NOTĂ DE FUNDAMENTARE

**Secțiunea 1**

# Titlul proiectului de act normativ

|  |
| --- |
| **Ordonanță**  **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 28 iunie 2023 Parlamentul României a adoptat Legea nr. 193/2023 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe, care prevede la art. 1 că: „În temeiul art. 115 alin. (1) din Constituția României, republicată, Guvernul este abilitat ca, de la data intrării în vigoare a prezentei legi, dar nu înainte de încheierea primei sesiuni ordinare a anului 2023, și până la reluarea lucrărilor Parlamentului în cea de-a doua sesiune ordinară a anului 2023, să emită ordonanțe în domenii care nu fac obiectul legilor organice, după cum urmează: (...) V. Transporturi și infrastructură: (...) 4. modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar”.  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 20 august 2004 a fost publicată în Monitorul Oficial forma consolidată a Ordonanța nr. 112/1999 privind călătoriile gratuite în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române, adoptată de Guvernul României, iar în prezent serviciile publice de transport feroviar de călători sunt prestate de mai mulți operatori pe baza contractelor de servicii publice atribuite în conformitate cu prevederile O.U.G. 12/1998.  La data de 16 iunie 2011 Guvernul României a adoptat Ordonanța de urgență nr. 56/2011 pentru stabilirea principiilor de aplicare a tarifelor de deservire generală în transportul feroviar public de călători și Ordonanța de urgență nr. 57/2011 pentru abrogarea unor poziții din anexa la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 36/2001 privind regimul prețurilor și tarifelor reglementate, care se stabilesc cu avizul Oficiului Concurenței, precum și pentru aprobarea unor măsuri cu privire la ajustarea tarifelor de călătorie cu metroul și de transport feroviar, care nu sunt corelate cu noile prevederi ale O.U.G. nr. 12/1998 așa cum este în vigoare la acest moment.  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. implementează proiecte finanțate cu fonduri europene și din alte surse decât Programul Operațional Infrastructură Majoră 2014 – 2020, implementează proiecte de investiții majore cu grad ridicat de complexitate în elaborare și implementare, și există activități cerute prin forma actuală a O.U.G. nr. 12/1998 și documente strategice adoptate de Guvernul României care nu se regăsesc clar definite în domeniul de activități ale Autorității.  La data de 29 iulie 2004, Guvernul României a adoptat Ordonanța nr. 58/2004 privind înființarea Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER.  Ordonanța Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. |
| 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 naţionale pentru dezvoltarea durabilă a României 2030 s-a identificat faptul că transportul feroviar de mărfuri a scăzut cu 5,2% dar cota sa de piaţă 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 şi internaţional) 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 asigurare un tratament egal între sistemele de transport din punctul de vedere al finanţării modernizării, reparării şi întreţinerii infrastructurii şi mijloacelor de transport (mai ales în ceea ce priveşte transportul feroviar), să crească viteza de circulaţie pe căile ferate la 140-160 km/oră, să se modernizează parcului de material rulant şi să se asigurare condiţiile pentru transferul echilibrat al unei părţi din transportul rutier pe cel feroviar, cu ţinta de a obţine o cotă de piaţă de 15% (26% pentru transportul de pasageri).  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 intermodală a proiectelor din domeniul mobilității durabile, în contextul reglementării unor noi structuri reprezentative ale autorităților locale. În aceeași direcție se circumscrie și actualizarea de la sfârșitul anului 2022 a Codului Administrativ, prin reglementarea consorțiilor administrative, pentru a da 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.  Măsurile de reformă din domeniul transporturilor feroviare sunt elaborate și coordonate prin intermediul autorității publice specializate, Autoritatea pentru Reformă Feroviară. În cei șase ani de existență ARF, în care atribuțiile i-au fost stabilite exclusiv pentru sectorul de transport feroviar de călători, a făcut trecerea de la un sistem de contracte de servicii publice atribuite direct și cu un set minimal de indicatori de performanță, eficiență și calitate către unul care urmărește activitatea operatorilor de transport feroviar de călători în baza unui set de 17 indicatori ce permit monitorizarea zonelor principale de activitate ale unui operator economic din sectorul feroviar.  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 fiind programate a fi publicate în iunie 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.  Pe de altă parte, O.U.G. nr. 12/1998 include prevederi legate de introducerea unor servicii publice de transport feroviar de marfă, cu respectarea normelor privind acordarea ajutoarelor de stat, pentru care o instituție publică a statului trebuie să fie însărcinată cu implementarea acestor prevederi.  Pentru a putea implementa toate activitățile identificate în cadrul acțiunilor întreprinse începând cu anul 2022 pentru reformarea și eficientizarea sistemului de transport feroviar din România, statutul A.R.F. trebuie modificat și completat pentru a cuprinde în mod clar responsabilitățile în domeniul modernizării parcului de material rulant feroviar existent, completarea achizițiilor cu operațiuni de leasing și închiriere material rulat, implicarea în dezvoltarea proiectelor de modernizare și construire de unități de remizare, întreținere și reparare a materialului rulant propriu, implicarea în proiectele de investiții ale autorităților locale în parteneriat cu companiile feroviare desprinse din S.N.C.F.R. pentru asigurarea complementarității cu obligațiile de servicii publice naționale și utilizarea optimă a parcului de material rulant al statului, implicarea în proiectele de cercetare, dezvoltare și inovare din domeniul materialului rulant care să contribuie la introducerea pe piață, de exemplu, a unor vehicule nepoluante și mai puțin agresive cu infrastructura feroviară, implementarea de proiecte de modernizare a sistemelor de eliberare a titlurilor de călătorie și de informare public călători.  Pentru a putea asigura flexibilitate în identificarea și utilizarea fondurilor nerambursabile europene și a altor surse de finanțare stabilite de statul român, A.R.F. trebuie să poată fi declarat ca beneficiar potențial și al acestor finanțări.  Reformarea și reorganizarea sistemului de transport feroviar din România a condus la apariția, în ultimii 25 ani, a unui număr de jucători cu capital de stat și, respectiv, privat. În tot acest timp gestiunea patrimoniului cultural mobil și imobil feroviar a fost gestionat prin intermediul unei structuri din cadrul Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER. Această structură are ca obiectiv principal de activitate formarea-calificarea, perfecționarea şi verificarea profesională periodică a personalului cu atribuții în siguranța circulației în transportul feroviar, securitatea transporturilor şi calitatea serviciilor feroviare, precum şi participarea la comisiile de autorizare a personalului cu responsabilități în siguranța circulației feroviare. În aceste condiții, și în absența unor mecanisme de reglementare legislative adecvate, piese importante ale patrimoniului mobil și imobil, inclusiv publicații și lucrări tipărite sau audio-video din biblioteca feroviară au ajuns în pragul distrugerii sau au fost înstrăinate către terți privați văduvind România de accesul la o importantă piesă a istoriei culturale și tehnice recente. Pentru a evita continuarea distrugerii obiectelor de patrimoniu cultural și industrial feroviar este necesară reorganizarea, în regim de urgență a activităților Muzeului C.F.R. și bibliotecii tehnice feroviare – fondul de carte, reviste și publicații tehnice de specialitate - din coordonarea CENAFER ca o structură de sine-stătătoare cu putere privind promovarea istoriei, tradiției, culturii, patrimoniului mobil și imobil, cercetării și inovării din domeniul sistemului de transport pe șină din România. Pe de altă parte, în contextul evenimentelor feroviare înregistrate în perioada 2020 - 2023, este necesar ca CENAFER, alături de ASFR, să se poată concentra pe misiunea de formare și verificare profesională în domeniul siguranței feroviare.  