

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

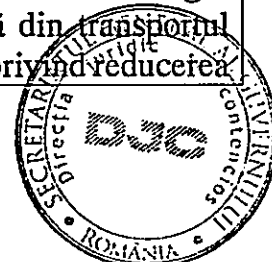
Titlul proiectului de act normativ

LEGE pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului feroviar

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	La data de 30 iunie 2022 Guvernul României a adoptat Ordonanța de urgență nr. 107/2022 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, iar la data de 1 martie 2023 Guvernul României a adoptat Hotărârea nr. 187/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor art. 112 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române. În procesul de avizare a H.G. nr. 187/2023 și de implementare a normelor sus-numite au fost identificate o serie de aspecte de ordin juridic neacoperite prin forma O.U.G. nr. 12/1998 așa cum este în vigoare. La data de 28 septembrie 2016 Guvernul României a adoptat Ordonanța de urgență nr. 62/2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară. În prezent A.R.F. în calitate de autoritate competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în domeniul organizării serviciilor publice de transport feroviar de călători și al asigurării de material rulant feroviar nou destinat creșterii eficienței acestor servicii, implementează proiecte finanțate cu fonduri europene din cadrul Programului Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020 (POIM) și Programul Transport 2021 - 2027. Astfel de investiții implică elaborarea și atribuirea de contracte de servicii publice în conformitate cu Regulamentul (CE) 1.370/2007, inclusiv atribuirea competitivă a acestora, A.R.F. având obligația de a asigura tranziția către servicii publice de transport feroviare de călători contractate exclusiv prin proceduri competitive.
2.2. Descrierea situației actuale	România, în calitate de stat membru al Uniunii Europene, implementează în prezent o serie de strategii menite să răspundă obiectivului general de decarbonizare a transporturilor până în anul 2050, stabilit, în principal prin Pactul Verde. În acest context, luând în considerare faptul că, așa cum arată și statisticile elaborate de Agenția Europeană de Mediu, sectorul de transport feroviar reprezintă doar 0,4% din poluarea atmosferică generată de întregul sector de transport, comparativ cu 71,1% poluare provenită din transportul rutier, România a adoptat o serie de documente programatice privind reducerea



poluării prin transferul modal al transportului de călători și mărfuri dinspre sectorul rutier către cel feroviar. Astfel, prin Hotărârea Guvernului nr. 877/2018 privind adoptarea Strategiei naționale pentru dezvoltarea durabilă a României 2030 s-a identificat faptul că transportul feroviar de mărfuri a scăzut cu 5,2% dar cota sa de piață s-a diminuat de peste 2 ori, de la 39,6% în 2001 la 19,7% în 2007. Din totalul de 322,7 milioane pasageri (transport interurban și internațional) care au călătorit în anul 2007, 71,6% au folosit serviciile transportului rutier și 27,4% ale celui feroviar. Pentru redresarea situației s-a stabilit să se asigure un tratament egal între sistemele de transport din punctul de vedere al finanțării modernizării, reparării și întreținerii infrastructurii și mijloacelor de transport (mai ales în ceea ce privește transportul feroviar), să crească viteza de circulație pe căile ferate la 140-160 km/h, să se modernizeze parcul de material rulant și să se asigure condițiile pentru transferul echilibrat al unei părți din transportul rutier pe cel feroviar, cu ținta de a obține o cotă de piață de 15% (26% pentru transportul de pasageri).

În prezent Statul Român, prin administratorul infrastructurii feroviare, C.N.C.F. CFR S.A. derulează un amplu program de reconstrucție, de reînnoire, de modernizare sau de reparații capitale a căii ferate din România care vizează linii magistrale sau secundare din toate regiunile istorice. În absența unui cadru normativ care să permită organizarea unor servicii de înlocuire cu mijloace auto a serviciilor feroviare suspendate sau cu parametri de calitate (punctualitate și predictibilitate) scăzuți, constructorii contractați organizează servicii de transbordare a călătorilor între puncte de oprire cu o calitate scăzută a transferului intermodal (alei pietonale inadecvate, iluminat necorespunzător etc.) sau operatorii feroviari suspendă serviciile de transport pentru a se adapta la noile capacități disponibile. Astfel, calitatea serviciilor publice de transport feroviar de călători este diminuată și contribuie la îndepărtarea potențialilor călători de acest mod de transport prietenos cu mediul, iar costurile de exploatare ale operatorilor feroviar cresc (de ex. pe fondul imobilizării prelungite a materialului rulant necesar și a personalului necesar deservirii serviciilor afectate), în absența unor modificări la nivelul legislației care să permită punerea în aplicare, în cadrul contractelor de servicii publice a unor servicii de înlocuire tren cu mijloace de transport auto (autobuze sau autocare), cu încadrarea în bugetul de subvenții alocat de stat pentru compensarea serviciilor publice feroviare de transport călători.

