

## EXPUNERE DE MOTIVE

<p><b>Secțiunea 1</b> <b>Titlul proiectului de act normativ</b></p> <p><b>LEGE</b></p> <p>pentru modificarea și completarea Legii energiei electrice și a gazelor naturale nr. 123/2012, a Legii petrolului nr. 238/2004, precum și pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 6/2014 privind exercitarea drepturilor și îndeplinirea obligațiilor ce decurg din calitatea de acționar al statului la Compania Națională de Transport al Energiei Electrice „Transelectrica” - S.A. și la Societatea Națională de Transport Gaze Naturale „Transgaz” - S.A. Mediaș și pentru modificarea unor acte normative</p>	
<p><b>Secțiunea a 2-a</b> <b>Motivul emiterii proiectului de act normativ</b></p>	
<p><b>1.</b> <b>Descrierea</b> <b>situației</b> <b>actuale</b></p>	<p>Ca urmare a necesității de transpunere în legislația națională a directivelor din Pachetul Legislativ 3 - Energie, prin Legea nr.123/2012 a energiei electrice și a gazelor naturale, publicată în Monitorul Oficial nr. 485 din 16 iulie 2012, s-a asigurat transpunerea Directivei 2009/72/CE referitoare la normele comune pentru piața internă a energiei electrice și de abrogare a Directivei 2003/54/CE, și a Directivei 2009/73/CE privind normele comune pentru piața internă în sectorul gazelor naturale și de abrogare a Directivei 2003/55/CE.</p> <p>În data de 17.07.2012 și, respectiv, 12.10.2012, România a notificat Comisiei două măsuri naționale de transpunere a Directivei 2009/72/CE, precum și a Directivei 2009/73/CE, însoțite de declarația de transpunere totală:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Legea nr. 123/2012 a energiei electrice și a gazelor naturale;</li><li>- Legea nr. 160/2012 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 33/2007 privind modificarea și completarea Legii energiei electrice nr. 13/2007 și Legii gazelor nr. 351/2004.</li></ul> <p>În data de 02.04.2013, România a notificat Comisiei Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 18/2013 pentru desemnarea entității publice care exercită, în numele statului, calitatea de acționar la Compania Națională de Transport al Energiei Electrice „Transelectrica” – S.A. și la Societatea Națională de Transport Gaze Naturale „Transgaz” – S.A. Mediaș.</p>

Considerând că măsurile comunicate de România nu transpun corect și în integralitate Directiva 2009/72/CE și Directiva 2009/73/CE, Comisia a luat decizia sesizării CJUE la data de 21.03.2013.

În august 2013, Grefa Curții a transmis autorităților române cererea introductivă în cauza C-405/13, Comisia Europeană în contradictoriu cu România – acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor prevăzute la art. 54 alin. (1) din Directiva 2009/72/CE.

În paralel, Grefa Curții a transmis autorităților române cererea introductivă în cauza C-406/13, acțiune care vizează necomunicarea măsurilor de transpunere a Directivei 2009/73/CE.

Prin cererile introductive, în temeiul art. 260 alin. (3) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (TFUE), Comisia solicită Curții de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) să aplice statului român penalități cominatorii în cuantum de 30.228,48 de Euro (pentru fiecare din cele două directive) pentru fiecare zi de întârziere în adoptarea măsurilor naționale de transpunere necesare, de la data pronunțării hotărârii Curții.

În cauza C-405/13, Comisia a solicitat Curții să se constate că, prin neadoptarea tuturor actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prevederilor art. 2 pct. 1, art. 3 alin. (5) lit. b), alin. (7), (8) și (9) lit. c), art. 5, art. 7 alin. (4), art.9 alin.(1)-(7), art.10 alin. (2) și (5), art. 11 alin. (8), art. 13 alin. (4) și (5) lit. b), art.16 alin. (1) și (2), art. 25 alin. (1), art. 26 alin.(2) lit. c), art. 31 alin. (3), art. 34 alin. (2), art. 37 alin. (1) lit. k), p) și q), alin.(3) lit. b) și d), alin. (10)-(12), art. 38 alin. (1), art. 39 alin. (1), (4) și (8), precum și anexei I pct. 1 din Directiva 2009/72/CE, România nu și-a îndeplinit obligațiile ce-i revin în temeiul art. 49 alin. (1) din această Directivă.

