravaloarea TUI se plătește de către ARF în baza deconturilor depuse de către administratorul infrastructurii și gestionarii de infrastructură feroviară;

- decontarea TUI se realizează de către A.R.F. lunar, cu încadrarea în sumele aprobate și alocate A.R.F. de la bugetul de stat, de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, într-o poziție distinctă la titlului VII «Alte transferuri», la capitolul 84.01. «Transporturi», subcapitolul 84.01.04 «Transport feroviar», paragraf 84.01.04.01 «Transport pe calea ferată».
- normele metodologice sunt adoptate, la propunerea A.R.F., prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I;
- pentru corelarea cu prevederile O.U.G. nr. 103/2013, se introduce o derogare de la mecanismul de plată prevăzut la art. 23 alin. (1) lit. a), astfel încât în condițiile plății TUI de către ARF către administratorul și gestionarii infrastructurii feroviare, sumele provenite din compensație se folosesc doar pentru achitarea obligațiilor curente către administratorul infrastructurii feroviare publice, precum și plata contravalorii energiei electrice aferente lunii anterioare;
- pentru corelarea cu prevederile art. 23 alin. (1⁶) din O.U.G. nr. 12/1998 prevederile menționate nu se aplică pentru trenurile și rutele prevăzute în fiecare contract de servicii publice de transport feroviar de călători.

4. La pct. 4 se propune modificarea articolului 7, alineatele (1) – (3):

- la alineatul (1) se propune ca, în condițiile modificării unor prevederi ale articolului 2 alineatul (1), toate tipurile de activități prevăzute la acest alineat să se realizeze cu încadrarea în bugetul alocat ARF;
- la alineatele (2) și (3) se propune, în contextul în care ARF a demarat procedurile de licitare a contractelor de servicii publice pentru transportul feroviar de călători, ca materialul rulant să fie alocat, în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 și a O.U.G. nr. 12/1998, în contractele de servicii publice și să fie utilizate pe traseele stabilite prin contractele de servicii publice de transport feroviar de călători.

5. La pct. 7 se propune abrogarea alineatului (5) de la articolul 7 deoarece metodologia de alocare a materialului rulant este stabilită de către ARF cu ocazia realizării studiilor de fezabilitate pentru achiziționarea acestuia și cu ocazia elaborării documentațiilor în vederea licitării contractelor de servicii publice.

II. La art. II. proiectul de act normativ prevede ca ARF să supună, în 30 zile de la data intrării în vigoare a propunerii de ordonanță de urgență, a normelor metodologice prevăzute la art. 6¹ alin. (3) din Ordonanța de urgență nr. 62/2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară, cu modificările și

| | |
|----------------------|--|
| | <p>completările ulterioare, cu privire la decontarea tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare pentru trenurile și rutele prevăzute în contractele de servicii publice de transport feroviar de călători, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.</p> <p>III. La articolul III se propune adoptarea unei norme tranzitorii privind continuarea plății TUI de către operatorii de transport feroviar de călători până la rectificarea bugetului pe anul 2024 al MTI sau, după caz, până la aprobarea bugetului pe anul 2025 al MTI.</p> <p>IV. La articolul IV se propune eliminarea inechităților, discriminărilor și/sau discrepanțe de ordin salarial existente la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență în sistemul transporturilor și infrastructurii ca urmare a punerii în executare a hotărârilor judecătorești.</p> |
| 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>Prin transferul responsabilității plății tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare pentru serviciile publice de transport feroviar de călători, de la operatorii de transport feroviar la ARF, se asigură stabilitate în implementarea obligațiilor de serviciu public. Astfel se asigură continuitatea serviciului public fără a fi necesare reținerile de garanții din partea administratorului de infrastructură feroviară.</p> <p>Această măsură nu implică costuri suplimentare, în condițiile în care și în prezent cheltuiala cu TUI este cheltuială eligibilă în calcularea necesarului de compensare a operatorilor.</p> |
| 3.2. Impactul social | Implementarea unor măsuri noi privind asigurarea continuității implementării obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători, 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. |
| 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 | Prin preluarea în responsabilitatea ARF a decontării tarifului de utilizare a infrastructurii și crearea unui mecanism coerent privind alocarea materialului rulant în cadrul contractelor de servicii publice licitate, se estimează creșterea atractivității procedurilor de atribuire competitivă a acestor contracte și îndeplinirea tuturor cerințelor din decizia Altmarkt 2003. |
| 3.5. Impactul asupra mediului de afaceri | Crearea unui mecanism 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 | Nu au fost identificate. |

