

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul prezentului act normativ

LEGE privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului 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

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	Tarifele de călătorie cu metroul precum și tarifele de transport de călători pe calea ferată – deservire generală se stabilesc în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență nr. 36/2001, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 205/2002 privind regimul prețurilor și tarifelor reglementate, care se stabilesc cu avizul Oficiului Concurenței, actualmente cu avizul Direcției Generale Ajutor de Stat, Practici Neloiale și Prețuri Reglementate din cadrul Ministerului Finanțelor Publice. În cazul Societății Comerciale METROREX S.A., parametrul de ajustare stabilit prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 36/2001, este indicele prețurilor de consum. Ultima ajustare a tarifelor de călătorie cu metroul s-a realizat începând cu 18 Septembrie 2010, în limita modificării indicelui prețurilor de consum de 108,12% aferent perioadei martie 2009 – iulie 2010. La această dată, tarifele actuale pe titluri de transport, ponderile numărului de călătorii pe titluri din total călători transportați, prețul unei călătorii aferent titlurilor, precum și ponderile încasărilor pe titluri din total încasări se prezintă astfel :
--	--

Titluri de transport	TARIFE - LEI -	Număr mediu de călătorii realizate	Preț/călătorie LEI RON	Pondere nr. de călătorii în total călătorii transportați - septembrie- decembrie 2010 %	Pondere încasărilor în total încasări septembrie- decembrie 2010 %
- cartelă 2 călătorii	3	2	1,5	19,05	31,40
-cartelă 10 călătorii	9,0	10	0,9	24,91	24,95
- abonament lunar, din care:				42,74	38,07
-cu nr. limitat de calatorii (62)	27,0	62	0,44	30,47	27,04
-cu nr. nelimitat de călătorii	50,0	65	0,77	12,27	11,03
- abonament cu reducere 50% pentru elevi și studenți, din care:				13,29	5,58
-cu nr. limitat de calatorii (62)	13,5	62	0,22	8,30	3,63
-cu nr. nelimitat de calatorii	25,0	65	0,39	4,23	1,62
- abonament zilnic	5,5	7	0,79	0,76	0,33

La nivelul anului 2010, costul mediu al unei călătorii cu metroul realizat a fost de circa 0,67 lei (reprezentând raportul dintre veniturile din încasări pentru transportul călătorilor și numărul total de călători transportați) în timp ce costul mediu real al unei călătorii a fost de circa 3,5 lei (reprezentând raportul dintre cheltuielile totale pentru activitatea de exploatare a metroului și numărul de călători transportați).

Precizăm că prețul unei călătorii cu metroul bucureștean reprezintă cel mult 30% din minimul prețului unei călătorii cu metroul din țările europene, după cum urmează:

ȚARA	ORAȘ	TARIF/CĂLĂTORIE (EURO)
România	București	0,36 (1călătorie =1,5 lei; 1Euro=4,21 lei, curs mediu BNR pe anul 2010)
Austria	Viena	1,8
Franța	Paris	1,7
Anglia	Londra	4,7
Germania	Berlin	2,1

Italia	Roma	1,0
Belgia	Bruxelles	1,7
Olanda	Amsterdam	2,6
Grecia	Atena	1,0

Pe de altă parte, ca urmare a alinierii la prețurile Uniunii Europene, componentele importante ca pondere în costurile de exploatare (materiale și piese de schimb, energie electrică și termică, combustibili, întreținerea și reparația materialului rulant, etc.) au crescut semnificativ în ultimii ani față de creșterea tarifului mediu aprobat.

De asemenea tarifele de călătorie cu metroul ocupă ultimul loc, ca valoare, comparativ, cu tarifele la transportul public în diverse orașe din România, așa cum reiese din situația de mai jos:

Situația privind tarifele de călătorie la diverse societăți de transport public din România

- lei -

	Oraș	una călătorie	două călătorii	abonament una linie	abonament două linii	abonament toate liniile
1	București Metrorex	1,5	3,0	-	-	50,00
2	București RATB	1,30	2,60	30,00	35,00	50,00
3	Iași RATPI	1,90	3,70	63,00	78,00	97,00
4	Brașov RATB	1,50	3,00	35,00	60,00	80,00
5	Cluj RATUC	1,75	3,50	50,00	73,00	106,00
6	Timișoara RATT	2,00	3,50	53,00	74,00	93,00
7	Constanța RATCC	1,75	3,50	55,00	80,00	110,00
8	Craiova RATC	2,00	3,50	50,00	65,00	80,00
9	Sibiu Tursib	1,50	3,00	-	-	50,00
10	Arad CTPA	1,60	3,20	-	-	58,00
11	Alba Iulia STP	1,50	3,00	45,00	67,00	90,00

Comparativ cu RATB, pentru o călătorie pe aceeași distanță pentru care un călător cu metroul validează o călătorie, este posibil ca la suprafață să fie nevoie de 2 sau 3 validări de bilete deoarece nici un traseu de suprafață nu are lungimea unei călătorii cu metroul.