În anul 2022 Parlamentul României a adoptat în ianuarie 2023 Legea nr. 14/2023 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 107/2022 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative care prevede posibilitatea constituirii de parteneriate pentru investiții și exploatare a unor active feroviare între autoritățile publice locale sau, după caz, structurile asociative ale autorităților



administrației publice locale și companiile feroviare desprinse din Societatea Națională a Căilor Ferate Române (S.N.C.F.R.) în baza mandatului dat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii sau, pentru proprietățile private, de către structurile de administrare a societăților feroviare.

Acest demers legislativ se corelează cu alte două actualizări majore ale cadrului legislativ național, respectiv adoptarea la sfârșitul anului 2022 a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 183/2022 privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană și, în trimestrul II al anului 2023 adoptarea Legii nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă. Cele două acte normative creează premisele unor investiții în domeniul ameliorării calității vieții cetățenilor României, prin abordarea multimodală a proiectelor din domeniul mobilității durabile. Mai mult decât atât, actualizarea de la sfârșitul anului 2022 a Codului Administrativ, prin reglementarea consorțiilor administrative, a dat posibilitatea autorităților locale să lucreze proiecte într-un cadru mai flexibil.

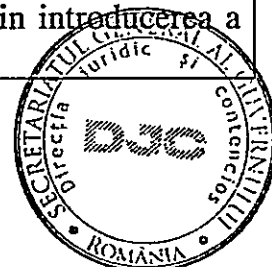
Astfel, o serie de proiecte de investiții sunt subiectul finanțării din fonduri europene nerambursabile prin Programul operațional Transporturi 2021 - 2027 și Programele Operaționale Regionale 2021 - 2027. În absența completării unor prevederi pentru punerea în acord dispozițiile O.U.G. nr. 12/1998, precum și cele ale O.U.G. nr. 83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor cu cele ale Codului administrativ și cu Legea finanțelor publice locale există riscul dezangajării de fonduri, în valoare de aproximativ 2 miliarde euro, în condițiile în care unele măsuri nu pot fi implementate în prezent de toți potențialii beneficiari și promotori de proiecte.

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

Totodată, România implementează prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, inclusiv în ceea ce privește asigurarea tranziției către o piață a serviciilor publice de transport feroviar de călători guvernată exclusiv de contracte de servicii publice atribuite prin proceduri competitive. În acest sens, prevederile O.U.G. nr. 12/1998 conțin o



	serie de prevederi limitative cu privire la procedura de elaborare și atribuire a contractelor, cu riscul eșuării procedurilor de atribuire. În vara anului 2022, Parlamentul României a adoptat Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, în baza căreia în jurul municipiului București - cel puțin teritoriul administrativ al județului Ilfov, municipiilor reședință de județ - cel mult primele două coroane urbane - și municipiilor, altele decât cele reședință de județ - cel mult prima coroană urbană - se pot constitui zone metropolitane în scopul dezvoltării coerente și durabile a unor arii teritoriale urbane și rurale integrate. Politica tarifară a sistemului de transport feroviar de călători nu este, în prezent adaptată pentru sprijini punerea în aplicare a scopurilor amintite, în sensul asigurării unui transport feroviar cu o structură tarifară simplu de utilizat de către călători în pregătirea unor călătorii directe cu mai multe trenuri și a unor călătorii multimodale. În contextul implementării proiectelor de investiții pentru modernizarea infrastructurii feroviare din România conform standardelor europene tehnice de interoperabilitate și pentru a răspunde cerințelor de dezvoltare a coridoarelor europene de transport (Rin-Dunăre și Orient/Est-mediteranean) precum și nevoilor de asigurare a capacităților de transport în contextul conflictului armat din Ucraina, Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” S.A. (CFR S.A.) are în implementare și pregătire proiecte de reconstrucție a căii ferate din România, cu impact asupra predictibilității, calității și eficienței serviciilor publice de transport feroviar de călători. Pentru a putea asigura atractivitatea serviciilor feroviare și pe perioada șantierelor sau altor evenimente care conduc la întreruperea temporară a traficului feroviar, este necesar ca A.R.F. să poată comanda autocare/autobuze de înlocuire tren de călători.
2.3. Schimbări preconizate	I. La art. I. proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse O.U.G nr. 12/1998: 1. La pct. 1 se propune introducerea unei definiții noi, la articolul 1, alineatul (10), litera b³), respectiv a societăților feroviare cu capital integral de stat, pentru a avea o exprimare concisă și uniformă la nivelul actului normativ atunci când se reglementează relațiile companiilor și societăților desprinse din S.N.C.F.R. și aflate în portofoliul statului. 2. La pct. 2 se propune modificarea art. 1, alin. (10), prin introducerea a patru noi definiții pentru a asigura corelarea cu prevederile Codului Administrativ și a proiectelor de asistență tehnică, finanțate din fondurile Uniunii Europene aferente perioadei de programare 2014-2020, precum și în vederea elaborării și implementării strategiilor teritoriale integrate în perioada de programare 2021-2027; 3. La pct. 3 se propune completarea art. 1, alin. (10), prin introducerea a șapte noi definiții, respectiv pentru expresiile:



a. „regenerarea urbană ” în sensul corelării cu prevederile OUG nr. 183/2022

b. „dezvoltarea zonelor rurale” pentru a clarifica modul de acțiune reglementat prin art. 11², în zonele unde infrastructura feroviară este pe teritoriul unor localități cu caracter rural

c. „autocar/autobuz de înlocuire tren de călători” pentru a defini serviciile de transport rutier de pasageri destinate înlocuirii temporare a serviciilor de transport feroviar de călători, în cazul unor perturbări/întreruperi ale traficului feroviar

d. „tarif de călătorie” pentru a defini care este structura tarifelor practicate în transportul feroviar și recunoscute, inclusiv în cadrul serviciilor de autocar/autobuz de înlocuire tren de călători

e. „contract de transport călători”, pentru a defini, în conformitate cu dreptul național și european relația dintre operatorul de transport feroviar și călător, în baza tarifului achitat, în corelare cu definiția din art. 3, pct. 6 Regulamentul (UE) nr. 782/2021, art. 3, pct. 6

f. „legitimație de călătorie”, respectiv „titlu de călătorie”, pentru a defini care este structura documentelor de transport solicitate în transportul feroviar și recunoscute, inclusiv în cadrul serviciilor de autocar/autobuz de înlocuire tren de călători, în corelare cu definiția din art. 3, pct. 6 Regulamentul (UE) nr. 782/2021, art. 3, pct. 7

g. „călătorie” pentru a defini, în conformitate cu dreptul național și european acțiunea întreprinsă de călător, pentru care se stabilește contractul de transport, în corelare cu definiția din art. 3, pct. 6 Regulamentul (UE) nr. 782/2021, art. 3, pct. 11

4. La pct. 4 se propune modificarea art. 5 prin introducerea, după alineatul (3) a trei alineate noi, alin. (3¹) - (3³), pentru reglementarea modului de lucru cu legitimațiile de călătorie, în contextul în care, în vederea asigurării continuității serviciilor feroviare, precum și a creșterii calității acestora, se reglementează prin noua propunere de act normativ serviciul de autocar/autobuz de înlocuire tren de călători. Astfel, devine necesară reglementarea clară, la nivel de O.U.G. nr. 12/1998, principalul act normativ de reglementare a sectorului de transport pe căile ferate din România, a termenului de legitimație/titlu de călătorie pe calea ferată. Subsecvent se reglementează conceptele subscrise legitimației de călătorie, respectiv tarif de călătorie și contract de călătorie.

5. La pct. 5 se propune modificarea art. 5 prin introducerea, după alineatul (17) a șaisprezece alineate noi, alin. (17¹) - (17⁶), pentru:

a. la alineatele (17¹) - (17⁴) se reglementează modul atribuire a contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive, pentru transportul feroviar de călători, precum și modul de modificare a contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive și publicarea actelor adiționale ale contractelor de servicii publice atribuite competitiv:



a1. Regulamentului 1370/2007, respectiv Art. 4, alin. (1) „Contractele de servicii publice și normele generale: (...) (b) stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent: (i) parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există; și(ii) natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces”;

a2. Hotărârii Curții Europene de Justiție din cauza C-280/00 Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg împotriva Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, respectiv "2) (...) în al treilea rând, compensația nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor implicate de executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile rezultate și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații; în al patrulea rând, în cazul în care întreprinderea însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public nu este selectată pe baza unei proceduri de achiziții publice, nivelul compensației necesare a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloace de transport, astfel încât să poată îndeplini condițiile necesare pentru serviciul public, le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații, ținând seama de veniturile rezultate și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații"

a3. Comunicării Comisiei Europene referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători 2023/C 222/01, respectiv „2.6.1. (...) O procedură competitivă de atribuire care este deschisă, transparentă și nediscriminatorie ar trebui, în principiu, să garanteze că prețul pe care autoritatea competentă îl plătește pentru a obține serviciul public descris în caietul de sarcini implică cel mai mic cost pentru comunitate.(...) Ar trebui remarcat faptul că nici măcar o procedură competitivă de atribuire în sine nu garantează că nu va exista o compensare în exces, și anume că compensația plătită efectiv pe durata contractului nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil în sensul articolului 4 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul 1370/2007.”

a4. Comunicării Comisiei Europene privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general 2012/C 8/02, respectiv "cel mai simplu mod pentru ca autoritățile publice să îndeplinească al patrulea criteriu Altmark este de a efectua o procedură de achiziții publice în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu (...). Conform jurisprudenței Curții de Justiție, o procedură de achiziții publice exclude existența unui ajutor de stat numai în cazul în care permite alegerea ofertantului capabil să furnizeze serviciul „la cel mai scăzut cost pentru comunitate”. (...) în cazurile în care se



depune o singură ofertă, procedura de atribuire nu poate fi considerată suficientă pentru a conduce la cel mai scăzut cost pentru comunitate."