| | |
|---|--|
| 3.8.Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile | Proiectul de act normativ vizează încurajarea politicilor de transfer modal al fluxurilor de mărfuri și călători spre transportul feroviar, pentru atingerea obiectivelor de depoluare stabilite prin Pactul Verde, dar și încurajarea competitivității serviciilor feroviare de transport călători și mărfuri cu impact asupra reducerii unitare a efortului sprijinului public și creșterea durabilității economice a sectorului feroviar. |
| 3.9. Alte informații | Nu au fost identificate. |

Secțiunea a-4a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri

| Indicatori | Anul curent | Următorii 4 ani | | | | Media pe cinci ani |
|---|-------------|-----------------|---------|---------|---------|--------------------|
| | | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| - mii lei - | | | | | | |
| I | 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: | -15.800 | -38.000 | -38.000 | -38.000 | -38.000 | -33.560 |
| a) buget de stat, din acesta: | -15.800 | -38.000 | -38.000 | -38.000 | -38.000 | -33.560 |
| (i) cheltuieli de personal | | | | | | |
| (ii) bunuri și servicii | | | | | | |
| (iii) subvenții | -15.800 | -38.000 | -38.000 | -38.000 | -38.000 | -33.560 |
| 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: | -15.800 | -38.000 | -38.000 | -38.000 | -38.000 | -33.560 |
| a) buget de stat | -15.800 | -38.000 | -38.000 | -38.000 | -38.000 | -33.560 |
| b) bugete locale | | | | | | |
| 4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare | Nu au fost identificate, propunerea de modificare a OUG nr. 62/2016 contribuie la reducerea cheltuielilor eligibile ale contractelor de servicii publice de transport feroviar de călători cu aprox. 600.000 mii lei / an. Astfel se reduce bugetul total alocat prestării serviciilor publice de transport feroviar de călători cu aprox. 38.000 mii lei / an, reprezentând contravaloarea profitului calculat la 6,45% (cât este aprobat în prezent) aplicat la aceste cheltuieli eligibile, care nu mai trebuie asigurate de la bugetul de stat. Totodată, în ceea ce privește bugetul cheltuielilor de personal, acesta se încadrează în sumele alocate anual în bugetul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. | | | | | |
| 4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare | Nu au fost identificate, propunerea de modificare a OUG nr. 62/2016 contribuie la reducerea cheltuielilor eligibile ale contractelor de servicii publice de transport feroviar de călători cu aprox. 600.000 mii lei / an. Astfel se reduce bugetul total alocat prestării serviciilor publice de transport feroviar de călători cu aprox. 38.000 mii lei / an, reprezentând contravaloarea profitului calculat la 6,45% (cât este aprobat în prezent) aplicat la aceste cheltuieli eligibile, care nu mai trebuie asigurate de la bugetul de stat. Totodată, în ceea ce privește bugetul cheltuielilor de personal, acesta se încadrează în sumele alocate anual în bugetul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. | | | | | |
| 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 | Nu au fost identificate, propunerea de modificare a OUG nr. 62/2016 contribuie la reducerea cheltuielilor eligibile ale contractelor de servicii publice de transport feroviar de călători cu aprox. 600.000 mii lei / an. Astfel se reduce bugetul total alocat prestării serviciilor publice de transport feroviar de călători cu aprox. 38.000 mii lei / an, reprezentând contravaloarea profitului calculat la 6,45% (cât este aprobat în prezent) aplicat la aceste cheltuieli eligibile, care nu mai trebuie asigurate de la bugetul de stat. Atasam tabel impact OUG. | | | | | |

| | |
|---|---------------|
| cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară. | |
| 4.8. Alte informații | Nu este cazul |

