

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

LEGE privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	Având în vedere situația generată de agresiunea militară rusă din Ucraina, cu o evoluție a situației într-o continuă dinamică, iar România, în deplină coordonare cu partenerii săi internaționali, urmărește adoptarea și implementarea celor mai bune variante de răspuns la provocările generate de această criză umanitară, Între acestea importanța asigurării fluxurilor de aprovizionare cu produse agricole provenite din Ucraina și necesare atât pieței naționale cât și celei globale pentru evitarea unei crize alimentare, Prin instituirea cadrului normativ de lucru pentru punerea în siguranță a infrastructurii feroviare necesare transporturilor de alimente și carburanți, în special, dintre Portul Constanța și punctele de trecere a frontierei cu Ucraina, și creșterea capacității de transport prin intervenții de reparare, reînnoire și modernizare a infrastructurii feroviare publice și private, pentru a asigura fluxurile amintite, Luând în considerare necesitate asigurării serviciilor de transport local și regional pentru persoanele provenite din zona de conflict și instituirea cadrului normativ prin care autoritățile publice locale să poată contribui la acest efort, Reglementarea acestei situații este posibilă doar pe calea unei intervenții normative urgente. Aspectele vizate constituie o stare de fapt obiectivă, cuantificabilă, extraordinară, independentă de voința Guvernului, care pune în pericol interesul public și a cărei reglementare nu poate fi amânată și se impune adoptarea de măsuri imediate prin ordonanță de urgență, Toate aceste elemente vizează interesul public și constituie situații de urgență, extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată. Astfel, prin prezentul proiect de act normativ se propune modificarea și completarea OUG nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare, OUG nr. 56/2011 pentru stabilirea principiilor de aplicare a tarifelor de deservire generală în transportul feroviar public de călători, Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european și Legea nr. 255/2010 privind exproprierea
--	--



	pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local.
2.2. Descrierea situației actuale	România, în calitate de stat membru al Uniunii Europene, are obligația de a asigura corelarea legislației naționale cu legislația europeană, în principal prin: a) transpunerea în legislația națională a prevederilor directivelor europene; b) corelarea prevederilor unor acte normative din legislația națională cu prevederile actelor normative care transpun directive europene, pentru a asigura transpunerea completă și corectă a directivelor europene; c) asigurarea cadrului legislativ adecvat care să permită aplicarea corectă a prevederilor regulamentelor europene, inclusiv prin modificarea și completarea unor acte normative în scopul corelării cu prevederile regulamentelor europene. Evoluția relativ rapidă a legislației europene în domeniul feroviar, înregistrată în ultimii ani, și a legislației naționale pentru transpunerea dreptului comunitar, a condus la apariția unor nesincronizări între prevederile unor acte normative naționale Astfel, Directiva 2012/34/UE din 21 noiembrie 2012 a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european a fost transpusă în legislația națională prin Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european. În anul 2016, această directivă a fost însă modificată prin Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare. Directiva (UE) 2016/2370 a fost transpusă în legislația națională prin OUG nr. 52/2019 pentru modificarea și completarea Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european. Cea mai recentă modificare și completare a OUG nr. 12/1998 a fost efectuată prin Legea nr. 205/2019 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, dar modificările și completările incluse în această lege au fost inițiate în anul 2016, anterior aprobării Legii nr. 202/2016. Ca urmare, prevederile OUG nr. 12/1998 nu sunt corelate cu prevederile Legii nr. 202/2016. Legea nr. 202/2016 operează cu o serie de concepte și termeni cu privire la activitatea administratorului infrastructurii feroviare precum <i>operarea infrastructurii feroviare</i> sau <i>furnizarea de servicii</i> (către operatorii de transport feroviar). Astfel de concepte și termeni, consacrați și în cadrul de reglementare european, nu se regăsesc în forma actuală a OUG nr. 12/1998. Pe de altă parte, OUG nr. 12/1998 operează, în ceea ce privește activitatea administratorului infrastructurii feroviare, cu concepte și termeni precum <i>exploatarea infrastructurii</i>, <i>funcționarea infrastructurii</i> sau <i>asigurarea</i>