Astfel mecanismele preconizate la pct. 5 respectă regulile de stabilire a necesarului de compensație prevăzute în Regulamentul 1370/2007 în sensul în care:

a5. selecția câștigătorului se bazează pe cel mai bun raport calitate-preț (criteriu definit la pct. 13, alin. 1¹, lit. b, în cazul unor proceduri competitive, transparente, nediscriminatorii și necondiționate)

a6. documentația de atribuire se publică pe o platformă electronică de licitații selectată în prealabil în baza unei decizii a autorității competente publicată pe pagina proprie de internet

a7. modificarea contractelor se realizează în baza unor proceduri aprobate în prealabil de ministerul transporturilor și infrastructurii și cu respectarea normelor naționale în domeniul ajutorului de stat

a9. actele adiționale se publică, pentru asigurarea transparenței, cu excepția părților declarate confidențiale, pe site-ul propriu al A.R.F.

b. La alineatele (17⁵) - (17¹⁶), în condițiile în care statul român, prin CFR S.A. are un program amplu de reconstrucție, de reînnoire, de modernizare sau de reparații capitale a căii ferate din România, care vizează rute din toate regiunile istorice ale României, cu impact asupra calității serviciilor feroviare și eficienței activităților prestate de operatorii de transport feroviar, pentru încadrarea în costurile asumate ale obligațiilor de servicii publice de transport feroviar de călători, este necesar ca pe anumite sectoare trenurile de călători să poată fi înlocuite, temporar, cu servicii de transport cu autocarul sau autobuzul.

Astfel se propune ca aceste servicii cu autocare/autobuze de înlocuire tren de călători să fie contractate de operatorii de transport feroviar de călători, cu încadrarea în valorile unitare ale compensației din contractele de servicii publice și în bugetul alocat de stat și în bugetul fiecărui contract de servicii publice vizat.

Pentru a nu distorsiona piața de transport rutier cu autocarele sau cu autobuzele serviciile vor avea stații clar delimitate și avizate de A.R.F., iar călătorii de la bordul autocarelor/autobuzelor de înlocuire tren de călători se vor legitima cu titlurile de călătorie feroviare sau, în cazul personalului feroviar al operatorului de transport feroviar de călători, cu legitimație de serviciu personalizată.

6. La pct. 6 se propune modificarea art. 7 alineatul (2), literelor a) și b) pentru completarea atribuțiilor Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și în domeniul altor documente strategice și programatice, decât strategiile de dezvoltare a infrastructurii feroviare, strategiile de dezvoltare a activităților de transport feroviar, necesare dezvoltării și eficientizării rețelei și serviciilor feroviare din România și stabilirea cadrului de aprobare prin hotărâre a Guvernului a strategiilor, programelor de dezvoltare și programelor investiționale și programelor de acțiune.



7. La pct. 7 se propune completare art. 7, alin. (2) cu o nouă literă a¹⁾ pentru a reglementa faptul că studiile de oportunitate se aprobă la nivelul ministerului transporturilor și infrastructurii.

8. La pct. 8 se propune modificarea alineatelor (1) - (6), (10) și (11) de la art. 11², alineatele (1) - (6), (10) și (11) pentru reglementarea acordurilor de asociere în condițiile O.U.G. nr. 39/2018.

9. La pct. 9 se propune introducerea unui alineat nou, alin. (1¹) la art. 11², unde se detaliază, obiectul parteneriatelor încheiate între autoritățile locale și MTI:

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

b. se propun 6 tipuri de proiecte cu caracter preponderent feroviar (serviciul public de transport feroviar de călători de interes local; dezvoltarea infrastructurii feroviare publice; rețelele locale și regionale independente destinate serviciilor pentru transportul de călători pe infrastructura feroviară; rețelele destinate doar pentru operarea serviciilor feroviare de transport urban sau suburban de călători; liniile ferate industriale și, după caz, infrastructura feroviară privată; infrastructura de servicii conexe transportului feroviar sau, după caz, de servicii adiacente transportului feroviar) pentru a permite autorităților publice locale să se implice prin creșterea capacității administrative, alături de CFR SA în dezvoltarea infrastructurii feroviare și în exploatarea unor bunuri subutilizate.