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

| | |
|--|---|
| 5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții. | a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ: 1. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 62/2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară, cu modificările și completările ulterioare b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții: 1. elaborare propunere de ordin al ministrului transporturilor privind aprobarea normelor metodologice privind plata, către administratorul infrastructurii feroviare și, după caz, către gestionarii de infrastructură feroviară, contravalorii tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare pentru trenurile și rutele prevăzute în contractele de servicii publice de transport feroviar de călători |
| 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. |
| 1.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate 1.3. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale | Proiectul de act normativ a fost transmis spre consultare în baza prevederilor din Hotărârea nr. 635/2022 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative, procedură în corelare cu prevederile art. 86 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare. Structurile asociative ale autorităților administrației publice locale nu au transmis observații. |
| 1.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |

| | |
|--|--|
| <p>6.5. Informații privind avizarea de către:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi | <p>Proiectul de act normativ va fi supus avizării Consiliului Legislativ, Consiliului Concurenței și Consiliului Economic și Social.</p> <p>Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Curtea de Conturi și Consiliul Suprem de Apărare a Țării.</p> |
| <p>6.6. Alte informații</p> | <p>Nu au fost identificate.</p> |

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normative

| | |
|---|--|
| <p>7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ</p> | <p>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.</p> |
| <p>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</p> | <p>Nu este cazul.</p> |

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, precum și pentru stabilirea unor reglementări în domeniul transporturilor și infrastructurii*, pe care îl supunem spre aprobare.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

SORIN MIHAI GRINDEANU

AVIZĂM FAVORABIL:

VICEPRIM-MINISTRU

MARIAN NEACȘU

**PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ A
FUNCȚIONARILOR PUBLICI**

VASILE-FELIX COZMA

MINISTRUL MUNCII ȘI SOLIDARITĂȚII

SIMONA BUCURA-OPRESCU

MINISTRUL FINANȚELOR

MARCEL-IOAN BOLOȘ

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI
PROIECTELOR EUROPENE**

ADRIAN CĂCIU

MINISTRUL JUSTIȚIEI

ALINA-ȘTEFANIA GORGHIU

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

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

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de *Ordonanță de urgență pentru modificarea și completarea unor acte normative, precum și pentru stabilirea unor reglementări în domeniul transporturilor și infrastructurii*, pe care îl supunem spre aprobare.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

SORIN MIHAI GRINDEANU

AVIZĂM FAVORABIL:

VICEPRIM-MINISTRU

MARIAN NEACȘU

**PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ A
FUNȚIONARILOR PUBLICI**

**MINISTRUL MUNCII ȘI SOLIDARITĂȚII
SOCIALE**

~~VASILE-FELIX COZMA~~

SIMONA BUCURA-OPRESCU

MINISTRUL FINANȚELOR

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI
PROIECTELOR EUROPENE**

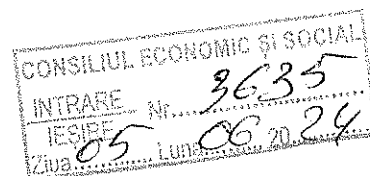
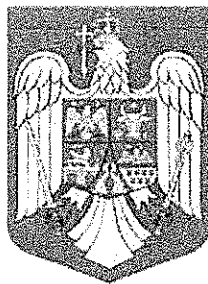
MARCEL-IOAN BOLOȘ

ADRIAN CĂCIU

MINISTRUL JUSTIȚIEI

ALINA-ȘTEFANIA GORGHIU

GUVERNUL ROMÂNIEI



ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

pentru modificarea și completarea unor acte normative, precum și pentru stabilirea unor reglementări în domeniul transporturilor și infrastructurii

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii este organul de specialitate al administrației publice centrale care asigură aplicarea, la nivel național, a politicilor Guvernului în domeniul transporturilor și infrastructurii de transport, elaborează strategia și reglementările specifice de dezvoltare și de armonizare ale activităților în cadrul politicii generale a Guvernului, pe domeniile coordonate, și îndeplinește rolul de autoritate de stat, în domeniul său de activitate. De asemenea, este autoritatea publică centrală responsabilă cu implementarea politicilor de transport și infrastructură de transport, adoptate la nivelul Uniunii Europene și al organismelor internaționale,

având în vedere faptul că Autoritatea pentru Reformă Feroviară, aflată în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, este autoritatea competentă a statului în domeniul serviciilor publice de transport feroviar de călători în conformitate cu prevederile art. 2, lit. b) 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, precum și a 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,

luând în considerare faptul că asigurarea continuității serviciilor publice de transport feroviar de călători este periclitată de imposibilitatea achitării la timp și integral a tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare din România de către operatorii de transport feroviar de călători,

constatând că prevederile legale incidente ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 103/2013 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice în anul 2014, precum și alte măsuri în domeniul cheltuielilor publice, cu modificările și completările ulterioare, care prevăd la articolul 23 alineatul (1) litera a) „achitarea obligațiilor curente către administratorul infrastructurii feroviare publice, a tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare, precum și plata contravalorii energiei electrice aferente lunii anterioare” nu a adus claritate necesară astfel încât să producă efectele urmărite,