Această structură de cultură tehnică vine să continue efortul statului român, început în anul 1937, când au fost puse bazele Muzeului C.F.R., prin ordinul de serviciu al Direcției Generale C.F.R. nr. 123682 din 14 august 1937 pentru Înființarea unui muzeu de cale ferată, publicat în "Foaia Oficială a CFR" nr. 973 din 16 septembrie 1937. Muzeul a fost inaugurat la 10 iunie 1939, cu ocazia aniversării a 70 de ani de cale ferată în România, fiind ulterior distrus în timpul bombardamentelor din 4 aprilie 1944 și redeschis în perioada 30 aprilie 1953 - 1966, în Casa Tehnicii Căilor Ferate, cunoscută ulterior și sub denumirea de Centrul de Perfecționare a Lucrătorilor de Transporturi și Telecomunicații. Începând cu data de 10 iunie 1969, aniversarea a 100 de ani de cale ferată din România a funcționat până în prezent, ca o direcție în cadrul Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER.  Având în vedere activitățile transmise prin Hotărârea Guvernului nr.1663/2004, cu modificările și completările ulterioare, activități de muzeistică feroviară și de gestionare a bibliotecii tehnice feroviare – fondul de carte, reviste de specialitate, materialele audio și video, respectiv a patrimoniului feroviar național de o importanță deosebită gestionat în prezent prin Direcția Muzeistică și Documentare Feroviară componentă a Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER, ca și exemplu fiind, 15 locomotive cu abur, clasate, după anul 2000 în categoria Tezaur existente în prezent în diferite locații din țară, din lipsă de spațiu doar 4 dintre ele fiind depozitate la sediul actual al muzeului din Calea Griviței, nr.193B, sector 1, București acolo unde se regăsesc și alte bunuri mobile de patrimoniu feroviar deosebit existente în sălile muzeului, cât și un important patrimoniu de valoare inestimabilă, fototeca și filmoteca căilor ferate cu documente foto-audio-video de la începutul secolului al XX-lea și până după reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, un fond de publicații tehnice mai mare decât Biblioteca Academiei Române, cărți și reviste de pe la anii 1830 și până la reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române din anul 1998, un inestimabil patrimoniu de aproximativ 3.000 colecții de reviste, însumând aproape 300.000 de exemplare, peste 150.000 titluri de carte, aproximativ 12.000 fișe tehnice UIC, și peste 10.000 de descrieri de brevete, invenții, inovații, STAS-uri, aproximativ 900 de instrucții pentru calea ferată, de-a lungul timpului și peste 10.000 de traduceri tehnice de importanță deosebită, ținând cont de faptul că Biblioteca Tehnică a Căilor Ferate existentă funcționează la aceeași adresă din Calea Griviței, nr.193B, sector 1, București, din anul 1937 când s-a înființat ca parte componentă și împreună cu fosta Direcție de Studii din cadrul Căilor Ferate Române și ținând cont că încă de la înființare această bibliotecă era cea mai mare bibliotecă tehnică specializată din țară,  Întrucât primul director general al Direcțiunii Princiare CFR a fost generalul de brigadă, academicianul inginer Ștefan Fălcoianu, personalitate cu realizări deosebite privind, intre altele, elaborarea, împreună cu Gheorghe Duca și Constantin Olănescu, a legii pentru exploatarea căilor ferate ale statului, Legea nr. 810 din 31 martie 1883, înființarea Școlii Superioare de Mișcare din București, calea ferată Buzău-Mărășești, prima linie din România realizată cu forțe proprii de ingineri și tehnicieni români, inaugurată la 31 octombrie 1881, elaborarea legii pentru unificarea tuturor căilor ferate ale statului, Legea nr. 1887 din 28 iunie 1882, prin aplicarea căreia fostele direcții București-Giurgiu, Iași-Ungheni, Ploiești-Predeal devin secții ale Direcțiunii Princiare a CFR, se propune ca numele Muzeului C.F.R. să fie Muzeul de Cale Ferată "ing. Ștefan Fălcoianu".  În condițiile în care, România, prin autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii implementează deja contracte de servicii publice cu mai mulți operatori de transport feroviar de călători licențiați, facilitățile de călătorie pe baza autorizațiilor și permiselor de călătorie sunt utilizate doar pentru operatorul desprins din S.N.C.F.R., deși legiuitorul a urmărit să acorde drepturi de călătorie pe "calea ferată" din România. Astfel, este necesară actualizarea legislației pentru a asigura accesul utilizatorilor de autorizații și permise de călătorie, în mod nediscriminatoriu, la toți operatorii de transport feroviar care au încheiat contracte de servicii publice cu statul român și, de asemenea, ca acești prestatori să fie compensați în mod echitabil pentru serviciile cu care sunt însărcinați.  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 călători directe cu mai multe trenuri și a unor călătorii multimodale.  În anul 2006 s-a înființat Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, ca autoritate națională de siguranță, ca urmare a obligației impuse de Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară), care a fost transpusă prin Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, prin care în fiecare stat membru trebuia să existe o Autoritate Națională de Siguranță;  Din anul 2006 până în prezent, ASFR a funcționat în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER având independență funcțională și decizională, dar fără personalitate juridică.  Activitățile de certificare și autorizare de siguranță, autorizare/atestare personal, supraveghere în domeniul feroviar și transport cu metroul, de autorizare a liniilor ferate industriale în calitate de autoritate națională de siguranță au fost desfășurate de către ASFR în cadrul AFER.  Potrivit prevederilor art. 1 din Ordonanța Guvernului [nr.](act:20011%20-1) 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR denumită în continuare ASFR este instituție publică cu personalitate juridică, finanțată integral din venituri proprii, aflată în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu atribuții principale de autoritate națională de siguranță și de licențiere pentru transportul feroviar și cu metroul, de certificare și autorizare de siguranță, autorizare/atestare personal, supraveghere în domeniul feroviar și transport cu metroul, de autorizare a liniilor ferate industriale, precum și cu alte atribuții prevăzute de legislația în vigoare aplicabilă.  ASFR este independentă în ceea ce privește organizarea, structura juridică și procesul decizional, față de orice operator de transport feroviar, administrator/gestionar de infrastructură feroviară, solicitant sau entitate contractantă și de orice entitate care atribuie contracte de servicii publice.  În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.309/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Română, ASFR exercită următoarele atribuții generale:   * de autoritate națională de siguranță așa cum sunt prevăzute la cap. IV din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea nr. 71/2020; * de licențiere pentru transportul feroviar prevăzute la cap. III din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare; * de organism, recunoscut la nivel național, de evaluare a aplicării procesului de management al riscului cât și a rezultatelor acestuia, pentru toate domeniile de competență din cadrul sistemului feroviar, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009; * de organism de certificare în sensul art. 2 lit. (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei; * de autoritate competentă, în sensul art. 5 lit. f) din Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei („Regulamentul IMI”), să adopte măsurile necesare pentru asigurarea respectării drepturilor călătorilor, conform prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar; * de autorizare, control, supraveghere de siguranță, licențiere și certificare de siguranță prevăzute la art. 3 alin. (1), pct. 5 din Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar, în temeiul prevederilor art. 10 alin. (1), art. 12 alin. (1), art. 16 alin. (2) și art. 17 alin. (1) din Ordonanță de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea 71/2020, precum și a art. 27 alin. (1) din aceeași ordonanță coroborat cu prevederile art. 6 lit. b) din Ordonanța Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii; * de autoritate competentă, în sensul art. 5 lit. f) din Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei (”Regulamentul IMI”), de certificare a mecanicilor de locomotivă în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2019/554 al Comisiei de modificare a anexei VI la Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar și a prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 1611/2009 pentru aprobarea Normelor privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, cu modificările și completările ulterioare și de cooperare administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței (IMI) în domeniile de competență;   În acest context desfășurarea de către ASFR a activităților prevăzute în OG nr. 14/2023, ca instituție cu personalitate juridică, impune modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar în care se face trimitere la Autoritatea Feroviară Română – AFER pentru activități care potrivit OG nr. 14/2023 și HG nr. 309/2023 vor fi exercitate de către ASFR. |