În cauza C-406/13, Comisia a solicitat Curții să se constate că, prin neadoptarea tuturor actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prevederilor art. 3 alin. (3) și (4), art.4 alin. (2), art.8, art.9 alin.(1)-(7), art.10 alin. (2) și (5), art. 13 alin. (1) și (5), art. 14 alin.(4) și alin. (5) lit. b), art.16 alin. (1), art. 25 alin.(5), art.36 alin.(9) al treilea paragraf, art.41 alin. (1) lit. d), g) și q), alin.(3) lit. b) și d), alin. (6) lit. a) și c), precum și alin. (10)-(12) ale aceluiași articol, art. 42 alin. (1), art. 43 alin. (1), (4) și (8), art. 48 precum și anexei I punctul 1 din Directiva 2009/73/CE, România nu și-a îndeplinit obligațiile ce-i revin în temeiul art. 54 alin. (1) din această directivă.

Așadar, în opinia Comisiei, măsurile legislative comunicate de autoritățile române transpun parțial și incorect Directiva 2009/72/CE și Directiva 2009/73/CE.

Urmare acestor acțiuni, sub conducerea Departamentului pentru Energie, s-a constituit un grup de lucru interinstituțional pe probleme tehnice, format din reprezentanți ai Departamentului pentru Energie, Ministerului Afacerilor Externe, Autorității Naționale de Reglementare în domeniul Energiei, Agenției Naționale de Resurse Minerale, Ministerului Justiției, Ministerului Muncii, Ministerului Finanțelor Publice, în vederea analizării modificărilor și completărilor necesare Legii nr.123/2012 și a altor acte normative necesare în vederea transpunerii corecte și complete a celor două Directive.

Urmare informațiilor transmise de România în octombrie 2013, COM a

considerat că o parte din prevederile din cererile introductive sunt considerate transpuse pentru cele două cauze, considerând a nu fi transpuse parțial sau total pentru cauza C 405/12 art. 3 alin. (5) lit. b), precum și alin. (9) lit. c), art. 5, art. 9 alin.(1)-(3) și (5)-(7), art. 11 alin. (8), art. 13 alin. (4) și (5) lit. b), art. 16 alin. (1) și (2), art. 25 alin. (1), art. 26 alin. (2) lit. c), art. 31 alin. (3), art. 34 alin. (2), art. 37 alin. (1) lit. p) și q), alin. (3) lit. b), alin. (11), art. 38 alin. (1), art. 39 alin. (1), (4) și (8), precum și anexa I pct. 1 lit. a), b), d), f), g), h) și i) din Directiva 2009/72/CE și pentru cauza C 406/12 art. 8, art. 9 alin. (1)-(3) și (5)-(7), art. 13 alin. (1) și (5), art. 14 alin. (4) și (5) lit. b), art. 16 alin. (1), art. 25 alin. (5), art. 36 alin. (9) al doilea paragraf, art. 41 alin. (1) lit. d), g) și q), alin. (3) lit. b), alin. (6) lit. a) și c), precum și alin. (10) și (11) ale aceluiași articol, art. 42 alin. (1), art. 43 alin. (1), (4) și (8) art. 48, precum și Anexa I pct. 1 lit. a), b), d), h) și i) din Directiva 2009/73/CE;