Aceasta înseamnă că de fapt costul călătoriei cu metroul este mult mai mic decât cel de la suprafață.

Deși acoperă numai 4 % din lungimea întregii rețele de transport public a capitalei, prin faptul că oferă o capacitate superioară de transport în condiții de confort, regularitate și siguranță a circulației, Metrorex asigură transportul a circa 20% din volumul total al călătorilor ce utilizează mijloacele de transport în comun din Municipiul București.

Proiectele de investiții puse în funcție, măsurile tehnico – organizatorice întreprinse de Metrorex ce au constat în înnoirea parcului de material rulant cu trenuri noi de ultimă generație (din 57 trenuri în circulație zilnică, 42 sunt trenuri noi), extinderea rețelei de metrou cu stații noi, reorganizarea circulației pentru a se evita pendularea pe anumite tronsoane, optimizarea graficelor de circulație a trenurilor de metrou astfel încât intervalul mediu de circulație s-a redus continuu, ajungând în orele de vârf de trafic la 3 – 4 minute, modernizarea instalațiilor existente, proiecte care se continuă și în prezent, au condus la creșterea permanentă a calității transportului de călători cu metroul având ca rezultat creșterea numărului de călători transportați cu circa 60 % în ultimii 5 ani, ajungând în prezent la circa 600.000 călători transportați zilnic.

În contextul prezentat, deși numărul de călători transportați a crescut substanțial în ultimii ani și concomitent au crescut veniturile proprii, având în vedere tarifele de călătorie cu metroul practicate care au caracter social și se ajustează în concordanță cu legislația în vigoare în limita inflației, această creștere în valoare absolută este relativ mica și reprezintă doar circa 20 % din creșterea cheltuielilor totale, astfel că necesarul subvenției de la bugetul de stat a crescut an de an.

Menționăm faptul că în ultimii 4 ani subvenția de la bugetul de stat pentru transportul călătorilor cu metroul a reprezentat 75 - 80% din necesarul fundamentat de societate astfel încât o serie de lucrări la instalațiile tehnologice au fost amânate, din lipsa surselor financiare necesare, ceea ce a condus la creșterea accentuată a gradului de uzură și la scăderea performanțelor.

Pentru o mai bună înțelegere vă prezentăm evoluția principalilor indicatori în perioada 2006-2010, după cum urmează:

EVOLUȚIA INDICATORILOR ÎN PERIOADA 2006 – 2010

În bugetele de venituri și cheltuieli ale societății Metrorex pentru

	2006	2007	2008	2009	B.V.C 2010
0	1	2	3	4	5
1.Tarif mediu relizat al unei călătorii cu metroul-lei /călătorie (total încasări din transport/nr. călători)	0,52	0,60	0,66	0,67	0,67
2. Costul real al unei calatorii cu metroul - lei/calatorie (chelt.totale / nr. calatori)	3,09	3,01	3,25	3,43	3,46
3.Subvenții de la bugetul de stat pentru transportul de călători cu metroul alocate – mii lei	245.815,75	282.464,67	292.615,94	269.298,06	349.293,00
4. Cheltuieli totale realizate – mii lei	438.031,17	496.267,91	592.394,54	591.038,91	609.576,71
5. Gradul de subvenționare realizat (subvenții de la buget alocate/total cheltuieli realizate) - %	56,12	56,92	49,40	45,56	57,30
6. Subvenții de la bugetul de stat pentru transportul de călători cu metroul necesare – mii lei	324.356,89	349.278,51	352.316,14	385.785,06	409.861,89
7. Cheltuieli totale necesare (inclusiv cheltuieli cu materiale și piese care nu s-au realizat din lipsa surselor de finanțare) – mii lei	455.154,15	508.028,43	606.527,35	591.298,14	609.576,71
8. Gradul de subvenționare necesar (subvenții de la buget necesare/ total cheltuieli necesare) - %	71,26	68,75	58,09	65,24	67,24

perioada 2008 – 2011 nu au fost alocate de la bugetul de stat sumele necesare pentru acoperirea integrală a cheltuielilor cu mentenanța materialului rulant astfel încât societatea a înregistrat datorii anuale care s-au perpetuat an de an până la nivelul anului 2011, după cum urmează:

- **în anul 2008:** societatea a înregistrat datorii aferente prestațiilor materialului rulant în valoare de **55.045 mii lei**, care au fost plătite în anul 2009 din subvențiile alocate de la bugetul de stat.
- **în anul 2009:** societatea înregistrează datorii restante în valoare de **116.487 mii lei** pentru serviciile cu mentenanța materialului rulant (contract ALSTOM) din care în anul 2010 au fost plătite datorii în valoare de **42.534 mii lei**, diferența în valoare de **73.953 mii lei** urmând a fi plătite în anul 2011 în condițiile alocării resurselor

financiare de la bugetul de stat.

Menționăm faptul că cheltuielile totale cu mentenanța materialului rulant pe anul 2009 au fost în sumă de circa **161.890 mii lei** din care suma de **45.403 mii lei** a fost achitată din subvenția de la bugetul de stat alocată în anul 2009.

- **în anul 2010:** societatea înregistrează datorii restante la plata serviciilor cu mentenanța materialului rulant în valoare de **61.899 mii lei** ce urmează a fi achitate **în anul 2011** în condițiile alocării resurselor financiare de la bugetul de stat.

De asemenea precizăm că cheltuielile totale cu mentenanța materialului rulant pe anul 2010 au fost în valoare de circa **185.576 mii lei** din care, prin bugetul de venituri și cheltuieli au fost acoperite cheltuieli cu mentenanța materialului rulant în valoare de **123.677 mii lei**.

- **în anul 2011:** datoriile restante la plata mentenanței materialului rulant pentru perioada 2009 - 2010, pe care societatea ar trebui să le plătească în anul 2011 însumează **135.852 mii lei**.

Prin Bugetul de venituri și cheltuieli pe anul 2011 nu se asigură finanțarea prestațiilor privind mentenanța materialului rulant pentru perioada septembrie - decembrie 2011, în valoare de circa **75.968 mii lei**.

În cazul **Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "CFR Călători S.A.**, parametrul de ajustare stabilit prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 36/2001, **este indicele prețurilor de consum**.

Ultima ajustare a tarifelor pentru transportul călătorilor pe calea ferată, s-a aprobat începând cu data de 20 septembrie 2010, cu un indice de majorare de **108%**, cu toate că indicele de inflație a prețurilor de consum înregistrat în perioada septembrie 2007 (data precedentei majorări) – septembrie 2010 a fost **122,65%**.

La această dată, tarifele de transport de calatori pe calea ferata, se prezintă astfel :

A1.TARIF TREN PERSOANE

Zona km	cls 1	cls 2	dif. clasă	50% cls 1	50% cls 2
	RON	RON	RON	RON	RON
1-10	3,10	2,80	0,30	1,55	1,40
11-20	4,40	3,10	1,30	2,20	1,55
21-30	6,70	3,70	3,00	3,35	1,85
31-40	7,70	4,40	3,30	3,85	2,20
41-50	10,20	5,80	4,40	5,10	2,90
51-60	10,50	6,20	4,30	5,25	3,10
61-70	12,40	7,60	4,80	6,20	3,80
71-80	13,90	9,00	4,90	6,95	4,50
81-90	15,80	10,00	5,80	7,90	5,00
91-100	17,10	10,50	6,60	8,55	5,25

101-120	20,20	12,40	7,80	10,10	6,20
121-140	23,10	14,60	8,50	11,55	7,30
141-160	26,00	16,50	9,50	13,00	8,25
161-180	29,40	19,10	10,30	14,70	9,55
181-200	32,70	20,20	12,50	16,35	10,10
201-250	37,60	23,20	14,40	18,80	11,60
251-300	42,30	26,40	15,90	21,15	13,20
301-350	45,90	29,40	16,50	22,95	14,70
351-400	49,80	31,30	18,50	24,90	15,65
401-500	59,90	37,90	22,00	29,95	18,95
501-600	68,70	43,70	25,00	34,35	21,85
601-700	77,40	49,80	27,60	38,70	24,90
701-800	83,20	52,90	30,30	41,60	26,45
801-900	89,30	57,10	32,20	44,65	28,55
901-1000	94,80	60,00	34,80	47,40	30,00
>1000 /100km	12,60	7,70	4,90	6,30	3,85