funcționării infrastructurii, care nu se regăsesc în Legea nr. 202/2016, fără să existe vreun mecanism de corelare cu cele utilizate în cadrul Legii nr. 202/2016. Mai mult decât atât, în lipsa unor prevederi care să asigure corelarea cu termenii și conceptele utilizate în cadrul Legii nr. 202/2016 există posibilitatea interpretării unor prevederi ale OUG nr. 12/1998 în sens diferit sau chiar antagonic față de prevederile Legii nr. 202/2016.

Transportul feroviar are un rol important ca factor de schimbare pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică. Acesta reprezintă unul dintre modurile de transport cele mai ecologice și mai eficiente din punctul de vedere al consumului de energie. Transportul feroviar este în mare parte electrificat și emite mult mai puțin CO₂ decât o călătorie echivalentă pe cale rutieră sau aeriană. Transportul feroviar constituie singurul mod de transport care și-a redus în mod constant emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile de CO₂ din anul 1990 până în prezent. Pe lângă acestea, transportul feroviar și-a redus consumul de energie în perioada 1990-2016 și utilizează din ce în ce mai mult sursele de energie regenerabile.

Rolul strategic al transportului feroviar în timpul crizei provocate de COVID-19 a evidențiat faptul că realizarea spațiului feroviar unic european, instituit prin Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului, este necesară atât pentru facilitarea furnizării de bunuri esențiale precum alimentele, medicamentele și combustibilii, în special în circumstanțe excepționale, cât și pentru realizarea obiectivelor mai ample ale politicii în domeniul transporturilor. Un principiu de bază al legislației europene în domeniul feroviar vizează asigurarea competitivității transportului feroviar în raport cu celelalte moduri de transport, în scopul de a asigura valorificarea avantajelor economice intrinseci ale acestuia, inclusiv în perioada în care internalizarea incompletă și asimetrică a costurilor externe ale modurilor de transport generează un dezavantaj semnificativ al transportului feroviar în competiția cu celelalte moduri de transport. Acest principiu este reflectat atât în Directiva 2012/34/UE, cu modificările și completările ulterioare, cât și în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, cu modificările și completările ulterioare. Internalizarea acestui principiu în cadrul legislației naționale este importantă deoarece vizează reducerea masivă a costurilor suportate de economia națională în legătură cu transporturile. Un studiu recent al Comisiei Europene cu privire la costurile externe ale modurilor de transport evidențiază că, în condițiile în care rata de recuperare de la beneficiarii transporturilor din România a costurilor externe este 55% pentru transportul feroviar față de 16% pentru transportul rutier, economia națională a României suportă costuri de cca. 17,97 miliarde euro pe an, reprezentând costuri externe generate de modurile de transport terestru și nerecuperate de la beneficiarii transporturilor. Dintre acestea 17,76 miliarde euro pe an, reprezentând 5,7% din PIB, sunt costuri generate de transportul rutier, față de numai 0,21 miliarde euro pe an generate de transportul feroviar.



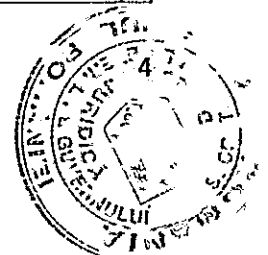
Ca urmare este necesară modificarea și completarea OUG nr. 12/1998 în sensul internalizării acestui principiu, prin corelare cu prevederile Legii nr. 202/2016, cu modificările și completările ulterioare, și cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, cu modificările și completările ulterioare.

De asemenea, OUG nr. 12/1998 conține prevederi necorelate cu prevederile OUG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, care transpune în legislația națională Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară. Modificările propuse prin prezentul proiect de act normativ urmărește eliminarea dublei legiferări.