În urma discuțiilor purtate la nivel tehnic cu reprezentanții Comisiei Europene, a rezultat necesitatea modificării și completării Legii nr. 123/2012, precum și a altor două acte normative, respectiv Legea nr. Legea nr. 238/2004 și a Ordonanței de urgență a Guvernului 18/2013 pentru desemnarea entității publice care exercită, în numele statului, calitatea de acționar la Compania Națională de Transport al Energiei Electrice „Transelectrica” – S.A. și la Societatea Națională de Transport Gaze Naturale „Transgaz” – S.A. Mediaș. Aceasta din urmă a fost abrogată prin Ordonanța de urgență a Guvernului 6/2014 privind exercitarea drepturilor și îndeplinirea obligațiilor ce decurg din calitatea de acționar al statului la Compania Națională de Transport al Energiei Electrice "Transelectrica" - S.A. și la Societatea Națională de Transport Gaze Naturale "Transgaz" - S.A. Mediaș și pentru modificarea unor acte normative, dar prevederile care contravin prevederilor celor două Directive s-au menținut.

Modificarea cu cel mai mare impact asupra Legii nr.123/2012 a energiei electrice și a gazelor naturale și, implicit, asupra Sistemului Electroenergetic Național, respectiv asupra Sistemului Național de Transport al Gazelor Naturale, rezidă din transpunerea completă și corectă a principiului separării proprietății între producția și furnizarea pe de o parte și transportul de energie electrică/gaze naturale pe de alta parte.

Scopul comun al implementării oricărui model al operatorului de transport din cele permise de Directive în implementarea acestui principiu este acela de asigurare a independenței operatorului de transport față de celelalte întreprinderi din domeniu, care desfășoară activități de producție sau furnizare.

În acest fel, se consideră că sunt eliminate premisele care conduc la poziții favorizante pentru companiile integrate pe verticală din domeniu și, totodată, este creat un mediu de piață concurențial și nediscriminatoriu.

Principiile de bază ale fiecărui model cuprinse în Directive pot fi sintetizate astfel:

1. În cadrul modelului OU („ownership unbundling”), cel mai important aspect este acela de legătură nemijlocită între proprietatea și dreptul de operare a unui sistem de transport. Astfel, cerința legală în acest caz este ca toate întreprinderile care dețin în proprietate sisteme de transport să acționeze ca operatori de transport și de sistem. Acest model trebuie transpus

obligatoriu în legislația națională, conform prevederilor ambelor Directive, indiferent de modelul de operare adoptat de un stat membru al UE pentru sistemele de transport mai vechi de 3 septembrie 2009.

2. În cadrul modelului ISO („independent system operator”), întreprinderea desemnată să opereze sistemul de transport nu are drept de proprietate asupra acestuia. Modelul ISO este considerat o excepție de la obligația implementării primului model și un stat membru are dreptul de a alege modelul ISO exclusiv pentru operarea unui sistem de transport care, la data de 3 septembrie 2009, aparținea unei întreprinderi integrate vertical. De menționat faptul că un Stat Membru, care deține în proprietate un producător și un transportator de electricitate/gaze naturale, este considerat ca o întreprindere integrată vertical.

3. Modelul ITO („Independent Transport Operator”) este de asemenea o excepție de la primul model, aplicabilă tot exclusiv pentru sistemele de transport care aparțineau unei întreprinderi integrate vertical, la data de 3 septembrie 2009. Diferența față de modelul ISO constă în faptul că întreprinderea care operează sistemul de transport poate să rămână în structura întreprinderii integrate vertical, dar, în același timp, trebuie îndeplinite o serie de condiții care să asigure autonomia operatorului și dreptul de proprietate al operatorului de transport asupra sistemului de transport precum și asupra tuturor celorlalte active necesare desfășurării activității.