| 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), lit. n) pentru clarificarea sensului expresiei „operator de transport feroviar public de călători”, în corelare cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007;  3. La pct. 3 se propune modificarea art. 1, alin. (10), prin introducerea a cinci noi definiții pentru a asigura corelarea cu prevederile Codului Administrativ și O.U.G. nr. 60/2020 privind unele măsuri financiare în vederea implementării proiectelor de infrastructură fazate din perioada de programare 2007-2013 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;  În contextul elaborării Strategiei de dezvoltare economică, socială şi de mediu a Văii Jiului, pentru perioada 2022-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 901/2022, un rol important pentru o abordare integrată a proiectelor revine structurii de guvernanță (Asociația pentru Dezvoltare Teritorială Integrată Valea Jiului) care a fost definită și s-a constituit în contextul elaborării acestei strategii, în scopul implementării obiectivelor prevăzute. În procesul de implementare a strategiei și de aderare la obiectivele acesteia vor fi activ implicate toate părțile interesate din Valea Jiului, care pot avea un rol determinant, inclusiv ONG-uri și comunitatea de afaceri, structurile asociative, comunitățile şi asociațiile locale, asociațiile de turism și structurile sindicale.  În structura Asociația pentru Dezvoltare Teritorială Integrată, sunt cuprinse, în plus față de unitățile administrativ teritoriale care constituie asociații de dezvoltare intercomunitară universități și ONG-uri din fiecare sector (social, economic, de mediu, dezvoltare urbană). Rolul acestei structuri este de a coordona și asigura implementarea Strategiei (în corelare cu ITI Valea Jiului), oferind sprijin indirect pentru finanțarea proiectelor incluse în Strategie.  4. La pct. 4 se propune completarea art. 1, alin. (10), prin introducerea a trei noi definiții, respectiv pentru expresiile „regenerarea urbană ” și „dezvoltarea zonelor rurale” pentru a clarifica modul de acțiune reglementat prin art. 112, precum și „ sprijin public total” pentru a reflecta modul de calcul al fondurilor publice alocate sprijinirii obligațiilor de serviciu public.  5. La pct. 5 se propune modificarea art. 5 prin introducerea a patru alineate noi, alin. (171) - (174), pentru reglementarea modului în care se stabilește prețul contractelor de servicii publice atribuite prin proceduri competitive, pentru transportul feroviar de călători, atribuite competitiv. Mecanismul de stabilire și verificare a unui profit rezonabil, prevăzut la cele patru alineate noi, este în conformitate cu prevederile:  a. 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”;  b. Hotărârii Curții Europene de Justiție din cauza C-280/00 Altmark Trans GmbH şi Regierungspräsidium Magdeburg împotriva Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, respectiv "2) (...) în al treilea rând, compensația nu depăşeşte ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor implicate de executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile rezultate şi un profit rezonabil pentru executarea acestor obligaţii; 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 achiziţii publice, nivelul compensaţiei necesare a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere obişnuită, bine gestionată şi dotată corespunzător cu mijloace de transport, astfel încât să poată îndeplini condiţiile necesare pentru serviciul public, le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligaţii, ţinând seama de veniturile rezultate şi de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligaţii"  c. 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.”  d. 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."  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;  7. La pct. 7 se propune modificarea art. 111 alineatul (5) se modifică pentru:  a) corelarea cu prevederile Codului Administrativ și O.U.G. nr. 60/2020;  b) corelarea cu prevederile noului articol 113, care permite constituirea parteneriatelor dintre companiile feroviare și entitățile din subordinea și coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;  c) bunurile care fac obiectul parteneriatelor cu autoritățile administrației publice locale, cu structurile de cooperare ale autorităților publice locale sau, respectiv, cu unităţile aflate în subordinea, sub autoritatea, în coordonarea Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii sau la care ministerul îndeplineşte atribuţiile pe care statul român le are în calitate de unic acţionar se închiriază fără licitație deoarece este vorba de un interes public, aprobat la data constituirii parteneriatului, în jurul unor bunuri preidentificate. Organizarea unei licitații ar putea pune în pericol implementarea proiectelor aprobate. Pe de altă parte, în conformitate cu prevederile art. 136, alin. (4) din Constituția României, bunurile proprietate publică sunt date în administrarea CNCF CFR SA și scoaterea din administrarea acesteia ar putea periclita punerea în aplicare a unor strategii de dezvoltare a infrastructurii feroviare.  8. La pct. 8 se propune modificarea art. 112 alineatele (1), (2), (4)-(6) și (10)-(11) se modifică pentru:  a) corelarea cu prevederile Codului Administrativ și O.U.G. nr. 60/2020;  b) 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”;  c) 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 unităţi/subdiviziuni administrativ-teritoriale, care pot implica bunuri subutilizate din administrarea companiei naționale de cale ferată;  d) completarea procedurilor de lucru pentru pregătirea proiectelor de investiții, inclusiv introducerea unui sistem de diferențiere între proiectele de complexitate mai mare prevăzute la art. 42, alin 1), lit. a) și b) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice și cele de o complexitate mai redusă prevăzute la art. 42, alin 1), lit. c) din Legea nr. 500/2002 pentru a nu crea presiuni financiare suplimentare asupra bugetelor publice locale și reglementarea dreptului de a încheia contracte de concesiune și, după caz, de locațiune, de către autoritățile publice locale și, după caz, structurile asociative ale autorităților administrației publice locale, cu respectarea normelor de achiziții publice.  9. La pct. 9 se propune completarea art. 112 cu un alineat noi (11) pentru o exprimare mai clară a obiectului de activitate a parteneriatelor. Astfel 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.  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.  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 completarea art. 112 cu un alineat noi (71) pentru reglementarea cadrului de efectuare a transferului de fonduri publice de la bugetul de stat alocat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii către autoritățile publice locale și, după caz, structurile asociative ale autorităților administrației publice locale.  12. La pct. 12 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 unităţile aflate în subordinea, sub autoritatea, în coordonarea Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii sau la care ministerul îndeplineşte atribuţiile pe care statul român le are în calitate de unic acţionar 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.  13. La pct. 13 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.  14. La pct. 14 și 15 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. 