A2.TARIF SUPLIMENT TREN ACCELERAT

Zona kilometrică		cls 1	cls 2	50% cls 1	50% cls 2
Zona	km.	RON	RON	RON	RON
I	1-30	5,50	3,50	2,75	1,75
II	31-60	5,90	4,50	2,95	2,25
III	61-90	10,70	7,60	5,35	3,80
IV	91-120	13,60	9,80	6,80	4,90
V	121-160	16,60	13,40	8,30	6,70
VI	161-200	22,90	14,00	11,45	7,00
VII	201-250	27,00	15,80	13,50	7,90
VIII	251-300	27,90	16,30	13,95	8,15
IX	301-400	28,80	17,60	14,40	8,80
X	401-500	31,30	20,10	15,65	10,05
XI	501-600	37,30	23,90	18,65	11,95
XII	>600	41,30	27,90	20,65	13,95

A3.TARIF SUPLIMENT TREN RAPID

Zona kilometrică		cls 1	cls 2	DIF ACC - RAPID		50% cls 1	50% cls 2
Zona	km.	RON	RON	cls 1	cls 2	RON	RON
I	1-30	11,70	9,60	6,20	6,10	5,85	4,80
II	31-60	16,30	12,50	10,40	8,00	8,15	6,25
III	61-90	18,50	15,60	7,80	8,00	9,25	7,80
IV	91-120	23,20	17,90	9,60	8,10	11,60	8,95
V	121-160	28,00	21,30	11,40	7,90	14,00	10,65
VI	161-200	28,90	22,20	6,00	8,20	14,45	11,10

VII	201-250	34,70	26,20	7,70	10,40	17,35	13,10
VIII	251-300	48,50	33,40	20,60	17,10	24,25	16,70
IX	301-400	55,00	34,90	26,20	17,30	27,50	17,45
X	401-500	60,80	42,70	29,50	22,60	30,40	21,35
XI	501-600	61,70	46,90	24,40	23,00	30,85	23,45
XII	>600	65,00	59,60	23,70	31,70	32,50	29,80

A4.TARIF TICHET DE REZERVARE

Zona kilometrică	Categorie tren	orice clasa RON
Orice zonă	Personal, accelerat, rapid	2,80

La nivelul anului 2010 tariful mediu realizat al unei călătorii cu trenul a fost de circa 12,95 lei (reprezentând raportul dintre veniturile din încasări pentru transportul călătorilor și numărul total de călători transportați) **în timp ce costul mediu real al unei călătorii a fost de circa 40,9 lei** (reprezentând raportul dintre cheltuielile pentru activitatea de exploatare și numărul de călători transportați).

Față de cele prezentate, METROREX SA și CFR Călători consideră că sistemul tarifar și modul reglementat de aprobare a tarifelor, actual, reprezintă un sistem rigid care nu oferă managementului societății nici o flexibilitate în aplicarea unei politici tarifare adaptată raporturilor dintre cererea de transport și ofertă.

Pe de altă parte, ca urmare a alinierii la prețurile Uniunii Europene, componentele importante ca pondere în costurile de exploatare (materiale și piese de schimb, energie electrică, combustibili, întreținerea și reparația materialului rulant, etc.) au crescut semnificativ în ultimii ani față de creșterea tarifului mediu aprobat.

În contextul prezentat, având în vedere faptul că tarifele pentru călătoria cu trenul practicate au caracter social și se ajustează în concordanță cu legislația în vigoare, în limita inflației, pentru acoperirea cheltuielilor, necesarul subvenției de la bugetul de stat a crescut an de an.

Menționăm faptul că în ultimii trei ani, subvențiile anuale alocate de la bugetul de stat pentru transportul călătorilor pe calea ferată au reprezentat circa 64% din necesarul fundamentat, ca urmare a creșterii cheltuielilor la componentele de bază, ceea ce a condus la înregistrarea de pierderi. La data de 31 decembrie 2009 SNTFC „CFR Calatori” SA a înregistrat pierderi cumulate din anii precedenți în suma de 745 milioane lei și datorii restante către furnizorii de TUI, material rulant, combustibil, etc. care au crescut an de an, ajungând în anul 2010 la circa 550 milioane lei.