România a optat pentru modelul ISO în vederea operării Sistemului Național de Transport atât pentru energie electrică cât și pentru gaze naturale, deoarece, la momentul elaborării Legii nr. 123/2012 a energiei electrice și a gazelor naturale, s-a luat decizia ca regimul de proprietate al Sistemului Național de Transport al energiei electrice respectiv al gazelor naturale, să nu fie schimbat, opțiunea având la bază următoarele argumente de ordin legal:

- În România, conform art. 3 alin. 2 din Legea 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, rețelele de transport al energiei electrice precum și toate conductele de transport al gazelor naturale sunt proprietate publică a statului, fiind cuprinse expres în lista din anexa legii și nu pot fi înstrăinate.
- Totodată, Legea nr. 238/2004 a petrolului prevede că Sistemul Național de Transport al petrolului este proprietate publică a statului. În conformitate cu aceeași lege, „petrolul reprezintă substanțele minerale combustibile constituite din amestecuri de hidrocarburi naturale, acumulate în scoarța terestră și care, în condiții de suprafață, se prezintă în stare gazoasă, sub formă de gaze naturale, sau lichidă, sub formă de țiței și condensat.”

Astfel, CNTEE Transelectrica SA, precum și SNTGN Transgaz SA au fost desemnate și sunt supuse procesului de certificare ca operatori ai sistemului național de transport energie electrică/gaze naturale, fără a fi proprietarii acestuia.

Legislația națională în vigoare nu a transpus însă și obligația de a asigura cadrul legal necesar pentru implementarea modelului OU, respectiv orice operator economic care deține în proprietate un sistem de transport acționează ca operator de transport și de sistem.

	<p>Astfel, indiferent dacă această ipoteză de fapt nu există în momentul de față în România, așa cum a subliniat Comisia, trebuie să fie creată posibilitatea legislativă ca, în viitor, să poată fi certificați exclusiv operatori de transport și de sistem în conformitate cu modelul OU, adică cei care dețin în proprietate un sistem de transport.</p> <p>Exemplificăm ca modificare generată de aplicarea principiului separării proprietății eliminarea dintre atribuțiile ministerului de resort a „concesionării bunurilor din domeniul public al statului aferente sectorului gazelor naturale”, atribuție care trebuie să revină legal Autorității Naționale pentru Resurse Minerale. În mod similar, calitatea de concedent pentru rețeaua de transport a energiei electrice trebuie să revină unei alte instituții decât actualului ministerului de resort. Alineatul (2) al art. 4 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 6/2014 privind exercitarea drepturilor și îndeplinirea obligațiilor ce decurg din calitatea de acționar al statului la Compania Națională de Transport al Energiei Electrice "Transelectrica" - S.A. și la Societatea Națională de Transport Gaze Naturale "Transgaz" - S.A. Mediaș și pentru modificarea unor acte normative prevede că Dispeceratul Energetic Național și Dispeceratul Național de Gaze Naturale rămân în coordonarea metodologică și funcțională a ministrului delegat pentru energie.</p> <p>Rolul de dispecer al Sistemului Energetic Național revine transportatorului de energie electrică, respectiv CN Transelectrica SA iar cel de dispecer al Sistemului Național de Transport Gaze Naturale revine transportatorului de gaze naturale, respectiv SN Transgaz SA. În aceste condiții, prevederea art. 4 alin. (2) contravine principiului separării proprietății în vederea asigurării independenței operatorului de transport și de sistem, deoarece Departamentul pentru Energie, care exercită drepturile și îndeplinește obligațiile ce decurg din calitatea de acționar al statului la operatori economici producători și furnizori de energie electrică și gaze naturale, are în coordonare metodologică și Dispecerul Energetic Național și Dispecerul Național de Gaze Naturale, fapt ce contravine prevederilor celor două Directive.</p> <p>Având în vedere cauzele C405/13 și C/406/13 ale Comisiei Europene împotriva României aflate pe rol la CJUE, precum și faptul că Comisia solicită CJUE să aplice statului român penalități cominatorii în cuantum de 30.228,48 de Euro (în cazul ambelor directive), pentru fiecare zi de întârziere în adoptarea măsurilor naționale de transpunere necesare, de la data pronunțării hotărârii Curții, pentru evitarea plății acestor penalități este necesar ca acest act normativ să fie adoptat în regim de urgență până la sfârșitul lunii iunie.</p>
<p><b>2. Schimbări preconizate</b></p>	<p>În cazul transpunerii Directivei 2009/72/CE, modificarea cu cel mai mare impact rezida din transpunerea completă și corectă a art. 9 care tratează problema “ownership unbundling”, adică principiul separării proprietății.</p> <p>Art.9 alin 1, lit. a prevede că ”Statele membre se asigură că de la 3 martie 2012 toate întreprinderile care dețin în proprietate sisteme de transport acționează ca operatori de transport”. Cu alte cuvinte, operatorul de transport trebuie sa fie proprietarul rețelei pe care o operează.</p> <p>De asemenea, art. 9 definește condițiile prin care se realizează concret separarea proprietății și a activităților între operatorii de transport și de sistem, pe de o parte și producătorii, distribuitorii și furnizorii de energie</p>