30, alin. (2) din Legea responsabilității fiscal-bugetare nr. 69/2010, republicarea a doua, cu modificările și completările ulterioare, și a prevederilor art. 3, 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 Guvernul adoptă, prin hotărâre, elementele principale ale caietelor de sarcini și ale contractelor de servicii publice conform prevederilor, structura obligațiilor de servicii publice, respectiv modul de grupare a rutelor și serviciilor vizate, valoarea sprijinului public total preliminat anual aferent implementării tuturor obligațiilor de servicii publice cu respectarea prevederilor art. 30, alin. (2) din Legea responsabilităţii fiscal-bugetare nr. 69/2010, republicarea a doua, cu modificările și completările ulterioare, și a prevederilor art. 3, alin. (5) și (6) și art. 15, alin. (1) din Legea nr. 500/2002 privind finanţele publice, cu modificările și completările ulterioare și, defalcat, 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 finala 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 O.G nr. 112/1999:   1. La pct. 1, 3 și 4 se propune actualizarea articolului 1, alin. (1), articolului 3, alin. (1), respectiv articolul 4, alin. (1) în sensul includerii în rândul utilizatorilor de autorizații și permise a „salariaților încadrați cu contract individual de muncă pe durată determinată de minim șase luni”, pentru a reflecta adecvat faptul că, pe fondul îmbătrânirii forței de muncă de la calea ferată pe funcții de siguranța feroviară sunt angajați cu contract individual de muncă pe perioadă determinată foști angajați pensionați. S-a propus termenul de „șase luni” pentru a se evita situația în care, angajați temporar pentru proiecte de termen scurt intră în sfera beneficiarilor de autorizații și permise, deși pentru aceștia există mecanismul prevăzut la articolul 7 al „biletelor de călătorie pe căile ferate române în interes de serviciu”. 2. La pct. 2 se propune introducerea unui articol nou, articolul 11 pentru definirea sintagmei „ căile ferate române ” în sensul cuprinderii tuturor operatorilor de transport feroviar de călători sub contract de servicii publice cu statul român, pentru a reflecta adecvat participarea mediului privat la prestarea serviciilor de transport feroviar de călători și a putea optimiza mersul trenurilor, indiferent de operator. 3. La pct. 5 se propune completarea articolului 12 pentru a se aplica conceptul definit la noul articol 11, în sensul în care toți operatorii de transport feroviar de călători sub contract de servicii publice cu statul român au dreptul să acorde 3 călătorii dus-întors sau 6 călătorii simple pe căile ferate române, pe timp limitat, în mod gratuit, unor persoane din afara societății comerciale, care se deplasează pentru acțiuni în interesul acesteia. 4. La pct. 6 se propune completarea articolului 18, alin. (2) și (3), pentru a se aplica conceptul definit la noul articol 11. 5. La pct. 7 se propune completarea articolului 18, cu 5 alineate noi, alin. (4) – (8) pentru a stabili, în contextul conceptul definit la noul articol 11, un mecanism clar, independent de interesele economice, pentru stabilirea valorii autorizațiilor și a mecanismului de decontare a sumelor cuvenite pentru serviciile prestate de către fiecare operator în parte.   III. La art. III proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse Ordonanței de Guvern nr. 58/2004 privind înfiinţarea Centrului Naţional de Calificare şi Instruire Feroviară - CENAFER, cu modificările și completările ulterioare   1. La pct. 1 se propune modificarea modificarea titlului actului normativ, pentru a reflecta și reorganizarea Muzeului de Cale Ferată „ing. Ștefan Fălcoianu” - Muzeul C.F.R.”. 2. La pct. 2 se propune introducerea unui alineat nou (3) la articolul 2, prin care se propune reorganizarea activităților prevăzute la art. 2 din Regulamentul de organizare şi funcţionare a Centrului Naţional de Calificare şi Instruire Feroviară - CENAFER, parte integrantă din Hotărârea Guvernului nr. nr. 1399/2009 ca Muzeul de Cale Ferată „ing. Ștefan Fălcoianu”, ca instituție publică de importanță națională, cu personalitate juridică, finanțată integral de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii 3. La pct. 3 se propune introducerea a opt articole noi, articolele 131 – 138 prin care se propune reglementarea următoarelor activități: 4. preluarea din cadrul acestei instituții a Direcției Muzeistică și Documentare Feroviară, a activității acesteia, a structurii de personal și a patrimoniului; 5. asigură continuitatea activității Muzeului C.F.R. înființat prin ordinul de înființare a muzeului publicat în "Foaia Oficială a CFR" nr. 973 din 16 septembrie 1937; 6. se propune denumirea Muzeul de Cale Ferată "ing. Ștefan Fălcoianu", în condițiile în care primul director general al Direcțiunii Princiare CFR a fost generalul de brigadă, academicianul inginer Ștefan Fălcoianu, personalitate cu realizări deosebite privind, intre altele, elaborarea, împreună cu Gheorghe Duca și Constantin Olănescu, a legii pentru exploatarea căilor ferate ale statului, Legea nr. 810 din 31 martie 1883, înființarea Școlii Superioare de Mișcare din București, calea ferată Buzău-Mărășești, prima linie din România realizată cu forțe proprii de ingineri și tehnicieni români, inaugurată la 31 octombrie 1881, elaborarea legii pentru unificarea tuturor căilor ferate ale statului, Legea nr. 1887 din 28 iunie 1882, prin aplicarea căreia fostele direcții București-Giurgiu, Iași-Ungheni, Ploiești-Predeal devin secții ale Direcțiunii Princiare a CFR; 7. în scopul promovării istoriei, tradiției, culturii, patrimoniului mobil și imobil, cercetării și inovării din domeniul sistemului de transport pe șină din România; 8. cu asigurarea reprezentării în teritoriu printr-un muzeu de importanță națională în municipiul București și 3 muzee de importanță regională, fără personalitate juridică în municipiile Iași, Dej și Petroșani 9. organizat în secțiuni, amplasate în spațiu expozițional exterior și spațiu expozițional interior; 10. să desfășoare activități domeniul sistemului de transport pe șină din România privind:     1. organizarea, întreținerea și actualizarea registrului bunurilor care fac obiectul patrimoniului cultural feroviar, monumentelor istorice feroviare, denumite în continuare bunuri care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar, în proprietate sau, după caz, gestiune proprie și în proprietatea altor persoane fizice și juridice din România;     2. cercetarea, inventarierea și propunerea spre clasare a bunurilor care pot face obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar;     3. atragerea, cu titlu de donație, și, după caz, achiziționarea de noi bunuri care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar;     4. organizarea, evidența, gestionarea și protejarea bunurilor care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar, în proprietate sau, după caz, gestiune proprie, în expoziții permanente în spațiile puse la dispoziție, cu titlu gratuit, de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și, după caz, de către compania națională, societățile naționale și societățile comerciale, rezultate din reorganizarea Societatea Națională a Căilor Ferate Române, precum și filialelor acestora;     5. organizarea de colecții publice permanente de importanță națională, regională, județeană sau, după caz, locală;     6. organizarea de expoziții cu caracter temporar în spațiile proprii sau în spațiile puse la dispoziție de alte muzee și colecții din România sau, după caz, străinătate;     7. cooperarea cu alte muzee și colecții din România sau, după caz, străinătate;     8. restaurarea și conservarea bunurilor care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar;     9. prestarea de servicii remunerate de restaurare și conservare a bunurilor care fac obiectul patrimoniului cultural feroviar;     10. gestionarea fondului de carte, reviste de specialitate și alte materiale audio, video în format digital propriu;     11. organizarea de activități de cercetare științifică, istorică, documentarea în arhive și pe teren și realizarea de studii;     12. organizarea de activități de popularizare a activităților de cercetare științifică, inovare și dezvoltare în rândul publicului;     13. organizarea de conferințe, seminarii și, după caz, simpozioane;     14. editarea, publicarea și distribuirea de cărți, reviste și alte materiale documentare;     15. elaborarea, supunerea spre aprobare și implementarea de proiecte de investiții destinate creșterii capacității expoziționale proprii, creșterii eficienței spațiilor și bunurilor în proprietate sau gestiune, creșterii gradului de digitalizare și securitate a activităților, creșterii gradului de interacțiune cu publicul și, după caz, creșterii accesului la proiecte și soluții de popularizare conceptelor și tehnologiilor 11. Patrimoniul inițial al Muzeului C.F.R. se constituie din activul și pasivul deținut de Direcția Muzeistică și Documentare Feroviară din cadrul CENAFER, care poate fi întregit cu bunuri specifice, de la persoane fizice si juridice de drept privat, în condițiile prevăzute la art. 9, alin. (2) din Legea nr. 311/2003. 