

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul prezentului act normativ

Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

Având în vedere necesitatea accelerării absorbției fondurilor comunitare pentru dezvoltarea capacităților de infrastructură feroviară publică din portul Constanța, este necesar ca administrarea acelor părți ale infrastructurii feroviare publice implicate în proiect să se poată face de către alte companii naționale care beneficiază de acea finanțare, aflate sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în baza unui contract de concesiune încheiat, în numele statului, cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Prezenta ordonanță de urgență preia în totalitate dispozițiile Directivei 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, publicată Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE) cu nr. L 315 din 3 decembrie 2007, având termen de comunicare la Departamentul pentru Afaceri Europene luna mai 2009 și termen de notificare a transpunerii la Uniunea Europeană data limită de 4 iunie 2009.

1. Descrierea situației actuale

I. În anul 2001, Uniunea Europeană a adoptat directivele primului pachet feroviar, prin care s-a urmărit îmbunătățirea prevederilor privind separarea instituțională a infrastructurii de transport feroviar de serviciul de operare (marfă și călători), crearea unei concurențe între operatori, pe o infrastructură administrată separat, care să permită accesul acestora nediscriminatoriu. Tot în cadrul acestor Directive este prevăzut modul în care se face operarea pe infrastructura feroviara și măsurile de siguranță a traficului. În ceea ce privește operatorii, este introdusă obligativitatea licențierii acestora în vederea furnizării serviciului de transport sub auspiciile legislației europene, oferind astfel posibilitatea acțiunii lor pe teritoriul oricărui stat membru. Aceste măsuri au urmărit în primul rând eficientizarea transportului.

Directivele primului pachet feroviar au fost transpuse în legislația națională după cum urmează:

- *Directiva 2001/12/CE de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea rețelei feroviare comunitare* promovează o serie de măsuri în vederea exploatării eficiente a serviciilor de transport de călători și de mărfuri și pentru a se asigura transparență în finanțarea lor, inclusiv la nivelul subvențiilor sau al ajutoarelor plătite de stat și introduce necesitatea separării contabilității serviciilor de transport de călători de contabilitatea serviciilor de mărfuri.

Prevederile Directivei 2001/12/CE au fost implementate în legislația națională prin *Ordonanța de urgență nr. 125/2003 pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, adoptată cu modificări și completări prin Legea 128/2004.*

- *Directiva 2001/13/CE de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind autorizarea întreprinderilor feroviare* adoptată în vederea asigurării de servicii de transport corespunzătoare prin realizarea unui regim comun de autorizare ce prezintă garanția că toți operatorii de transport feroviar îndeplinesc anumite cerințe în ceea ce privește onorabilitatea, capacitatea financiară, competența profesională și furnizarea de servicii cu un grad ridicat de siguranță.

Măsurile directivei au fost transpuse în legislație prin OMTC nr.343/2003 actualizat prin OMTC nr. 535/2007 privind aprobarea normelor pentru acordarea licenței de transport feroviar și a certificatelor de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România.

- *Directiva 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță* adoptată în vederea asigurării accesului egal și nediscriminatoriu tuturor operatorilor de transport feroviar prin crearea de sisteme de tarifare și de alocare a capacităților într-o manieră transparentă care să satisfacă pe cât posibil nevoile utilizatorilor infrastructurii feroviare.

Pentru a se putea ține seama de nevoile utilizatorilor sau ale potențialilor utilizatori ai capacităților de infrastructură de a-și planifica operațiunile de transport, este important ca administratorul infrastructurii de transport să asigure alocarea capacităților într-un mod care să reflecte necesitatea de menținere și îmbunătățire a nivelului de siguranță al serviciilor.

Prevederile directivei au fost transpuse în legislația națională prin adoptarea Ordonanței nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.8/2004.

II. În anul 2004, Uniunea Europeană a adoptat al doilea pachet feroviar, iar în legislația națională a fost transpus astfel:

- Directiva 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, adoptată cu scopul armonizării la nivel comunitar a cerințelor de siguranță în transportul feroviar, pentru eliberarea licențelor corespunzătoare mecanicilor de tren și personalului însoțitor de bord care efectuează sarcini de siguranță.

Implementarea măsurilor prevăzute de această directivă au fost adoptate în legislația națională prin *Legea 55/2006 privind siguranța feroviară.*

- Directiva 2004/50/CE de modificare a Directivei 96/48/CE a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și a Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional, prin care sunt adoptate măsuri prin care sunt stabilite cerințele și procedurile necesare în vederea exploatării subsistemelor feroviare (material rulant, cale ferată etc.) astfel încât să nu compromită respectarea cerințelor tehnice esențiale atunci când sunt integrate în sistemul feroviar transeuropean.

Directiva a fost transpusă prin adoptarea Hotărârii Guvernului nr. 1563/2006 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 1.533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză și a Hotărârii Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean.

- *Directiva 2004/51/CE de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ale cărei prevederi acordă operatorilor de transport feroviar condiții echitabile de acces la rețeaua transeuropeană de transport feroviar în vederea furnizării de servicii de transport internațional de marfă. Prevederile directivei au fost implementate în legislația națională prin adoptarea Legii 155/2005 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.*

III. Al treilea pachet feroviar a fost adoptat în anul 2007, în scopul liberalizării transportului internațional de călători.