EVOLUȚIA INDICATORILOR ÎN PERIOADA 2007 – 2010

	2007	2008	2009	2010	B.V.C 2011
0	1	2	3	4	5
1. Tarif mediu realizat al unei călătorii cu trenul - lei /călătorie (total încasări din transport/nr. călători)	10,35	12,54	12,880	12,95	14,34
2. Costul real al unei calatorii cu trenul - lei/calatorie (chelt.totale / nr. calatori)	26,84	34,73	39,28	40,90	37,73
3. Subvenții alocate pentru transportul de călători cu trenul – mii lei	1.008.258	1.122.945	1.109.237	1.153.514	1.028.875
4. Cheltuieli totale realizate – mii lei	2.370.566	2.779.118	2.659.919	2.445.732	2.284.200
5. Gradul de subvenționare realizat (subvenții alocate/total cheltuieli realizate) - %	42,53	40,41	41,70	47,16	45,04
6. Subvenții necesare pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate și tarifele de transport de calatori pe calea ferata – mii lei	1.214.000	2.303.300	1.721.561	1.280.000	1.260.000
7. Cheltuieli totale necesare (conform prevederilor actelor aditionale incheiate la Contractul de Servicii Publice) – mii lei	2.370.566	3.492.222	2.853.441	2.502.331	2.393.580
8. Gradul de subvenționare necesar (subvenții necesare/ total cheltuieli necesare) - %.	51,21	65,96	60,33	51,15	52,64

În bugetele de venituri și cheltuieli ale societății CFR Călători pentru perioada 2007 – 2010 nu au fost alocate de la bugetul de stat sumele necesare pentru acoperirea integrală a cheltuielilor, astfel încât societatea a înregistrat pierderi anuale și datorii restante către furnizorii care s-au perpetuat an de an până la nivelul anului 2010, după cum urmează:

- **în anul 2007:** societatea a înregistrat arierate în valoare de **264.834** mii lei, reprezentând prestații la furnizori;
- **în anul 2008:** societatea a înregistrat arierate în valoare de **222.774** mii lei, reprezentând prestații la furnizori;
- **în anul 2009:** societatea a înregistrat arierate în valoare de **495.290** mii lei, reprezentând prestații la furnizori;
- **în anul 2010:** societatea a înregistrat arierate în valoare de **550.000** mii lei, reprezentând prestații la furnizori.

La această dată, întrucât sistemul actual de tarifare nu permite creșterea

	veniturilor proprii ale societății provenite din transportul călătorilor pe baza aplicării politicii tarifare proprii, este necesară acordarea unei subvenții sporite de la bugetul de stat. Față de cele prezentate și având în vedere situația financiară a Metrorex și gradul mare de subvenționare necesar de la bugetul de stat, precum și situația financiară a CFR Călători, propunem adoptarea unei noi politici privind stabilirea tarifelor de călătorie cu metroul și a tarifelor de călătorie cu trenul, prin excepție de la prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 36/2001, care să conducă la degrevarea bugetului de stat și în egală măsură să permită continuarea asigurării serviciului de transport feroviar public de călători și cu metroul. Prezentul proiect de ordonanță propune crearea cadrului juridic pentru o creștere coerentă a tarifelor de călătorie cu metroul și a tarifelor de transport de călători pe calea ferată în concordanță cu condițiile oferite și comparabile cu cele practicate în Europa.
2. Schimbări preconizate	Scopul actului normativ este de a excepta ajustarea tarifelor de călătorie cu metroul și a tarifelor de călători pe calea ferată de la prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 36/2001 privind regimul prețurilor și tarifelor reglementate, care se stabilesc cu avizul Oficiului Concurenței, și de adoptare a unui cadru juridic adaptat la contextul economic actual, fapt ce va permite implementarea unei politici tarifare care să conducă la creșterea veniturilor proprii realizate din activitatea de transport feroviar public de călători și cu metroul, concomitent cu reducerea gradului de subvenționare a tarifelor de călătorie cu aceste mijloace de transport de la bugetul de stat. Situația excepțională care impune adoptarea prezentului act normativ potrivit art.115 (4) din Constituție, constă în necesitatea asigurării sumelor necesare pentru desfășurarea în continuare a activității de transport feroviar public de călători și cu metroul, prin adoptarea unei politici tarifare flexibile în concordanță cu practica europeană.
3. Alte informații	Companiile de transport cu metroul din țările Uniunii Europene practică tarife de călătorie cu metroul ale căror valori minime sunt cu peste 300% mai mari decât cele practicate la metroul bucureștean, în timp ce la noi se practică tarife sociale impuse de actualul cadru legal prevăzut prin Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 36/2001 aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 205/2002. Bugetul de venituri și cheltuieli al societății Metrorex pe anul 2010 a fost aprobat inițial cu un deficit de circa 83 milioane lei, fapt ce a condus la imposibilitatea acoperirii a circa 32% din cheltuielile cu reparația materialului rulant pe anul 2010, iar faptul că societatea înregistrează datorii restante la plata prestațiilor cu reparația materialului rulant în valoare de circa 136 milioane lei, din care 74 milioane lei pentru prestațiile realizate în anul 2009 și circa 62 milioane lei pentru prestațiile realizate în anul 2010, precum și faptul că prin Bugetul de venituri și cheltuieli pe anul 2011 nu se asigură finanțarea prestațiilor privind mentenanța materialului rulant pentru perioada septembrie