12. Conducerea Muzeului C.F.R. este asigurată de către un manager, sprijinit de către un consiliu de administrație format din 7 membri, organ cu rol deliberativ de conducere. 13. Activitatea Muzeului C.F.R. este sprijinită de un consiliu științific format din 5 membri, organ de specialitate cu rol consultativ în domeniul cercetării științifice, organizării sau structurării serviciilor, colecțiilor muzeale și activităților culturale. 14. Managerul și membrii consiliului de administrație sunt numiți, revocați și, după caz, înlocuiți, prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, pentru un mandat pe o perioadă de 4 ani, reînnoibil o singură dată. 15. Membrii consiliului științific sunt numiți, revocați și, după caz, înlocuiți prin decizie a directorului general. 16. Muzeul C.F.R. poate propune Ministerului Transporturilor și Infrastructurii acte normative specifice domeniului său de activitate. 17. Managerul înființează comisii permanente sau, după caz, temporare pentru desfășurarea activităților de evaluare și avizare de proiecte sau programe, avizare a evaluărilor, reevaluărilor, expertizărilor și ofertelor de achiziții sau donații muzeale propuse de specialiști sau comisii special constituite prin referate sau rapoarte de expertiză, expertizare, avizare și recepție a lucrărilor de conservare și restaurare, achiziție de bunuri culturale mobile și imobile pentru îmbogățirea colecțiilor de patrimoniu, restaurare a bunurilor culturale, casare și transfer de bunuri, alte activități necesare scopului pentru care a fost înființat muzeul. 18. Muzeul primește drept de informare și preemțiune privind punerea bunuri culturale și industriale mobile feroviare în vânzare, precum și, după caz, să transmită un exemplar al catalogului editat în scopul organizării unei licitații publice, indiferent dacă bunurile scoase la licitație sunt sau nu sunt clasate în patrimoniul cultural și industrial național feroviar. 19. Personalul Muzeului C.F.R. este format din personal contractual. 20. Salarizarea personalului Muzeului C.F.R. se face potrivit legislației în vigoare, cu încadrarea în bugetul anual alocat. 21. Personalul Muzeului C.F.R. beneficiază anual de autorizații de călătorie în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române, în mod gratuit, iar membrii de familie ai personalului Muzeului C.F.R. beneficiază anual de 3 călătorii dus-întors sau 6 călătorii simple pe căile ferate române, în mod gratuit. 22. Bugetul Muzeului C.F.R. se elaborează și se aprobă în conformitate cu prevederile legale în vigoare, și ține cont de tarifele pentru activitățile de restaurare și conservare prestate către alte persoane fizice și juridice, care se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii. 23. Veniturile provenite din aceste tarife completează alocările de la bugetul de stat și se utilizează pentru bugetul de cheltuieli salariale; excedentul din anul precedent se utilizează pentru achiziția de bunuri clasate care fac obiectul patrimoniului cultural și industrial feroviar. 24. Muzeul C.F.R. prezintă anual Guvernului un raport de activitate referitor la gestiunea patrimoniului cultural și industrial feroviar, în proprietatea sau, după caz, gestiunea proprie și în proprietatea altor persoane fizice și juridice din România   IV. La art. IV proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse Ordonanței de Guvern nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate C.F.R. - S.A., cu modificările și completările ulterioare:   1. La pct. 1 se propune modificarea art. 8, alin. (1) și (2) în sensul completării alin. (1) cu ,,Autorizația de exploatare a fiecărei linii ferate industriale” și înlocuirii la alin. (2) a sintagmei ,,Autoritatea Feroviară Română – AFER” cu ,, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR”. 2. La pct. 2 se propune completarea art. 8, după alin. (21), cu un nou alineat (22) care să prevadă faptul că Regulamentul tehnic de exploatare al unei linii ferate industriale se întocmește și pentru liniile ferate industriale a căror linii au doar rol de tranzit pentru gestionarii de linii ferate industriale din amonte, motivat de faptul că este necesară asigurarea condițiilor tehnice și pentru aceste linii ferate industriale de tranzit. 3. La pct. 3 se propune modificarea art. 8, alin. (3) în sensul reglementării modului de întocmire a regulamentelor tehnice de exploatare în cazul liniilor ferate industriale de grup care sunt racordate direct sau indirect prin același punct de racord la infrastructura CFR. 4. La pct. 4 se propune introducerea la art.8, după alin. (3), a două noi alineate, alin. (4) și (5) prin care să fie reglementată depunerea la ASFR a documentației necesare obținerii Autorizației de exploatare a unei linii ferate industriale, precum și definirea gestionarului de linie ferată industrială. 5. La pct. 5 se propune modificarea art. 9, în sensul în care exploatarea liniilor ferate industriale se poate realiza de persoanele juridice, gestionari de linii ferate industriale. 6. La pct. 6 se propune modificarea art. 10 în sensul înlocuirii sintagmei ,,proprietarul liniei ferate industriale” cu ,,gestionarul liniei ferate industriale” întrucât gestionarea unei linii ferate industriale se poate face și de către alte persoane juridice care dețin cu chirie linia ferată industrială. 7. La pct. 7 se propune modificarea art.11 prin înlocuirea sintagmei ,,Agentul economic care deține în proprietate sau cu chirie linia ferată industrială” cu ,,Gestionarul liniei ferate industriale”. 8. La pct. 8 se propune modificarea art.12, alin. (1) în sensul înlocuirii sintagmei ,,proprietarii de linii ferate industriale” cu ,, gestionarii de linii ferate industriale” și stabilirii/ delimitării activităților ce pot fi desfășurate pe linia ferată industrială de către Autoritatea Feroviară Română – AFER și de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română –ASFR. 9. La pct. 9 se propune modificarea art. 12, alin. (2) în sensul stabilirii competențelor atunci când se constată neconformități cu privire la starea tehnică a liniei ferate industriale. 10. La pct. 10 se propune modificarea art.13 în sensul înlocuirii sintagmei ,,proprietarul liniei ferate industriale” cu ,,gestionarul liniei ferate industriale”. 11. La pct. 11 se propune modificarea art.14, alineatul (2) și (3) în sensul înlocuirii sintagmei ,,proprietarii de linii ferate industriale”c u ,,gestionarii de linii ferate industriale”. 12. La pct. 12 se propune abrogarea, alin. (4) de la art. 14 din considerentul că ASFR nu are competență să intervină în relația contractuală dintre părțile semnatare ale unui contract care face obiectul tarifului de acces pe liniile ferate industriale proprietate a acestora. 13. La pct. 13 se propune modificarea art.16 în sensul înlocuirii sintagmei ,,închiderea circulației pe o linie ferată industrială de tranzit” cu ,,desființarea liniei ferate industriale de tranzit” pentru a nu intra în contradicție cu prevederile art. 12 referitoare la închiderea unei linii ferate industriale din cauze tehnice și introducerea unei noi litere, lit. e) prin care să fie reglementată desființarea unei linii ferate industriale atunci când nu există nici o parte interesată de închirierea sau cumpărarea acesteia. 14. La pct. 14 se propune, introducerea după art. 16, a unui nou articol, articolul 161 prin care să fie reglementată întreținerea tehnică și verificarea periodică a liniilor ferate industriale de tranzit de către gestionarii de linii ferate industriale aflați în amonte atunci când proprietarii liniilor de tranzit nu sunt interesați de exploatarea acestor linii. 15. La pct. 15 se propune modificarea art. 18, alin. (2) în sensul înlocuirii sintagmei ,,Autorității Feroviare Române - AFER”, cu ,,Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR”. 16. La pct. 16 se propune modificarea art.19, alin. (1) și (2) în sensul actualizării cuantumului amenzilor.   V. La art. V. proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse O.U.G nr. 56/2011:   1. La pct. 1 se propune completarea articolului 1, cu șase noi alineate, alinatele (11) - (16) pentru stabilirea unui sistem de emitere a biletelor de călătorie pe calea ferată coordonat cu noua formă asociativă a municipiilor și localităților din coroana 1 și 2 a acestora, prevăzută prin Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, cu modificările și completările ulterioare. Astfel se introduce sistemul de bilet cu valoare zonală, cu o distanță raportată la stația principală de deservire a municipiului, biletul este valabil la orice operator și tren de pe această rută și se elimină obligația rezervării de loc pentru distanța cuprinsă între 0 și 40 km. Totodată se stabilește principiul de decontare între operatori a sumelor încasate pentru trenurile altui operator.   