în contextul în care Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Autoritatea pentru Reformă Feroviară, implementează un amplu program de achiziții de vehicule feroviare, trenuri electrice și locomotive electrice care trebuie să fie exploatate exclusiv pentru prestarea serviciilor publice de transport feroviar de călători cu respectarea normelor naționale și europene din domeniul ajutorului de stat,

pe de altă parte, având în vedere faptul că dispozițiile Legii-cadru nr. 153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare, au generat interpretări diferite, astfel încât, pentru unele drepturi prevăzute de acest act normativ au fost promovate acțiuni în justiție de către funcționarii publici și personalul contractual din domeniul

transporturilor și infrastructurii, care, în cea mai mare parte, au fost soluționate în favoarea reclamanților, ceea ce a determinat costuri suplimentare asupra bugetului general consolidat cu sume reprezentând diferențe drepturi salariale, dobânzi și cheltuieli de judecată, urmare parcurgerii tuturor fazelor procesuale în fața instanțelor judecătorești, și ulterior cheltuieli de executare silită, după caz,

de asemenea, dezlegarea dată prin Decizia nr. 80/2023 a Înotei Curți de Casație și Justiție, va avea ca efect admiterea acțiunilor/cererilor de chemare în judecată având ca obiect egalizarea salariilor de bază prin includerea unor majorări recunoscute prin hotărâri definitive, în situațiile în care în respectivele hotărâri definitive au fost interpretate norme de lege care reglementează majorări de aplicabilitate generală,

toate acestea subsumate necesității respectării principiilor reglementate la art. 6 din Legea-cadru a salarizării personalului plătit din fonduri publice,

prin aprobarea programului investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2027, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii îi revine sarcina dezvoltării și coordonării unor ample proiecte de investiții care odată finalizate vor conduce la dezvoltarea economiei românești,

de asemenea, pe timpul implementării acestor proiecte, prin promovarea unor politici publice de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, se vor crea condițiile pieței interne a construcțiilor, cu impact direct în dezvoltarea economică,

în ultimii ani, din lipsă de personal de specialitate, au fost neglijate domenii precum ar fi cel al cercetării în domeniul transporturilor și infrastructurii de transport și al formării de personal calificat în domeniul transporturilor,

toate acestea s-au reflectat în degradarea infrastructurii de transport și în lipsa unei strategii integrate privind rețeaua națională de transport,

este cunoscut faptul că domeniul transporturilor și infrastructurii este unul vast și cu un grad ridicat de complexitate, nivelul semnificativ mai scăzut al salarizării a determinat plecarea multor specialiști din Ministerul Transporturilor și Infrastructurii către alte instituții ale administrației publice centrale sau la operatori economici care își desfășoară activitatea în domeniul transporturilor,

ținând cont că soluția legislativă propusă are în vedere precedentele legislative existente,

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, 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. 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. La articolul 2 alineatul (1), literele a) și g) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„a) asigurarea sprijinului tehnic de specialitate Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în vederea elaborării și adoptării de scheme de ajutor de stat destinate dezvoltării durabile a sectorului de transport feroviar;

(...)

g) asigurarea alocării, în limita fondurilor bugetare aprobate din bugetul de stat, a sumelor necesare

pentru decontarea tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare aferentă prestării serviciilor publice de transport feroviar de călători prevăzute în contractele de servicii publice;”

2. La articolul 2 alineatul (1), litera k¹) se abrogă.

3. După articolul 6 se introduce un articol nou, articolul 6¹ cu următorul cuprins:

„Art. 6¹. – (1) Prin derogare de la prevederile art. 23 alin. (1) lit. a) 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, Autoritatea pentru Reformă Feroviară, denumită în continuare A.R.F., plătește către administratorul infrastructurii feroviare și, după caz, către gestionarii de infrastructură feroviară decontul tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare pentru trenurile și rutele prevăzute în fiecare contract de servicii publice de transport feroviar de călători.