Pe de altă parte, în cadrul ciclului financiar 2021-2027 al Uniunii Europene sunt alocate fonduri nerambursabile importante destinate autorităților publice locale în vederea implementării unor servicii publice de transport feroviar al călătorilor în zonele metropolitane. Legislația națională conține însă exclusiv prevederi privind managementul centralizat, la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, a serviciilor publice de transport feroviar al călătorilor. Mai mult decât atât, legislația națională nu conține nici un fel de prevederi privind implementarea de către autoritățile publice locale a unor servicii publice de transport feroviar al călătorilor în zonele metropolitane și a intervențiilor la nivelul infrastructurii feroviare necesare introducerii și exploatării unor astfel de servicii. În condițiile în care legislația națională nu permite autorităților publice locale organizarea și managementul serviciilor publice de transport feroviar al călătorilor în zonele metropolitane și pregătirea și implementarea unor proiecte de investiții pe infrastructura feroviară, aceste autorități nu au posibilitatea de a accesa fondurile europene nerambursabile alocate în acest scop (de exemplu Programul Operațional Transport 2021 – 2027), deoarece nu pot demonstra că au posibilitatea de a utiliza fondurile în scopul pentru care au fost alocate.

O situație similară se înregistrează în ceea ce privește 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. Acest regulament a fost modificat și completat prin Regulamentul (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători.

În condițiile în care autoritățile publice locale și, după caz, asociațiile de dezvoltare intercomunitară pot contribui alături de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii la creșterea gradului de eficiență a transportului feroviar public de călători, modificarea și completarea OUG nr. 12/1998, OUG nr. 56/2011, Legii nr. 202/2016 și Legii nr. 255/2010 creează premisele unui cadru normativ național de implementare a prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, așa cum a fost completat și modificat prin Regulamentul (UE) 2016/2338 și



pentru autorități locale competentă în domeniul transportului feroviar public de călători.

Această modificare propusă contribuie atât la o mai bună dezvoltare regională, cât și la atingerea dezideratului prevăzut de Cartea Albă a Transporturilor 2011, anume creșterea transporturilor și sprijinirea mobilității, atingând în același timp obiectivul de reducere a emisiilor cu 60%.

Este indubitabil faptul că procesul de descentralizare, propus prin prezentul proiect de act normativ, care corectează lacuna legislativă, va contribui la creșterea mobilității întrucât autoritățile locale cunosc cel mai bine nevoile comunității lor, iar transportul feroviar este cel mai sigur și ecologic mod de transport și are un important ca factor de schimbare pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatic.

Modificarea și completarea în regim de maximă urgență a OUG nr. 12/1998, contribuie la definirea unui cadru normativ clar pentru stabilirea parteneriatelor de implementare a unor proiecte de interes comun național – local, pe infrastructura feroviară publică, privind:

- a) serviciile publice de transport feroviar de călători de interes local și județean.
 - b) infrastructura feroviară publică;
 - c) regenerarea urbană;
 - d) producerea, gestionarea inteligentă, distribuția și utilizarea de energie din surse regenerabile;
 - e) sistemele inteligente de transport,
- contribuind și la atingerea obiectivului general național de creșterea a absorbției fondurilor europene.

Nu în ultimul rând, modificarea relativ recentă a OUG nr. 109/2011 privind privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice și a Legii nr. 31/1991 a societăților a condus la situația în care OUG nr. 12/1998 conține o serie de dispoziții necorelate cu prevederile acestor acte normative.

Pentru a evita crearea unor confuzii de către cei care vin să aplice dispozițiile legale, mai sus rubricate, este necesară modificarea și completarea OUG nr. 12/1998 inclusiv în scopul corelării cu prevederile OUG nr. 109/2011, cu modificările și completările ulterioare, precum și cu prevederile Legii nr. 31/1991, cu modificările și completările ulterioare.

Pentru acoperirea perioadelor dintre încetarea valabilității Contractelor de activitate și performanță ale administratorului infrastructurii feroviare și intrarea în vigoare a noilor contracte, proiectul de act normativ prevede posibilitatea efectuării plăților necesare administrării și exploatării infrastructurii feroviare în limita alocărilor de la bugetul de stat.