În același timp, se propune introducerea unei definiții a conceptului de tarif de transport, în sensul ordonanței, care cuprinde atât tariful perceput pentru o legitimație de călătorie simplă, cât și tariful perceput pentru o legitimație de călătorie valabilă pentru efectuarea călătoriilor multiple, pe o anumită perioadă și distanță, de tip abonament, autorizație de călătorie sau, după caz, permis de călătorie.   1. La pct. 2 se propune modificarea art. 2, alin. (1) și (2) în sensul reglementării procedurii de elaborare și aprobare a propunerilor de acte normative privind tarifele care pot fi percepute de operatorii de transport feroviar public de călători, în baza fundamentărilor realizate de autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. 2. La pct. 3. se propune introducerea la art. 2 a patru alinieate noi, (21) - (24), care reglementează principiile de stabilire a tarifelor metropolitane, corelate între valorile stabilite de autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și cele stabilite de autoritățile locale competente, precum și mecanismul de evitare a plății unei compensații în exces. 3. La pct. 4, se propune, în plus, introducerea la art. 2 a unui alineat nou (25) prin care se stabilește o regulă predictibilă de actualizare a tarifelor stabilite prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, în corelare cu inflația și cu programul de mers de tren.   VI. La art. VI proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse O.U.G nr. 57/2011:   1. La punctul unic se propune eliminarea sintagmei „și de transport feroviar de călători” pentru a evita dubla reglementare în condițiile prevederilor O.U.G. nr. 56/2011 pentru stabilirea principiilor de aplicare a tarifelor de deservire generală în transportul feroviar public de călători, cu modificările și completările ulterioare.   VII. La art. VII 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 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.](act:20011%20-1) 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”. 4. La pct. 4 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.”. 5. La pct. 5 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”.   VIII. La art. VIII proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse O.U.G nr. 62/2016:   1. La punctul 1 se propune modificarea alineatului (1) de la art. 2 în sensul extinderii domeniilor de activitate în care își desfășoară activitatea curentă A.R.F., pentru a reflecta activitățile încredințate acesteia prin documentele strategice și programatice adoptate de Guvern în perioada 2021 – 2023 precum și modificările și completările aduse în 2023 la O.U.G. nr. 12/1998. Astfel, se propune: 2. stabilirea de competențe privind stabilirea, implementarea și monitorizarea indicatorilor de performanță, elaborarea și implementarea de programe necesare pentru eficientizarea și îmbunătățirea calității serviciilor publice, promovarea de reglementări în domeniul subvenționării serviciilor publice pentru serviciile de transport intermodal de marfă și transport public de marfă; 3. încheierea și gestionarea contractelor de servicii publice și asigurarea alocării subvențiilor, în limita fondurilor aprobate prin bugetul de stat, prevăzute în contractele de servicii publice, încheiate cu operatorii de transport feroviar public de marfă; 4. stabilirea, derularea și implementarea obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători transfrontalier; 5. stabilirea, derularea și implementarea, în calitate de autoritate competentă, în sensul de autoritate publică care are competența de a interveni în transportul feroviar public de marfă și multimodal în România; 6. elaborarea, în vederea aprobării prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, a propunerilor fundamentate privind reglementările în domeniul subvenționării obligațiilor de serviciu public; 7. asigurarea alocării subvențiilor prevăzute în contractele de servicii publice ; 8. achiziționarea și, după caz, închirierea de material rulant destinat predării, în cadrul contractelor de servicii publice către operatori de transport feroviar public de călători; 9. acţionarea în comun cu autoritățile administrației publice locale și, după caz, structurile de cooperare ale autorităților publice locale, pentru achiziționarea și, după caz, închirierea de material rulant, destinat predării, în cadrul contractelor de servicii publice către operatori de transport feroviar public ; 10. achiziționarea și, după caz, închirierea de material rulant destinat predării, în cadrul contractelor pentru implementarea obligațiilor de serviciu public pentru asigurarea serviciilor de transport feroviar de marfă de interes general, către operatori de transport feroviar public de marfă; 11. realizarea stategiilor și studiilor de specialitate în vederea identificării nevoii publice de modernizare și, după caz, conversie a unor vehicule feroviare existente în parcul propriu al operatorilor de transport feroviar public; 12. elaborarea şi actualizarea strategiilor de modernizare a vehiculelor feroviare existente în parcul propriu al operatorilor de transport feroviar public de călători sau, după caz, marfă, în scopul alinierii la cerinţele obligațiilor de serviciu public; 13. achiziționarea și, după caz, închirierea de bunuri mobile și imobile necesare activităților de remizare, întreținere, spălare și, după caz, alimentare a materialului rulant propriu, pentru prestarea obligațiilor de serviciu public pentru asigurarea serviciilor publice de transport feroviar de călători; 14. stabilirea, implementarea și monitorizarea indicatorilor de performanță pentru prestarea serviciilor de transport public feroviar de călători care vor sta la baza atribuirii contractelor de servicii publice și, după caz, a unor scheme de ajutor de stat; 15. elaborarea și implementarea de programe necesare pentru eficientizarea și îmbunătățirea calității serviciilor publice prestate pentru transportul public feroviar de călători, obligațiilor de serviciu public pentru serviciile de transport de marfă și multimodal; 16. încheierea și gestionarea contractelor de servicii publice cu operatorii de transport feroviar public de călători și operatorii de transport feroviar public de marfăl 17. elaborarea și fundamentarea de reglementări în domeniul utilizării eficiente a resurselor financiare alocate programelor de întreţinere destinate infrastructurii publice de transport feroviar; 18. stabilirea criteriilor pentru utilizarea eficientă a capacităţilor disponibile ale infrastructurii feroviare; 19. avizarea fundamentării solicitărilor suplimentare de trase ale operatorilor care au încheiate contracte de servicii publice de transport feroviar de călători; 20. elaborare documente de fundamentare pentru proiecte de cercetare, dezvoltare și inovare în domeniul vehiculelor și serviciilor feroviare și, după caz, pentru proiecte de investiții în infrastructuri sau bunuri feroviare de capital; 21. coordonare și participare la grupuri de lucru și, după caz, în echipe de implementare proiecte pentru proiecte de cercetare, dezvoltare și inovare în domeniul vehiculelor și serviciilor feroviare și, după caz, pentru proiecte de investiții în infrastructuri sau bunuri feroviare de capital 22. implementarea unor de proiecte de cercetare, dezvoltare și inovare în domeniul vehiculelor și serviciilor feroviare și, după caz, a unor proiecte de investiții în bunuri feroviare de capital. 23. La pct. 2 se propune completarea alin. (1) și (2) de la art. 5 în sensul includerii și a termenului de dezvoltare pentru a reflecta adecvat rezultatele activităților implementate conform prevederilor art. 2. 24. La pct. 3 se propune introducerea a patru alineate noi, alineatul (11) - (14) la art. 6 în sensul reglementării procedurilor de urmat în cazul unor probleme complexe în regim de urgență, dispuse de structurile permanente și, după caz, cu caracter temporar ale statului abilitate în acest sens. A.R.F. gestionează procedurile de plată pentru tipurile de cheltuieli acceptate la decontare și, pentru a exista predictibilitate și transparență în alocarea bugetară necesară unor astfel de potențiale intervenții, A.R.F. constituie, în bugetul de cheltuieli, Titlul IV. Subvenții, o rezervă, cu încadrarea în bugetul anual alocat 25. La pct. 4 se propune abrogarea, la art. 6 a alin. (3), (31) și (6) pentru a evita dubla reglementare cu art. 39 din O.U.G. nr. 12/1998. 