c. în plus se propun 6 tipuri de proiecte din sfera dezvoltării și revitalizării zonelor urbane și rurale, cu un grad mai mare sau mai mic de complexitate (regenerarea urbană; dezvoltarea zonelor rurale; căile de comunicație, clădiri, împrejurimi, mobilier urban, amenajări de spații verzi, parcuri și grădini publice, piețe pietonale și celelalte lucrări de amenajare a spațiilor publice care contribuie la reutilizarea spațiului urban sau, după caz, rural și la creșterea calității vieții pentru cetățenii din zonele vizate; producerea, gestionarea inteligentă, distribuția, stocarea și, după caz, utilizarea de energie din surse



regenerabile; sistemele de transport inteligente și, după caz, subsisteme sau componente ale acestora; sistemele de transport multimodal), astfel încât bunurile publice concesionate către CFR SA să aibă un grad de utilizare mai bună și să sprijine proiectele de dezvoltare locală, fără a fi scoase din circuitul feroviar

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

10. La pct. 10 se propune completarea art. 11² cu un alineat noi (6¹) pentru corelarea procedurilor de pregătire a proiectelor de investiții de către autoritățile publice locale sau structurile asociative ale autorităților administrației publice locale cu cele ale art. 7 din O.U.G. nr. 12/1998 și corelarea cu prevederile Codului Civil în privința posibilității de constituire a contracte de asociere în participație.

11. La pct. 11 se propune introducerea unui articol nou 11³, prin care se stabilesc procedurile pentru constituirea parteneriatelor pentru implementarea de proiecte și exploatarea bunurilor pe infrastructura feroviară publică și pe bunurile private ale companiei naționale și societăților naționale înființate potrivit prevederilor O.U.G. nr. 12/1998, și în perioada în care statul este acționar unic, cu entitățile din subordinea și coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Reglementarea acestui mecanism de parteneriat între societățile feroviare cu capital de stat și celelalte entități din subordinea și coordonarea Ministerului Transporturilor este necesară pentru a facilita dezvoltarea transportului intermodal din România, precum și a construcțiilor care permit o mai bună interferență și complementaritate între diversele moduri de transport.

Instituirea unui mecanism de parteneriat între unitățile aflate în subordinea, sub autoritatea, în coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau la care ministerul îndeplinește atribuțiile pe care statul român le are în calitate de unic acționar și societățile feroviare cu capital integral de stat pentru a putea pregăti cu celeritate anumite proiecte de investiții în special în domeniul transportului intermodal, ținând cont de faptul că în urma diverselor etape de organizare și reorganizare a Ministerului Transporturilor și a unităților subordonate proprietatea asupra bunurilor imobile de interes comun este divizată între mai multe societăți. Astfel, fără a se pune în pericol nevoile de dezvoltare ulterioară a infrastructurii feroviare, bunurile care sunt utilizate mai puțin sau cele la care este nevoie de un acces mai rapid pot constitui baza parteneriatelor sus menționate.

Prin intermediul acestui mecanism, companii din subordinea, sub autoritatea, în coordonarea M.T.I., precum Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) pot optimiza proiecte de modernizare a trecerilor la nivel și creșterea siguranței rutiere. În prezent, proiectele de modernizare a



trecherilor la nivel, din perspectiva infrastructurii rutiere se opresc la limita de proprietate publică în administrarea CFR SA. Prin aceste parteneriate cel două companii publice pot corela obiectivele proiectelor de investiții în sensul diminuării costurilor de implementare. Alte entități, precum Autoritatea pentru Reformă Feroviară, pot iniția proiecte pentru modernizarea și electrificarea unor depouri sau părți din depouri în scopul garării și întreținerii parcului de material rulant feroviar proprietate privată a A.R.F. și achiziționat cu fonduri europene nerambursabile și fonduri de la bugetul de stat.

12. La pct. 12 se propune completarea art. 24 pentru corelarea cu prevederile art. 7 în ceea ce privește pregătirea proiectelor de investiții în tronsoane noi de cale ferată în baza parteneriatelor cu autoritățile publice locale sau structurile asociative ale autorităților administrației publice locale.

În condițiile în care în cadrul parteneriatelor, unitățile administrativ teritoriale pot prevedea dezvoltarea de infrastructuri feroviare noi, acestea trebuie să fundamenteze necesitatea noilor investiții alături de Ministerul transporturilor și Infrastructurii.

13. La pct. 13 și 14 se propune modificarea și completarea art. 39 privind procedurile de elaborare, atribuire și aprobare a contractelor de servicii publice în transportul feroviar de călători pentru asigurarea trecerii la procedurile de atribuire competitivă așa cum este prevăzut în art. 5, alin. (3) și art. 8, alin (2) pct. (iii) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului cu modificările și completările ulterioare:

a) ținând cont de faptul că aceste contracte de servicii publice au caracter multianual, cu o perioadă maximă de valabilitate de 15 ani, conform prevederilor art. 4, alin. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;