Pentru creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferată, proiectul de act normativ prevede introducerea unui sistem de stimulente (premiere / penalizare)



	adresat companiei care administrează infrastructura feroviară. Stimulentele se vor plăti în limita alocărilor de la bugetul de stat pentru implementarea Contractelor de activitate și performanță.
2.3. Schimbări preconizate	Proiectul de act normativ vizează modificarea și completarea următoarelor acte normative: OUG nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române; Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european; OUG nr. 56/2011 pentru stabilirea principiilor de aplicare a tarifelor de deservire generală în transportul feroviar public de calatori. Ordonanța de urgență a Guvernului nr 83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 205/2019 Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local <u>Modificarea și completarea OUG nr. 12/1998</u> are în vedere atingerea următoarelor obiective: a) Conexarea cu prevederile Legii nr. 202/2016. În acest scop, proiectul de act normativ propune: - modificarea și completarea art. 1, art. 8, art. 11¹, art. 14, art. 15, art. 17, art. 18, art. 20, art. 21¹, art. 23, art. 25¹, art. 27, art. 30, art. 35, art. 37 - introducerea art 1¹, art. 14¹, art. 37¹, art. 39¹ - abrogarea art. (2), art. 3, art. (4), art. 9 alin. (3), art. 18 alin. (2¹) - (8), art. 18¹, art. 19, art. 22 alin. (2) lit. d), art. 26 și art. 45, art. 58. Un aspect important pe linia corelării cu prevederile Legii nr. 202/2016 vizează internalizarea în cadrul legislației naționale a principiului privind asigurarea competitivității transportului feroviar în raport cu celelalte moduri de transport, în scopul de a asigura valorificarea avantajelor economice intrinseci ale acestuia, inclusiv în perioada în care internalizarea incompletă și asimetrică a costurilor externe ale modurilor de transport generează un dezavantaj semnificativ al transportului feroviar în competiția cu celelalte moduri de transport. În acest scop, proiectul de act normativ propune modificarea și completarea art. 1 alin. (3) și (3¹), art. (1¹), art. 21¹ și art. 59. b) Corelarea cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, cu modificările și completările ulterioare și crearea cadrului de aplicare a prevederilor acestuia și de către autoritățile publice locale și asociațiile de dezvoltare intercomunitară. În acest scop, proiectul de act normativ propune modificarea și completarea art. 5, art. 5², art. 11² art. 22, art. 25, art. 27, art. 38, art. 38¹, art. 39.



Prin aceste modificări se face distincția între obligațiile de serviciu de interes național, care sunt de competența Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, și obligațiile de serviciu de interes local, care sunt de competența autorităților publice locale. Proiectul de act normativ reglementează în mod concret pașii premergători elaborării și atribuirii contractelor de servicii publice și necesitatea actualizării indicatorilor economici și de performanță pentru contractele cu o durată mai lungă de 5 ani, ambele măsuri în scopul creșterii predictibilității activității, creșterii eficienței și scăderii necesarului de compensare.

De asemenea, pentru a permite autorităților publice locale să contribuie la asigurarea nivelului de performanță al infrastructurii feroviare de natură să permită implementarea unor servicii publice adecvate de transport feroviar al călătorilor în zona de competență a acestora, se instituie posibilitatea ca autoritățile publice locale să încheie cu administratorul infrastructurii feroviare contracte de activitate locală.

Autoritățile publice locale pot încheia, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, contracte de servicii publice cu operatorii de transport feroviar, în cadrul cărora se stabilesc obligațiile de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local.

Autoritățile publice locale definesc obligațiile de serviciu public cu avizul prealabil administratorului sau gestionarii de infrastructură feroviară, după caz, privind disponibilitatea capacităților de infrastructură necesare.

Autoritățile publice locale repartizează obligațiile de serviciu public stabilite operatorilor de transport feroviar prin contracte, în limita bugetului aprobat. Pe durata implementării contractelor a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, cu respectarea prevederilor art. 4 și art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, autoritatea locală competentă revizuieste și actualizează periodic obligațiile de serviciu public.