26. La pct. 5 se propune completarea articolului 7, alin. (1) – (4) pentru a reflecta și activitățile propuse a fi completate în domeniul serviciilor publice de transport feroviar de marfă. 27. La pct. 6 se propune abrogarea alin. (5) de la articolul 7 deoarece materialul rulant este pus la dispoziția operatorilor de transport feroviar în baza prevederilor contractelor de servicii publice. Se evită astfel dubla reglementare. 28. La pct. 7 se propune abrogarea alin. (7) de la articolul 8 pentru a evita dubla reglementare cu noile prevederi ale art. 3, alin. (4). 29. La pct. 8 se propune modificarea art. 8, alin. (8) în sensul înlocuirii sintagmei „salariații A.R.F.” cu „personalul A.R.F.” pentru a corela cu prevederile Codului Administrativ și sintagma definită la art. 8, alin. (5).   IX. La art. IX proiectul de act normativ prevede adoptarea unor modificări și completări aduse Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 73/2019:   1. La pct. 1 se introduc două noi alineate, (4) și (5), pentru reglementarea modului de implementare a regulilor de siguranță feroviară specifice activităților de transport cu metroul. 2. La pct. 2 propune modificarea art.3, pct.4 în sensul înlocuirii sintagmei ,,Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul Autorității Feroviare Române, denumită în continuare AFER” cu ,,Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, denumită în continuare ASFR”, ca urmare a înființării ca instituție cu personalitate juridică potrivit Ordonanței Guvernului [nr.](act:20011%20-1) 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. 3. La pct. 3 se propune modificarea art.11, alin. (1) în sensul înlocuirii sintagmei ,,Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin AFER”, cu ,,Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR.” Și se propune modificarea art.11, alin. (2) în sensul înlocuirii sintagmei ,,Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin AFER”, cu ,,Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR.” 4. La pct. 4 se propune modificarea art.16, alin. (1) în sensul înlocuirii Ordonanței Guvernului nr. 95/1998, aprobată cu modificări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare cu Ordonanța Guvernului [nr.](act:20011%20-1) 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, iar alin. (4) se modifică în sensul definirii conducerii ASFR, formată din director general și consiliu de conducere și metoda de numire a conducerii ASFR. 5. La pct. 5 se propune introducerea la art. 16 a trei alineate noi (5) – (7) care reglementează criteriile de selecție a directorului general și a membrilor în consiliul de conducere în corelare cu prevederile Regulamentul delegat (UE) 2018/761 al Comisiei din 16 februarie 2018 de stabilire a metodelor comune de siguranță pentru supravegherea de către autoritățile naționale de siguranță după eliberarea unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1077/2012 al Comisiei, cu modificările și completările ulterioare și remunerarea membrilor din consiliul de conducere. 6. La pct. 6 se propune modificarea art. 18, alineatul (3) în sensul înlocuirii sintagmei ,,Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER, cu modificările și completările ulterioare” cu ,,Hotărârea Guvernului nr.309/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR”. 7. La pct. 7 se propune modificarea art. 19 în sensul înlocuirii sintagmei ,,site-ul AFER” cu ,,site-ul propriu”. 8. La pct. 8 se propune abrogarea art.27 în temeiul prevederilor art. 1 din OG. nr. 14/2023 care prevede faptul că ASFR preia activitățile din domeniul licențierii pentru transportul feroviar. 9. La pct. 9 se propune abrogarea art.28 în temeiul prevederilor art. 2 alin. (1) din OG nr. 14/2023 care prevede faptul că AFER preia activitățile din domeniul Organismului Notificat Feroviar Român - ONFR. 10. La pct. 10 se propune modificarea art. 29, alin. (2), lit.d) în sensul înlocuirii sintagmei ,,de pe site-ul AFER” cu ,,site-ul propriu”. 11. La pct. 11 se propune modificarea art. 29, alin. (4) în sensul înlocuirii sintagmei ,, în termen de cel mult 48 de ore” cu ,,în termen de cel mult 15 zile”.   X. La articolul X se propune abrogarea articolului 17 din Hotărârea Guvernului nr. 1453 din 8 decembrie 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, pentru a evita dubla reglementare cu cele ale art. 21 din O.U.G. nr. 56/2011.  XI. La articolul XI se propune supunerea spre adoptarea Guvernului, în termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a ordonanței de urgență, a propunerilor de hotărâri prevăzute la art. I, pct. 14, alin. (11), art. III, pct. 3, art. 136, alin. (11).  XII. La articolul XII se propune elaborarea de către Autoritatea pentru Reformă Feroviară , în termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a ordonanței de urgență, a propunerilor de caiete de sarcini și de contracte de servicii cu publice, prevăzute la art. I, pct. 15, alin. (12).  XIII. La articolul XIII se propune intrarea în vigoare la data de 1 ianuarie 2024 a prevederilor art. II care vizează modificarea O.G. nr. 112/1999, astfel încât ministerul transporturilor și infrastructurii să poată calcula impactul financiar asupra bugetului anual.  XIV. La articolul XIV se propune supunerea spre adoptarea de către ministrul transporturilor și infrastructurii a propunerile de ordine, elaborate de Autoritatea pentru Reformă Feroviară , prevăzute la art. II, pct. 7, alin. (5), (7) și (8) și art. V, pct. 1, alin. (11).  XV. La articolul XV se propune ca până la organizarea concursului de proiecte de management, conducerea Muzeului C.F.R. să fie asigurată de către un manager interimar, desemnat prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.  XVI. La articolul XVI se propune ca în termen de 60 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a ordonanței de urgență:  1. se emite ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii prevăzut la art. IV, pct. 3, art. 136, alin. (2);  2. să intre în vigoare contravențiile și sanțiunile prevăzute la art. V, pct. 19.  XVII. La articolul XVII se propune intrarea în vigoare în termen de de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a ordonanței de urgență a contravențiilor și sancțiunilor prevăzute la art. XI, pct. 10.  XVIII. La articolul XVIII se propune, în contextul reorganizării activității muzeistice din cadrul CENAFER ca Muzeul Național de Cale Ferată „ing. Ștefan Fălcoianu” prevăzută la art. IV, abrogarea Legii nr. 244/2018 pentru înființarea Centrului Muzeal al Locomotivelor, în condițiile în care centrul muzeal de la Dej este prevăzut ca muzeu regional, fără personalitate juridică din structura Muzeului Național de Cale Ferată „ing. Ștefan Fălcoianu”. |
| 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%.  Pe de altă parte, reglementarea proceselor de lucru la nivelul Autorității pentru Reformă Feroviară permite implementarea unor proiecte ce vizează achiziția a 131 trenuri nepoluante și a 16 locomotive electrice în perioada 2023-2026, cu un grad de absorbție a fondurilor europene nerambursabile de aproximativ 1,5 miliarde EURO.  Reglementarea activităților ASFR permite, între altele, monitorizarea proiectelor feroviare în concordanță cu prevederile standardelor tehnice de interoperabilitate, asigurând conformitatea cu normele europene în vederea recepționării lucrărilor. |
| 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 | Proiectul de act normativ vizează extinderea activităților pe care le implementează Autoritatea pentru Reformă Feroviară și în privința elaborării, supunerii spre aprobare și implementării de proiecte de cercetare, dezvoltare și inovare în sectorul feroviar, precum și de proiecte de digitalizare a sistemelor de eliberare și verificare a titlurilor de călătorie și a informării publicului călător. |
| 3.8.Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile | Proiectul de act normativ vizează încurajarea politicilor de transfer modal al fluxurilor de mărfuri și călători spre transportul feroviar, pentru atingerea obiectivelor de depoluare stabilite prin Pactul Verde, dar și încurajarea competitivității serviciilor feroviare de transport călători și mărfuri cu impact asupra reducerii unitare a efortului sprijinului public și creșterea durabilității economice a sectorului feroviar. |
| 3.9. Alte informații | Nu au fost identificate. |