b) în vederea asigurării unui cadru transparent și predictibil privind organizarea procedurii de atribuire competitivă a contractelor de servicii publice de transport feroviar de călători este necesară stabilirea unei proceduri în cadrul căreia elementele principale ale contractelor și etapele de organizare a procedurii de publicare, evaluare și atribuire să fie aprobate în avans de către Guvernul României, astfel încât să se poată asigura și corelarea cu prevederile art. 4, alin. (5) și (6) și art. 15, alin. (1) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare;

c) se propune modificarea alin. (1¹) în sensul în care Ministerul Transporturilor și Infrastructurii adoptă, prin ordin al ministrului, elementele principale ale caietelor de sarcini și ale contractelor de servicii publice conform prevederilor, elementele care definesc criteriul de atribuire cel mai bun raport calitate-preț, structura obligațiilor de servicii publice, respectiv modul de grupare a rutelor și serviciilor vizate, valoarea sprijinului public total preliminar anual aferent implementării tuturor obligațiilor de servicii publice cu respectarea prevederilor art. 4, alin. (5) și (6) și art. 15, alin. (1) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare și, defalcăt, pentru fiecare



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

d) se propune introducerea unui alineat nou (1²) în sensul în care autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii elaborează propunerile de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice cu respectarea hotărârilor adoptate de Guvern, supune dezbaterii publice propunerile de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice elaborate, adoptă forma finală a propunerilor de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice, derulează procedurile de transparență și de atribuire a contractelor de servicii publice, supune analizei Guvernului propuneri de amendare a hotărârilor adoptate de acesta, actualizează contractele de servicii publice ori de câte ori este necesar, cu încadrarea în prevederile hotărârilor adoptate de Guvern, transmite fiecărui operator de transport feroviar de călători contractele de servicii publice încheiate cu acesta, inclusiv părțile declarate confidențiale, publică și arhivează pe pagina de internet proprie contractele de servicii publice atribuite și actele adiționale adoptate, incluzând referințe vizibile la părțile declarate confidențiale, asigură accesul liber al cetățenilor la informațiile declarate confidențiale din cadrul contractelor de servicii publice, cu respectarea prevederilor art. 12, alin. (1), lit. c) din Legea nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public.

II. La art. II. proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic European, cu modificările și completările ulterioare:

1. La pct. 1 se propune înlocuirea sintagmei Organismul de Licențe Feroviare Român cu Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, pentru corelarea cu prevederile O.G. nr. 14/2023.

2. La pct. 2 se propune modificarea art. 3, pct.6 în sensul înlocuirii sintagmei „Organismul de Licențe Feroviare Român, organism independent, constituit în cadrul Autorității Feroviare Române - A.F.E.R.” cu „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR”.

3. La pct. 3 și 4 se propune modificarea și completarea art. 7³ în scopul corectării transpunerii considerate incorecte de către Comisia Europeană, respectiv permiterea administratorului de infrastructură să externalizeze funcțiile esențiale și stabilirea condițiilor în care această acțiune poate avea loc.

4. La pct. 5 se propune modificarea art.16, alineatul (1) și (2) în sensul înlocuirii sintagmei „Organismul de Licențe Feroviare Român, înființat în temeiul Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare, care funcționează ca organism independent din punct de vedere funcțional și decizional în cadrul Autorității Feroviare Române - A.F.E.R” cu „ Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar” și a sintagmei „Organismul de Licențe Feroviare Român” cu „Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR”.



5. La pct. 6 se propune modificarea art. 16, alin. (3) lit. g) în sensul înlocuirii sintagmei „Buletinul AFER și pe pagina de internet a OLFR” cu sintagma „pagina proprie de internet a A.S.F.R.”.

6. La pct. 7 se propune modificarea art. 56, alin. (2) lit. j) pentru clarificarea conflictelor de interes.

7. La pct. 8 se propune modificarea art. 56, alin. (9) în sensul înlocuirii sintagmei „Hotărârii Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, cu modificările ulterioare” cu „Hotărârii Guvernului nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar” și a sintagmei” Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate să furnizeze Autorității de Siguranță Feroviară Română și OLFR” cu „Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate să furnizeze Autorității de Siguranță Feroviară Română”. De asemenea, se rectifică eroarea de redactare de la alin. (2) lit. j), prin înlocuirea sintagmei „ conformitatea cu cerințele privind conflictele de interese” cu „ conformitatea cu cerințele, inclusiv cele privind conflictele de interese”

III. La articolul III se propune modificarea în termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a ordonanței:

1. H.G. nr. 187/2023 în vederea actualizării procedurilor privind stabilirea și implementarea parteneriatelor dintre Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și autoritățile administrației publice locale, precum și structurile de cooperare ale autorităților publice locale în conformitate cu măsurile actualizate prin art. I din proiectul de ordonanță de urgență.

2. H.G. nr. 1.453/2022 în vederea actualizării procedurilor privind implementarea contractelor de servicii publice de transport feroviar de călători în conformitate cu măsurile actualizate prin art. I din proiectul de ordonanță de urgență.