electrică și/sau gaze naturale, pe de altă parte.

Art. 13 din Directiva 2009/72/CE prevede: *"În cazul în care sistemul de transport aparține unei întreprinderi integrate vertical la 3 septembrie 2009, (cazul României), statele membre pot decide să nu aplice art.9 alin.1 și să desemneze un operator de sistem independent la propunerea proprietarului sistemului de transport. Numirea respectivă este supusă aprobării Comisiei."*

În România, conform art. 3 alin. 2 din *Legea 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia*, rețelele de transport al energiei electrice sunt bunuri care alcatuiesc domeniul public al statului (cuprinse expres în lista prezentată la anexa 1 a Legii 213/1998) și nu pot fi înstrăinate.

Legea nr. 123/2012 nu a transpus prevederile art. 9 alin.1 a) " Statele membre se asigură că de la 3 martie 2012 toate întreprinderile care dețin în proprietate sisteme de transport acționează ca operatori de transport", în sensul că, deși alin.3 și 4 ale art. 97 din Legea nr. 123/2012 prevăd că un operator economic integrat pe verticală nu poate fi împiedicat să adopte măsurile necesare implementării modelului de separare a proprietății și face referință la prevederile art.9 alin.1 din Directivă, aceasta poate fi considerată doar o transpunere parțială a Directivei, deoarece normele de fond privind implementarea acestui model nu sunt transpuse.

Transpunerea art 9 alin.1, lit a, implică, modificarea regimul juridic al rețelelor de transport, în sensul că noile rețele de transport energie electrică care vor fi realizate din sursele proprii are unui operator de transport nu mai reprezintă proprietatea publică a statului și nu sunt incluse în domeniul public al statului, ele constituind proprietate privată a operatorului care a realizat investiția.

Totodată, proiectul de act normativ păstrează pentru rețeaua electrică de transport concesionată către CN Transelectrica SA regimul de proprietate publică a statului, Transelectrica fiind un operator de transport și de sistem certificat conform modelului ISO, care gestionează rețeaua de transport a energiei electrice. Astfel, art. 34 alin. (1) din proiectul de act normativ definește condițiile de certificare pentru operatorul de transport care gestionează rețeaua de transport energie electrică, (cazul CN Transelectrica SA) deci este compatibil modelului ISO, iar art. 34 alin. (2) definește condițiile de certificare a operatorului de transport care deține în proprietate o rețea de transport, deci este compatibil modelului OU.

Pentru o transpunere completă, menționăm că suntem în situația în care, în cuprinsul proiectului de act normativ se regăsesc termeni care sunt preluați din prevederile celor două directive, dar nu sunt definiți de acestea, și, în consecință, nu pot fi definiți în proiectul de act normativ întrucât există riscul unei interpretări neconforme din perspectiva Comisiei Europene și implicit al antrenării unui nou caz de infringement. Exemplificăm prin sintagmele: "operator de sistem independent", "partea rămasă din operatorul economic", "celelalte părți ale întreprinderii", „măsurile relevante cu privire la finanțare”, „bariere necontractuale”, „echitabile”.