	- decembrie 2011, în valoare de circa 75 milioane lei, poate determina prestatorul de servicii să sisteze activitatea de reparații material rulant, ceea ce va conduce la întreruperea serviciului de transport călători cu metroul. În anul 2011 Bugetul de venituri și cheltuieli al CFR Călători SA a fost fundamentat având în vedere o majorare a tarifelor de călătorie cu aproximativ 10% începând cu luna februarie. În situația în care subvenția alocată pentru anul 2011 rămâne la nivelul de 1.028 milioane lei, neacordarea majorării de 10% a tarifelor pentru transportul călătorilor pe calea ferată conduce la înregistrarea unui deficit de circa 75 mil lei. Adoptarea prezentului act normativ este absolut necesară pentru creșterea veniturilor din transportul călătorilor cu metroul și din transportul călătorilor pe calea ferată concomitent cu reducerea gradului de subvenționare de la bugetul de stat.
--	--

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1. Impactul macroeconomic	Diminuarea efortului bugetar național prin scăderea cuantumului subvenției alocate anual de la bugetul de stat pentru transportul de călători cu metroul și pe calea ferată.
1 ¹⁾ Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat:	Proiectul de act normativ a fost transmis spre aviz la Consiliul Concurenței.
2. Impactul asupra mediului de afaceri:	Actul normativ nu are impact în acest domeniu.
3. Impactul social	Actul normativ nu se referă la acest subiect.
4. Impactul asupra mediului	Actul normativ nu se referă la acest subiect
5. 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)

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
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 sociale de stat: (i) contribuții de asigurări						
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.						
3. Impact financiar, plus/ minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Actul normativ nu se referă la acest subiect					
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Actul normativ nu se referă la acest subiect					
5. Propuneri pentru a compensa scăderea veniturilor bugetare	Actul normativ nu se referă la acest subiect					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Actul normativ nu se referă la acest subiect					
7. Alte informații	Actul normativ nu se referă la acest subiect					

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

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) Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 36/2001 privind regimul prețurilor și tarifelor reglementate, care se stabilesc cu avizul Oficiului Concurenței, aprobată cu modificări și completări prin Legea 205/2002. b) - Ordin al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii privind ajustarea tarifelor de călătorie cu metroul - Ordinul comun ministrului transporturilor și al ministrului economiei și finanțelor nr. 695/2.935 /2008 pentru aprobarea Metodologiei de calcul al tarifelor maximele din
---	--

	Tariful intern de călători pentru transportul de călători pe calea ferată - deservire generală
Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare:	Actul normativ nu se referă la acest subiect
Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare:	Actul normativ nu se referă la acest subiect
2. Hotărâri ale curții de justiție a Uniunii Europene (trimiteri la doctrina juridică)	Actul normativ nu se referă la acest subiect
Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente:	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de Art. 7 alin. (1) 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.
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	Actul normativ nu se referă la acest subiect

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 de Guvern nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Actul normativ nu se referă la acest subiect
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Actul normativ nu se referă la acest subiect
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 a fost avizat de Consiliul Legislativ, prin avizul nr. 643/10.06.2011. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Curtea de Conturi.
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de Art. 7 alin. (1) 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.
--	--

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	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 8-a Măsuri de implementare

1. Măsuri 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	Actul normativ nu necesită măsuri suplimentare de implementare.
2. Alte informații	Nu au fost identificate

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, în vederea aprobării Ordonanței de urgență a Guvernului 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, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'E. Boc', with a long horizontal stroke extending to the right.

EMIL BOC