Autoritățile publice locale pot deține material rulant destinat realizării obligațiilor de serviciu public de interes local. Materialul rulant se repartizează operatorilor de transport feroviar prin contractele de servicii publice în vederea utilizării în perioada de valabilitate a acestor contracte, pentru realizarea obligațiilor de serviciu public contractate.

Sumele aferente compensației de serviciu public se asigură de la bugetul local, prin bugetul autorității locale competente respective, în limita sumelor aprobate cu această destinație, potrivit legii.

c) Corelarea cu prevederile OUG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, care transpune în legislația națională Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară. În acest scop, proiectul de act normativ propune modificarea și completarea art. 7, art. 28, art. 29, art. 31, art. 36.

d) Asigurarea cadrului legislativ adecvat care să permită Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, companiei naționale care administrează



infrastructura feroviară, societăților naționale rezultate din reorganizarea SNCFR și autorităților publice locale constituirea de parteneriate pentru implementarea de proiecte pe infrastructura feroviară publică, privind serviciile publice de transport feroviar de călători de interes local și județean, infrastructura feroviară publică, regenerarea urbană, producerea, gestionarea inteligentă, distribuția și utilizarea de energie din surse regenerabile și sistemele inteligente de transport. În acest scop, proiectul de act normativ propune unui nou art. 11².

f) Corelarea cu prevederile OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare. În acest scop, proiectul de act normativ propune abrogarea art. 9, art. 26 și art. 29 alin. (3³).

g) Corelarea cu prevederile Legii nr. 31/1991 a societăților, cu modificările și completările ulterioare. În acest scop, proiectul de act normativ propune modificarea și completarea art. 38 alin. (1) lit. a).

h) Corelarea cu prevederile altor acte normative. În acest scop, proiectul de act normativ propune abrogarea art. 64.

i) Asigurarea continuității serviciilor de transport feroviar public în condiții de siguranță și nivel ridicat de performanță, prin evitarea unor posibile deficiențe și blocaje de natură legislativă. În acest scop, proiectul de act normativ propune:

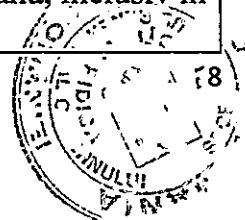
- modificarea și completarea art. 11¹ alin. (5), art. 20, art. 29 alin. (2¹) și (2²), art. 35, art. 39 alin. (1¹), (2) art. 53 lit. a), e) și f) și art. 63;
- abrogarea art. 38 alin. (3¹).

În acest context trebuie precizat că modificarea art. 29 alin (2²) vizează restabilirea cadrului legislativ realizat prin aprobarea OUG nr. 55/2019, care a fost ulterior denaturat din cauza nesincronizării cu calendarul de promulgare a Legii nr. 205/2019 pentru aprobarea OUG nr. 83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative.

Unele dintre modificările și completările propuse cu privire la OUG nr. 12/1998 vizează atingerea simultană a mai obiective dintre cele menționate mai sus.

Modificarea și completarea Legii nr. 202/2016 are în vedere atingerea următoarelor obiective:

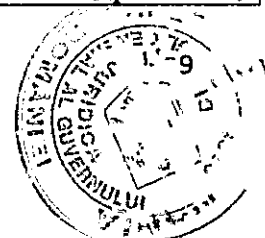
a) Asigurarea cadrului legislativ adecvat care să permită autorităților publice locale implementarea unor servicii publice de transport feroviar al călătorilor de interes local, inclusiv în zonele metropolitane, în condiții de siguranță și nivel ridicat de performanță, de natură să permită accesarea de către autoritățile publice locale a fondurilor europene nerambursabile alocate în acest scop. În acest scop, proiectul de act normativ propune abrogarea art. 2 alin. (2) lit. b), în scopul de a asigura condiții uniforme de licențiere a societăților care operează servicii de transport feroviar de călători pe rețeaua feroviară română, inclusiv în ceea ce privește serviciile urbane sau suburbane.