Menționăm că, derogarea instituită pentru contractele de tip take or pay în raport de data de 4 august 2003 este instituită nemijlocit de Directiva 2009/73/CE și preluată ca atare în prezentul proiect.

De asemenea, în vederea respectării principiului separării proprietății și a transpunerii corecte a Directivei 2009/72/CE și Directivei 2009/73/CE, este necesară abrogarea art. 4 alin.2 din Ordonanța de urgență a Guvernului 6/2014 privind exercitarea drepturilor și îndeplinirea obligațiilor ce decurg din calitatea de acționar al statului la Compania Națională de Transport al Energiei Electrice "Transelectrica" - S.A. și la Societatea Națională de Transport Gaze Naturale "Transgaz" - S.A. Mediaș și pentru modificarea unor acte normative. Art. 4 alin 2, prevede ca DEN și DNGN rămân în coordonarea metodologică și funcțională a ministrului delegat pentru energie, fapt care, așa cum am arătat mai sus, contravine prevederilor celor două Directive.

În vederea transpunerii prevederii similare din Directiva 2009/73/CE, cuprinsă în art. 9, alin. 1, lit. a), se impune completarea și modificarea Capitolului II al Legii nr. 123/2012, pentru a fi reglementată implementarea modelului OU în vederea operării altor posibile sisteme de transport al gazelor naturale, care ar putea fi dezvoltate în România, paralel cu Sistemul Național de Transport și posibil inerconectate cu acesta.

Totodată, proiectul de act normativ păstrează modelul ISO pentru operarea Sistemului Național de Transport și regimul acestuia de proprietate publică.

Astfel, legea va trata în mod distinct două situații: pe de o parte regimul de proprietate și operarea Sistemului Național de Transport (după modelul ISO), iar pe de altă parte regimul de proprietate și operarea altor posibile sisteme de transport, nou înființate (după modelul OU).

Se impun, totodată, modificări ale Legii petrolului nr. 238/2004, cu modificările și completările ulterioare, atât pentru realizarea acestui demers, în sensul restrângerii regimului de proprietate publică asupra conductelor de transport al gazelor naturale doar la nivelul Sistemului Național de Transport cât și datorită faptului că în acest act normativ există reglementări referitoare la gazele naturale, care au impact asupra activităților vizate în proiectul de act normativ.

De asemenea, proiectul de act normativ prevede preluarea unor drepturi ale consumatorilor prevăzute în anexele celor două Directive pe care Comisia a considerat ca nu sunt în totalitate transpuse în legislația națională. Aceste drepturi privesc elementele contractului de furnizare și drepturile consumatorilor care rezultă în urma încheierii acestor contracte de furnizare energie electrică și gaze naturale.

Intrucât proiectul de act normativ reglementează în ceea ce privește raporturile contractuale cu SNTGN Transgaz SA, o compensație egală cu valoarea reglementată rămasă neamortizată a investițiilor realizate de acesta conform contractului de concesiune, ce va fi plătită, conform prevederii introduse, la încetarea contractului de concesiune, fie de concedent (statul român), fie de viitorul concesionar, precizăm că durata contractului de concesiune încheiat cu SNTGN Transgaz SA este de 30 de ani (până în anul 2032).