(2) Decontarea tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare, prevăzută la alin. (1) se realizează de către A.R.F. lunar, cu încadrarea în sumele aprobate și alocate A.R.F. de la bugetul de stat, de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, într-o poziție distinctă la titlului VII «Alte transferuri», la capitolul 84.01. «Transporturi», subcapitolul 84.01.04 «Transport feroviar», paragraf 84.01.04.01 «Transport pe calea ferată».

(3) Normele metodologice privind decontarea tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare către administratorul infrastructurii feroviare și, după caz, către gestionarii de infrastructură feroviară pentru trenurile și rutele prevăzute în fiecare contract de servicii publice de transport feroviar de călători, prevăzută la alin. (1), sunt adoptate, la propunerea A.R.F., prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

(4) În condițiile decontării prevăzută la alin. (1) de către A.R.F., către administratorul infrastructurii feroviare și, după caz, către gestionarii de infrastructură feroviară, a tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare pentru trenurile și rutele prevăzute în fiecare contract de servicii publice de transport feroviar de călători:

a) prin derogare de la prevederile art. 23 alin. (1) lit. a) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 103/2013 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice în anul 2014, precum și alte măsuri în domeniul cheltuielilor publice, cu modificările și completările ulterioare, sumele reprezentând compensații de la bugetul de stat prevăzute la art. 5 din O.U.G. nr. 12/1998 se utilizează cu prioritate de către operatorii de transport feroviar public de călători pentru achitarea obligațiilor curente către administratorul infrastructurii feroviare publice, precum și plata contravalorii energiei electrice aferente lunii anterioare;

b) prevederile art. 23 alin. (1⁶) din O.U.G. nr. 12/1998 nu se aplică pentru trenurile și rutele prevăzute în fiecare contract de servicii publice de transport feroviar de călători.”

4. La articolul 7, alineatele (1) - (3) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(1) Activitățile prevăzute la art. 2, alin. (1) se realizează în limita creditelor de angajament și creditelor bugetare aprobate anual cu această destinație prin bugetul A.R.F.

(2) Materialul rulant achiziționat sau, după caz, preluat în leasing de către A.R.F. se predă operatorilor de transport feroviar public de călători în conformitate cu prevederile contractelor de servicii publice atribuite în baza prevederilor art. 5 și art. 39 alin. (1¹) și (1²) 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.

(3) Materialul rulant predat de către A.R.F. se utilizează pe trasele stabilite prin contractele de servicii publice de transport feroviar de călători.”

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

Art. II. În termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, Autoritatea pentru Reformă Feroviară va supune spre aprobare prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii normele metodologice prevăzute la art. I, pct. 3 alin. (3) cu privire la plata tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare pentru trenurile și rutele prevăzute în contractele de servicii publice de transport feroviar de călători, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Art. III. Plata tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare pentru trenurile și rutele prevăzute în

contractele de servicii publice de transport feroviar de călători, prevăzută la art. I pct. 3 alin. (1) se efectuează de operatorii de transport feroviar de călători până la rectificarea bugetului aprobat pentru anul 2024 al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau, după caz, până la aprobarea bugetului pentru anul 2025 al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Art. IV. (1) Având în vedere prevederile art. 6 din Legea cadru nr. 153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare, prin derogare de la prevederile art. 9 din Legea-cadru nr. 153/2017, cu modificările și completările ulterioare, se elimină inechitățile, discriminările și/sau discrepanțele de ordin salarial existente la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență în sistemul transporturilor și infrastructurii ca urmare a punerii în executare a hotărârilor judecătorești.

(2) În înțelesul alin. (1), prin sistemul transporturilor și infrastructurii se înțelege Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și unitățile care funcționează în subordinea acestuia.

(3) Metodologia și criteriile care stau la baza stabilirii drepturilor salariale luând în considerare hotărârile judecătorești potrivit prevederilor alin. (1) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, pe baza unei analize realizate de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii împreună cu unitățile care funcționează în subordinea acestuia, cu respectarea principiilor și a sistemului ierarhizării funcțiilor publice, între instituții publice, potrivit Legii-cadru nr. 153/2017, cu modificările și completările ulterioare.

**PRIM - MINISTRU
ION-MARCEL CIOLACU**