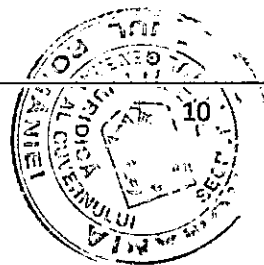
	<u>Modificarea și completarea OUG nr. 56/2011</u> are în vedere atingerea următoarelor obiective: a) Corelarea cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, cu modificările și completările ulterioare, și asigurarea cadrului legislativ adecvat pentru aplicarea corectă a acestui regulament. Toate modificările și completările propuse sunt subsecvente acestui obiectiv. b) Asigurarea cadrului legislativ adecvat care să permită autorităților publice locale implementarea unor servicii publice de transport feroviar al călătorilor de interes local, inclusiv în zonele metropolitane, în condiții de siguranță și nivel ridicat de performanță, de natură să permită accesarea de către autoritățile publice locale a fondurilor europene nerambursabile alocate în acest scop. În acest scop, modificările și completările propuse cu privire la art. 2 alin. (3) și (4) instituie competențe diferențiate privind stabilirea nivelurilor maxime ale tarifelor pentru serviciile de transport feroviar public de călători care fac obiectul obligației de serviciu public în raport de natura obligației de serviciu public. c) Conexarea cu prevederile OUG nr. 12/1998 și cu prevederile Legii nr. 202/1998, luând în considerare inclusiv modificările și completările propuse prin prezentul proiect de act normativ. Modificările și completările propuse cu privire la art. 2 alin. (2), (3) și (4) și cele privitoare la art. 3 alin. (1) asigură inclusiv atingerea acestui obiectiv. <u>Abrogarea art. XIV¹ din OUG nr. 83/2016</u> are în vedere corelarea cu prevederile Legii 202/2016 (în condițiile în care propunerile de elaborare a OUG 83/2016 au fost demarate înainte de aprobarea legii nr. 202/2016) și noile prevederi ale OUG 12/1998, conform prevederilor din prezenta propunere de act normativ. <u>Modificarea și completarea Legii nr. 255/2010</u> are în vedere atingerea următoarelor obiective: Modificarea alin. (4) al art. 2 care permite autorităților administrației publice locale să reprezinte expropriatorul (statul român) în procesul de îndeplinire a formalităților necesare exproprierii pentru cauză de utilitate publică în scopul implementării proiectelor cuprinse în Planul Național de Redresare și Reziliență al României.
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	Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a serviciilor de transport, concretizată prin creșterea cotei modale a acestuia în cadrul sistemului național de transport, va avea ca principal efect, la nivelul economiei naționale, reducerea costurilor totale privind transporturile,
---	--



	consolidând astfel premisele unei creșteri economice sustenabile la nivel național.
3.2. Impactul social	Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a serviciilor de transport va avea ca efect susținerea logistică a tendințelor de creștere a mobilității persoanelor și mărfurilor.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3.4. Impactul macroeconomic	
3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	Proiectul de act normativ vizează creșterea eficienței modului de gestionare a serviciilor publice obligatorii 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	Proiectul de act normativ vizează funcționarea sistemului feroviar român pe o piață internă a serviciilor de transport care trebuie să fie caracterizată prin-un mediu concurențial echitabil și nediscriminatoriu între modurile de transport. Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a serviciilor de transport va avea ca efect creșterea progresivă a gradului de acoperire a costurilor companiilor feroviare pe baza veniturilor proprii obținute din activitatea comercială, ceea ce va conduce la diminuarea treptată a necesităților de finanțare de la bugetul de stat în scopul acoperirii costurilor.
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a serviciilor de transport va avea ca efect diminuarea costurilor aferente transporturilor, indiferent că este vorba despre costuri directe sau costuri fiscale, cu consecințe privind creșterea eficienței economice la nivelul companiilor.
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Creșterea competitivității transportului feroviar, cu consecințe privind creșterea cotei modale a acestuia în cadrul sistemului național de transport, va avea ca efect diminuarea emisiilor poluante și a emisiei de gaze cu efect de seră, ceea ce va permite limitarea cheltuielilor bugetare în domeniul sănătății și al protecției mediului pentru compensarea efectelor negative generate de aceste tipuri de emisii.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.