Efectul asupra bugetului de stat s-ar putea resimți la terminarea contractului de concesiune, respectiv în anul 2032 (după 18 ani), și doar în situația în care acordul de concesiune nu se prelungește; în acest caz

	<p>concedentul (statul român) ar urma să procedeze la scoaterea la licitație în vederea atribuirii sistemului național de transport unui alt concesionar. Despăgubirea fostului concesionar SNTGN Transgaz SA cu valoarea reglementată rămasă neamortizată a investițiilor realizate până la finele acordului de concesiune se poate face fie de concedent (statul roman), fie de viitorul concesionar, cu acordul concedentului.</p> <p>Estimarea valorii reglementate rămase este în strânsă corelare cu strategia energetică națională și europeană, iar valoare estimată finală nu poate fi estimată decât cel mult de către concesionar, ținând cont de valoarea actuală reglementată neamortizată, de investițiile prognozate a se realiza, precum și de ieșirile de mijloace fixe.</p> <p>Modificări suplimentare minimale referitoare la piața de gaze naturale (ca de ex cele referitoare la administrarea piețelor centralizate, la furnizarea de ultimă instanță, la metodologiile de stabilire a prețurilor și tarifelor reglementate) au fost necesare în contextul unor necesități de reglementare imediată pentru ANRE, precum și pentru evitarea unor paralelisme legislative în materie.</p> <p>În egală măsură, s-au abrogat prevederi care puteau fi interpretate în sensul că valorificarea integrală a producție interne ar reprezenta o interdicție la export, Cele două directive care reglementează piața internă de electricitate și respectiv gaze naturale conferă ANRE o poziție specifică de reglementator autonom, având și funcții particulare de arbitru față de proprietatul rețelei de transport și respectiv operatorii de transport și sistem, strâns legate din punct de vedere tehnic de specificitățile calității de reglementator.</p> <p>Astfel, sistemul instituit de cele două directive face ca ANRE să vegheze în mod corespunzător la menținerea echilibrului mecanismului de funcționare al sistemelor naționale de transport al electricității și respectiv gazelor naturale, un mecanism strategic foarte complex. Printre pârghiile <i>sine qua non</i> ale acestei supravegheri se numără și posibilitatea de solicitare a modificării clauzelor și condițiilor reglementărilor comerciale/tehnice elaborate de operatorii de transport și sistem, precum și aprobarea proiectelor de contracte între operatorul de transport și sistem și proprietarul rețelei.</p> <p>Astfel, în ceea ce privește incidența art. 53 din Constituție, precizăm că aceste atribuții conferite direct de cele două directive nu reprezintă o ingerință formală și directă în libertatea contractuală a părților, ci doar un efect al necesității de supraveghere tehnică a respectării unor reguli elaborate și monitorizate de ANRE în vederea menținerii echilibrului strategic al sistemelor naționale de transport al energiei electrice și gazelor naturale. Acest control se realizează strict la nivelul documentelor care reflectă tehnic atribuțiile de reglementator ale ANRE și nu la nivelul contractelor de drept comun încheiate liber de părțile menționate mai sus.</p>
<p><b>3. Alte informații</b></p>	<p>În afară de cele prezentate la punctul anterior, în vederea transpunerii complete a celor două Directive vizate, se impun o serie de modificări și completări ale Legii nr. 123/2012, care vizează aspecte de ordin reglementativ, aflate în atribuția Autorității de Reglementare în Domeniul Energiei. Având în vedere că această autoritate nu are drept de inițiativă legislativă, Departamentul pentru Energie a promovat prin modificările și completările legislative și pe acelea propuse de ANRE.</p>



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

<b>1. Impactul macroeconomic</b>	<p>Proiectul de act normativ va crea posibilitatea legală a apariției unor operatori de transport al energiei electrice și/sau al gazelor naturale care să fie și proprietari ai acelor sisteme. În acest context, se poate discuta despre o diversificare a rutelor de transport care pot contribui la îmbunătățirea concurențialității acestui domeniu, având un impact semnificativ asupra creșterii siguranței în aprovizionarea cu gaze naturale în condiții competitive de preț.</p> <p>Totodată, prin legislația subsecventă, autoritățile române trebuie să asigure o armonizare funcțională a posibilelor noi infrastructuri cu Sistemele Naționale de Transport, astfel încât să fie evitate dezechilibrele în activitatea de transport în interiorul sistemelor dar și în relația dintre acestea.</p>
<b>1<sup>1</sup> Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>2. Impactul asupra mediului de afaceri</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<b>3. Impactul social</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<b>4. Impactul asupra mediului</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<b>5. Alte informații</b>	-