IV La articolul IV se propune ca în termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, M.T.I. să supună spre aprobare prin hotărâre a Guvernului normele metodologice prevăzute la art. I, pct. 8, cu privire la art. 11² alin. (4).

V. La articolul V se propune ca A.R.F. să înainteze în termen de 60 zile de la adoptarea prezentei propuneri de ordonanță de urgență a fundamentării ordinului de ministru al transporturilor și infrastructurii (ordinul prevăzut la art. I, pct. 13, cu privire la art. 39 alin. (1¹)) privind elaborarea și implementarea contractelor de servicii publice.

VI. La articolul VI se propune ca A.R.F. să elaboreze, în termen de 30 zile de la intrarea în vigoare a prezentei propuneri de ordonanță de urgență, propunerile de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice, prevăzute la art. I, pct. 14, cu privire la art. 39 alin. (1²).

VII. La articolele VII – IX se prevăd măsuri tranzitorii.

VIII. La articolul X se prevede republicarea, împreună cu renumerotarea, O.U.G. nr. 12/1998 după aprobarea proiectului de ordonanță de urgență. Prin lege.



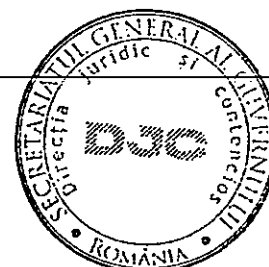
2.4. Alte informații	Nu au fost identificate.
----------------------	--------------------------

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 capacității administrative în domeniul elaborării, implementării și exploatării proiectelor de investiții din domeniul transportului feroviar, prin cooptarea de experți prin intermediul bugetelor locale. Astfel, pe termen scurt, se preconizează creșterea capacității administrative în domeniul pregătirii și implementării proiectelor de investiții cunoscute sub titlul de "Trenurile metropolitane", cu un buget total de 1,050 miliarde EURO, din care fonduri europene nerambursabile atrase în economia românească în proporție de 85%, precum și proiectele cunoscute sub titlul "Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere", cu un buget total de 2,250 miliarde EURO, din care fonduri europene nerambursabile atrase în economia românească în proporție de 40%.
3.2. Impactul social	Implementarea unor măsuri noi privind introducerea titlurilor de călătorie feroviare metropolitane, potențial subvenționate și de către autoritățile locale pentru stabilirea unor tarife mai scăzute, va contribui la creșterea mobilității durabile, incluziunii sociale a populației care locuiește în bazinul de captură al zonelor metropolitane, accesul la locuri de muncă și centre de învățământ mai bune.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3.4. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ vizează creșterea eficienței modului de gestionare a bunurilor publice și private din domeniul feroviar și de creștere a competitivității serviciilor publice de transport feroviar de călători, cu impact asupra reducerii necesarului de subvenționare raportată la numărul de călători transportați.
3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	Proiectul de act normativ vizează creșterea eficienței modului de gestionare a bunurilor publice și private din domeniul feroviar și de creștere a competitivității serviciilor publice de transport feroviar de călători, cu impact asupra reducerii necesarului de subvenționare raportată la numărul de călători transportați.
3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat	Din punct de vedere al ajutoarelor de stat, investițiile se realizează în conformitate cu prevederile legale în vigoare iar bunurile imobile rezultate ca urmare a investițiilor



	autorităților publice locale se transferă în patrimoniul privat al statului. Crearea unui mecanism transparent și predictibil de pregătire, atribuire competitivă și implementare a unor contracte de servicii publice de transport feroviar de călători, corelat cu mecanismul de a pune la dispoziția operatorilor a unor elemente costisitoare care constituie "infrastructura" de servicii, precum trenurile și locomotivele achiziționate cu sprijinul fondurilor europene nerambursabile, va contribui la creșterea numărului de jucători de pe această piață. Totodată, mecanismele de punere la dispoziție a pieței a bunurilor rezultate din investițiile structurilor centrale din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și din cele realizate în parteneriat cu autoritățile locale, sunt în corelare cu prevederile normelor naționale și europene în domeniul ajutoarelor de stat.
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ vizează creșterea capacității administrative a companiilor de stat din domeniul feroviar în pregătirea și derularea achizițiilor publice necesare dezvoltării infrastructurii. Astfel numărul procedurilor publice va fi în creștere în perioada următoare. Totodată, crearea unui mecanism transparent și predictibil de pregătire, atribuire competitivă și implementare a unor contracte de servicii publice de transport feroviar de călători, corelat cu mecanismul de a pune la dispoziția operatorilor a unor elemente costisitoare care constituie "infrastructura" de servicii, precum trenurile și locomotivele achiziționate cu sprijinul fondurilor europene nerambursabile, va contribui la creșterea numărului de jucători de pe această piață.
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Creșterea competitivității transportului feroviar, cu consecințe privind creșterea cotei modale a acestuia în cadrul sistemului național de transport, va avea ca efect diminuarea emisiilor poluante și a emisiei de gaze cu efect de seră, ceea ce va permite limitarea cheltuielilor bugetare în domeniul sănătății și al protecției mediului pentru compensarea efectelor negative generate de aceste tipuri de emisii.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Nu au fost identificate.