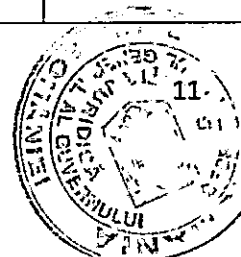


3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu
3.9. Alte informații	Nu au fost identificate.

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
- mii lei -							
1	2	3	4	5	6	7	
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:							
a) buget de stat, din acesta:							
(i) impozit pe profit							
(ii) impozit pe venit							
b) bugete locale							
(i) impozit pe profit							
c) bugetul asigurărilor de stat:							
(i) contribuții de asigurări							
d) alte tipuri de venituri							
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:							
a) buget de stat, din acesta:							
(i) cheltuieli de personal							
(ii) bunuri și servicii							
b) bugete locale:							
(i) cheltuieli de personal							
(ii) bunuri și servicii							
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:							
(i) cheltuieli de personal							
(ii) bunuri și servicii							
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:							
a) buget de stat							
b) bugete locale							
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare							
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare							

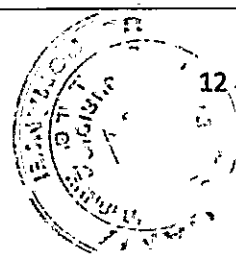


4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	Aplicarea prezentei ordonanțe nu generează influențe asupra bugetului de stat, finanțarea activităților se realizează cu încadrarea în fondurile aprobate cu această destinație în bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.					
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) Proiectul de act normativ modifică și completează următoarele acte normative: Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 56/2011 pentru stabilirea principiilor de aplicare a tarifelor de deservire generală în transportul feroviar public de călători Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 205/2019 Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local b) Până la data de 30 septembrie 2022 se vor modifica și completa:
--	--



	1. Hotărârea Guvernului nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate «C.F.R.» - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare 2. Hotărârea Guvernului nr. 1.476/2009 privind stabilirea unor măsuri pentru asigurarea aplicării Regulamentului (CE) nr. 1.371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar, cu modificările și completările ulterioare 3. Hotărârea Guvernului nr. 1.696/2006 privind aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară. 4. Hotărârea Guvernului privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a principiilor și criteriilor privind corelarea obligațiilor de serviciu public de interes național și a celor de interes local 5. Hotărârea Guvernului privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a principiilor și criteriilor privind corelarea strategiilor de achiziție a materialului rulant elaborate de către autoritățile locale competente și de către autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii 6. Hotărârea Guvernului privind aprobarea normelor metodologice privind constituirea de parteneriate pentru implementarea de proiecte pe infrastructura feroviară publică
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
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 asigură aplicarea prevederilor de drept UE (extinderea în legislația națională a cadrului de aplicare și pentru autoritățile administrației publice locale): 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 modificat și completat prin Regulamentul (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători.

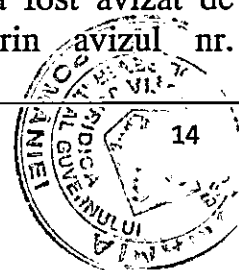


5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE	Proiectul de act normativ asigură extinderea în legislația națională a cadrului de aplicare și pentru autoritățile administrației publice locale.
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 561/2009.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social	Proiectul prezentului act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr.767/2022. Proiectul prezentului act normativ a fost avizat de Consiliul Economic și Social prin avizul nr. 3951/2022.



d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Consiliului Concurenței a transmis punct de vedere prin adresa nr. RG/7289/2022. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Curtea de Conturi și Consiliul Suprem de Apărare a Țării.
6.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 7-a

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

7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	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.
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Nu este cazul.

Secțiunea a 8-a

Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1. Măsurile 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 Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.



NICOLAE IONEL CIUCĂ