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

mii lei						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	8
	2014	2015	2016	2017	2018	
<b>1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acestea:</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					

<ul style="list-style-type: none"> <li>(i) impozit pe profit</li> <li>(ii) impozit pe venit</li> <li>b) bugete locale: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) impozit pe profit</li> </ul> </li> <li>c) bugetul asigurărilor sociale de stat: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) contribuții de asigurări</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) buget de stat, din acesta: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) cheltuieli de personal</li> <li>(ii) bunuri și servicii</li> </ul> </li> <li>b) bugete locale: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) cheltuieli de personal</li> <li>(ii) bunuri și servicii</li> </ul> </li> <li>c) bugetul asigurărilor sociale de stat: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) cheltuieli de personal</li> <li>(ii) bunuri și servicii</li> </ul> </li> </ul>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<p><b>3. Impact financiar, plus/minus, din care:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) buget de stat</li> <li>b) bugete locale</li> </ul>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<p><b>4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</b></p>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<p><b>5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</b></p>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<p><b>6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare</b></p>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<p><b>7. Alte informații</b></p>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<p><b>Secțiunea a 5-a</b>  <b>Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare</b></p>	
<p><b>1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</li> <li>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării</li> </ul>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect .

<b>noilor dispoziții.</b>	
<b>2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare</b>	Proiectul de act normativ transpune prevederi din Directiva 2009/72/CE referitoare la normele comune pentru piața internă a energiei electrice și de abrogare a Directivei 2003/54/CE și respectiv Directiva 2009/73/CE privind normele comune pentru piața internă în sectorul gazelor naturale și de abrogare a Directivei 2003/55/CE
<b>3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<b>4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<b>5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente</b>	-
<b>6. Alte informații</b>	Proiectul de act normativ nu se refera la acest subiect.

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

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

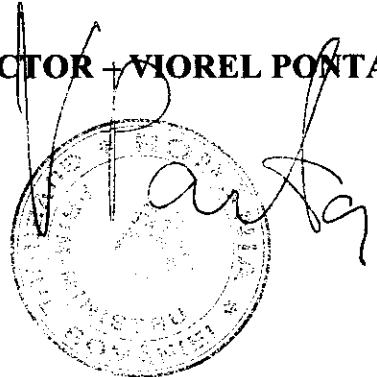
<b>Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente</b>	
<b>5. Informații privind avizarea de către:</b> a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul actului normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr.764/2014.
<b>6. Alte informații</b>	-
<b>Secțiunea a 7-a</b> <b>Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ</b>	
<b>1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ</b>	Au fost îndeplinite procedurile de transparență decizională instituite prin Legea 52/2003, republicată. Proiectul de act normativ a fost publicat la data de 18 februarie 2014 pe pagina de internet a Departamentului pentru Energie.
<b>2. Informarea societății civile cu privire la eventualele impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice</b>	- nu este cazul.
<b>3. Alte informații</b>	- nu este cazul.

<b>Secțiunea a 8-a</b> <b>Măsuri de implementare</b>	
<b>1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<b>2. Alte informații</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege alăturat, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare, cu procedura de urgență prevăzută de art. 76 alin. (3) din Constituția României, republicată.

**PRIM-MINISTRU**

**VICTOR + VIOREL PONTA**

The image shows a handwritten signature in black ink, which appears to be 'Victor Ponta', written over a circular official stamp. The stamp is partially obscured by the signature. The stamp's text is difficult to read but seems to include 'PRIM-MINISTRU' and 'ROMANIA'.