**Secțiunea a-4a**

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

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Indicatori | Anul curent | Următorii 4 ani | | | | Media pe cinci ani |
| - mii lei - | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: | 2.500 | 2.750 | 3.160 | 3.320 | 3.480 | 3.042 |
| a) buget de stat, din acesta: | 2.500 | 2.750 | 3.160 | 3.320 | 3.480 | 3.042 |
| (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: | 0 | 1.480 | 1.615 | 1.693 | 1.780 | 1.314 |
| a) buget de stat, din acesta: | 0 | 1.480 | 1.615 | 1.693 | 1.780 | 1.314 |
| (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: | -2.500 | -1.270 | -1.545 | -1.627 | -1.700 | -1.728 |
| a) buget de stat | -2.500 | -1.270 | -1.545 | -1.627 | -1.700 | -1.728 |
| b) bugete locale |  |  |  |  |  |  |
| 4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare | Creșterea cheltuielilor anuale generate de categoria noua de beneficiari de autorizații de călătorie (salariații încadrați cu contract individual de muncă pe durată determinată de minim șase luni încadrați la compartimentele de specialitate feroviară din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, la operatorii de transport feroviar de călători ce au încheiat contracte de servicii publice) este compensată de veniturile suplimentare generate de utilizatorii biletelor metropolitane. | | | | | |
| 4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare | Nu este cazul | | | | | |
| 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](file:///C:\Users\user\sintact%204.0\cache\Legislatie\temp197918\00057056.htm) 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 propuneri de ordonanță de urgență nu generează un impact negativ asupra bugetului de stat, întrucât:  1. prin intrarea în vigoare a prevederilor art. II la data de 1 ianuarie 2024 nu se modifică cheltuielile pe anul bugetar 2023 și pentru anii bugetari 2024 - 2027 se prognozează un cost suplimentar de 2.000 mii lei/an;  2. prin intrarea în aplicare a prevederilor art. VI privind înființarea biletelor metropolitane, se vor atrage călători navetiști suplimentari care vor genera în medie 2.790 mii lei / an venituri în transportul feroviar de călători și, implicit, o reducere a nevoii de compensare de la bugetul de stat;  2. înființarea Muzeului C.F.R. se realizează prin reorganizarea CENAFER și cheltuielile aferente funcționării sunt cuprinse în bugetul de cheltuieli al CENAFER  3. activitățile suplimentare stabilite în sarcina ARF sunt prestate de către personalul prevăzut în HG 98/2017;  4. celelalte activități prevăzute se încadrează în bugetul alocat MTI  finanțarea activităților se realizează cu încadrarea în fondurile aprobate cu această destinație în bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și al unităților administrativ teritoriale. | | | | | |
| 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. Ordonanța Guvernului nr. 112/1999 privind călătoriile gratuite în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române, cu modificările și completările ulterioare  3. Ordonanța de Guvern nr. 58/2004 privind înfiinţarea Centrului Naţional de Calificare şi Instruire Feroviară - CENAFER, cu modificările și completările ulterioare  4. Ordonanța de Guvern nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate C.F.R. - S.A., cu modificările și completările ulterioare  5. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 56/2011 pentru stabilirea principiilor de aplicare a tarifelor de deservire generală în transportul feroviar public de călători, cu modificările și completările ulterioare  6. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2011 pentru abrogarea unor poziții din anexa la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 36/2001 privind regimul prețurilor și tarifelor reglementate, care se stabilesc cu avizul Oficiului Concurenței, precum și pentru aprobarea unor măsuri cu privire la ajustarea tarifelor de călătorie cu metroul și de transport feroviar, cu modificările și completările ulterioare  7. Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare  8. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 62/2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară, cu modificările și completările ulterioare  9. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 1002 din 12 decembrie 2019 cu modificările și completările ulterioare  10. Hotărârea Guvernului nr. 1453 din 8 decembrie 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  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 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 preliminat anual aferent implementării tuturor obligațiilor de servicii publice și, defalcat, pentru fiecare contract de servicii publice în parte și care părți ale contractelor de servicii publice sunt confidențiale și nu sunt publicate;  4. Actualizarea Ordinului Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 1697/2012 pentru aprobarea metodologiilor de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 112/1999 privind călătoriile gratuite în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române;  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  7. Actualizarea Hotărârii Guvernului nr. 98/2017 privind organizarea și funcționarea Autorității de Reformă Feroviară și pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor;  8. elaborare propunere de hotărâre a guvernului privind aprobarea structurii organizatorice și a numărului maxim de posturi ale Muzeului C.F.R.;  9. elaborare propunere de ordin al ministrului transporturilor privind aprobarea tarifelor practicate pentru activitățile de restaurare și conservare prestate către alte persoane fizice și juridice. |
| 5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice | Proiectul de act normativ nu modifică legislația în domeniul achizițiilor publice. |
| 5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE) | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5.6. Alte informații | Nu au fost identificate. |

**Secțiunea a 6-a**

**Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative | Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 561/2009. |
| 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 va fi 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. |
| 6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative | Proiectul de act normativ va fi supus avizării Agenției Naționale a Funcționarilor Public și Comisiei Naționale a Muzeelor și Colecțiilor. |
| 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 va fi supus avizării Consiliului Legislativ, Consiliului Concurenței și Consiliului Economic și Social.  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 normative**

|  |  |
| --- | --- |
| 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**

**Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ**

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

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Ordonanță *pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului feroviar,* pe care îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN MIHAI GRINDEANU**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**VICEPRIM-MINISTRU**

**MARIAN NEACȘU**

|  |  |
| --- | --- |
| **MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI PROIECTELOR EUROPENE**  **ADRIAN CÂCIU** | **MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI**  **ADRIAN-IOAN VEȘTEA** |
| **PREȘEDINTE AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU ACHIZIȚII PUBLICE**  **IULIANA FECLISTOV** | **MINISTRUL CULTURII**  **RALUCA TURCAN** |
| **MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE**  **LUMINIȚA-TEODORA ODOBESCU** | **MINISTRUL MUNCII**  **ȘI SOLIDARITĂȚII SOCIALE**  **MARIUS-CONSTANTIN BUDĂI** |
| **MINISTRUL FINANȚELOR**  **MARCEL-IOAN BOLOȘ** | **MINISTRUL JUSTIȚIEI**  **ALINA-ŞTEFANIA GORGHIU** |

|  |  |
| --- | --- |
| **SECRETAR DE STAT**  **IONUȚ-CRISTIAN SĂVOIU** | **SECRETAR DE STAT**  **CONSTANTIN-GABRIEL BUNDUC** |

**SECRETAR GENERAL**

**MARIANA IONIȚĂ**

**SECRETAR GENERAL ADJUNCT**

**ADRIAN DANIEL GĂVRUȚA**

**DIRECȚIA GENERALĂ JURIDICĂ**

**DIRECTOR GENERAL**

**MARIUS TOADER**

**DIRECȚIA ECONOMICĂ**

**DIRECTOR**

**LAURA GÎRLĂ**

**DIRECȚIA GENERALĂ PROGRAME EUROPENE TRANSPORT**

**DIRECTOR GENERAL**

**FELIX CORNELIU ARDELEAN**

**DIRECȚIA AFACERI EUROPENE ȘI RELAȚII INTERNAȚIONALE**

**DIRECTOR**

**GABRIELA SÎRBU**

**DIRECȚIA TRANSPORT FEROVIAR**

**DIRECTOR**

**DRAGOȘ ANOAICA**