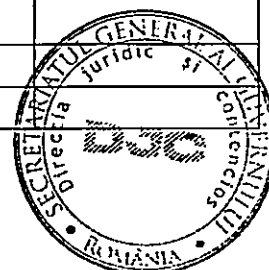


3.8.Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ vizează încurajarea politicilor de transfer modal al fluxurilor de mărfuri și călători spre transportul feroviar, pentru atingerea obiectivelor de depoluare stabilite prin Pactul Verde, dar și încurajarea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

Secțiunea a 4-a

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	Nu au fost identificate, propunerile de modificări legislative vizând optimizarea unor procese deja reglementate anterior.					
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Nu au fost identificate, propunerile de modificări legislative vizând optimizarea unor procese deja reglementate anterior.					
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.	Propunerile de modificări legislative vizează optimizarea unor procese deja reglementate anterior care se încadrează în limitele bugetului. Proiectul nu atrage micșorarea veniturilor sau majorarea cheltuielilor aprobate anual în bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.					
4.8. Alte informații	Nu este cazul					

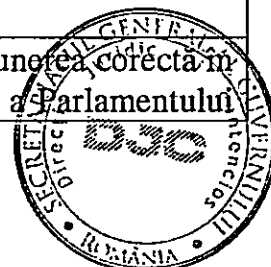
Secțiunea a 5-a

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) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ: 1. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare 2. Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare
--	--



	b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții: 1. Actualizarea Hotărârii Guvernului nr. 1453/2022 pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada decembrie 2022-11 decembrie 2032 în transportul feroviar public de călători, stabilirea unor condiționalități pentru Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar și Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A., în vederea implementării obligațiilor de serviciu public feroviar din România, precum și pentru aprobarea metodologiilor de predare în cadrul contractelor de servicii publice cu atribuire directă a materialului rulant feroviar achiziționat cu fonduri europene; 2. Actualizarea Hotărârii Guvernului nr. 187/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor art. 11² din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române; 3. elaborare propunere de hotărâre a Guvernului privind normele metodologice de aplicare a prevederilor art. I, pct. 9, alin. (1) și (2) (art. 11³ din O.U.G. nr. 12/1998). 4. elaborare propunere de ordin al ministrului transporturilor privind aprobarea elementelor principale ale caietelor de sarcini și ale contractelor de servicii publice pentru transporturile publice feroviare de călători, structura obligațiilor de servicii publice, respectiv modul de grupare a rutelor și serviciilor vizate, valoarea sprijinului public total preliminar anual aferent implementării tuturor obligațiilor de servicii publice și, defalcăt, pentru fiecare contract de servicii publice în parte și care părți ale contractelor de servicii publice sunt confidențiale și nu sunt publicate; 5. Actualizarea Ordinului Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 153/2011 privind modificarea și completarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare – nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.816/2005, și pentru definirea trenurilor de călători în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători 6. Actualizarea Ordinului Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 548/2022 pentru aprobarea tarifelor de deservire generală din transportul feroviar public de călători
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu modifică legislația în domeniul achizițiilor publice.
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE	Modificările propuse la art. II asigură transpunerea corectă în legislația națională a Directivei 2012/34/UE a Parlamentului

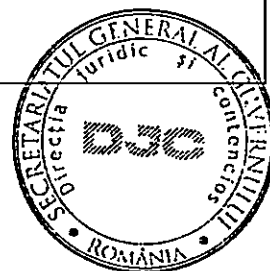


(în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)	European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 343 din 14 decembrie 2012, așa cum a fost modificată 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, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 352 din 23 decembrie 2016.
5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE	Proiectul de ordonanță de urgență transpune parțial art. 1, alin. (1), lit. (b), art. 3, pct. 15, art. 7c, alin. (1) lit. (a) și teza a doua, art. 16, art. 56, alin. (1), lit. (j) și alin. (9) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 343 din 14 decembrie 2012, cu modificările și completările ulterioare.
5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 561/2009.
7.2. 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 a fost transmis spre consultare în baza prevederilor din Hotărârea nr. 635/2022 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative, procedură în corelare cu prevederile art. 86 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare. Structurile asociative ale autorităților administrației publice locale nu au transmis observații.
7.3. 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 d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 1268/2023. Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Economic și Social prin avizul nr. 8627/2023. Consiliul Concurenței a transmis punct de vedere prin adresa nr. RG/14684/2023. 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	Proiectul de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată cu modificările și completările ulterioare.
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Nu este cazul.

Secțiunea a 8-a

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 unor acte normative din domeniul transportului feroviar, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