În pachetul III feroviar sunt incluse:

- *Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare.*

Termen pentru transpunere: 04 iunie 2009

- *Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar.*

Termen pentru transpunere: 04 decembrie 2009

- *Regulamentul 1371/2007/CE privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar.*

IV. În anul 1998, în temeiul Ordonanței de urgență nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, s-a creat cadrul juridic necesar separării instituționale a activității de exploatare și întreținere a infrastructurii feroviare de activitatea de operare a serviciilor de transport feroviar.

Această reorganizare a fost efectuată în spiritul Directivei 91/440/CE privind dezvoltarea căilor ferate comunitare, respectând totodată criteriile economiei de piață, având în principal următoarele scopuri:

- separarea activităților de exploatare și întreținere a infrastructurii feroviare publice de activitățile de operare a serviciilor de transport feroviar;
- accesul echitabil și nediscriminatoriu al operatorilor de transport feroviar pe infrastructura feroviară;
- liberalizarea tarifelor la transportul feroviar de marfă.

	<p>Potrivit OUG 12/1998 și a Hotărârii Guvernului nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române cu modificările și completările ulterioare, Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.”-S.A. administrează infrastructura feroviară, formată din elementele necesare circulației și manevrei materialului rulant, atribuindu-se în concesiune infrastructura feroviară.</p> <p>În cadrul Programului Operațional Sectorial de Transport 2007-2013, în cadrul Axei prioritare 2 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport, în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport a fost depusă cererea de finanțare “Dezvoltarea capacității feroviare în zona fluvio-maritimă a Portului Constanța”.</p>
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<p>Pentru semnarea contractului de finanțare dintre Autoritatea de Management pentru POS Transport și în vederea implementării proiectului, se impune trecerea administrării infrastructurii feroviare din Portul Constanța în administrarea Companiei Naționale "Administrația Porturilor Maritime Constanța" S.A, în baza unui contract de concesiune încheiat cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.</p> <p>Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime Constanța" - S.A. este societate comercială pe acțiuni, cu un capital social subscris și integral vărsat la data de 31.12.2008 în valoare de 68.456.270 lei, fiind divizat în 6.845.627 acțiuni nominative, dematerializate, cu o valoare nominală de 10 lei fiecare.</p> <p>Participarea acționarilor la profit și pierderi este după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Statul Român reprezentat prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii deține un număr de 4.107.377 acțiuni reprezentând 60% din capitalul social și din profitul sau pierderile Companiei; b) S.C. Fondul Proprietatea S.A. deține un număr de 1.369.125 acțiuni, reprezentând 20% din capitalul social și din profitul sau pierderile Companiei; c) Consiliul Local al Municipiului Constanța deține un număr de 1.369.125 acțiuni, reprezentând 20% din capitalul social și din profitul sau pierderile Companiei. <p>Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime Constanța" - S.A. desfășoară, în principal, activități de interes public național, fiind înființată în baza Hotărârii Guvernului nr. 517/1998.</p>

În conformitate cu dispozițiile art.6 din Ordonanța Guvernului nr.22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, republicată, modificată și completată prin Ordonanța de urgență nr.86/2007, infrastructura de transport naval este constituită și din căile ferate din interiorul porturilor, infrastructură care poate fi, în conformitate cu dispozițiile art.27² din același act normativ, dată în administrarea administrațiilor portuare, sau poate fi concesionată acestora, în condițiile legii.

Pentru promovarea unor proiecte din cadrul Programului Operațional POS-T 2007-2013 și pentru implementarea proiectelor care necesită modernizarea unei părți a infrastructurii feroviare în cadrul proiectului care beneficiază de fonduri europene în cadrul POS-T, de către altă companie decât Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., este necesară concesionarea acelei părți a infrastructurii pe perioada implementării proiectului.

Neaccelerarea absorbției fondurilor comunitare ar avea consecințe negative asupra procesului de modernizare a infrastructurii de transport și afectarea dezvoltării economice.

În acest sens, întârzierile în procesul de absorbție a fondurilor structurale și de coeziune pot determina pierderea fondurilor alocate de Comisia Europeană prin Programul Operațional Sectorial de Transport pentru anii 2007, 2008, 2009. Alocările aferente anilor 2007 – 2009 trebuie utilizate în maxim 3 ani de la alocare. Aceasta înseamnă că sumele alocate pentru anul 2007 trebuie cheltuite până în 2010, în caz contrar fondurile respective vor fi pierdute. Trebuie subliniat faptul că, pentru anul 2009 există o presiune destul de mare, pentru acest an fiind reportate o parte din fondurile aferente anilor 2007 și 2008, la care se adaugă valoarea aferentă anului 2009. Prelungirea întârzierilor în procesul de absorbție a fondurilor structurale și de coeziune în domeniul de transport va determina o presiune foarte mare pentru anul 2010, existând posibilitatea incapacității de absorbție a acestora. Impactul pierderii acestor fonduri va determina și întârzierea implementării proiectelor de infrastructură, datorită lipsei resurselor de finanțare.

De asemenea, neaccelerarea absorbției acestor fonduri determină întârzierea procesului de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare, ceea ce va avea un impact socio-economic negativ. Din punct de vedere economic, amânarea acestor acțiuni poate determina ratarea/nerealizarea unor investiții străine/naționale private, în diferite sectoare ale economiei. În

	<p>același timp, efectele negative vor fi resimțite și la nivelul cetățeanului (prelungirea timpului de parcurgere a unor distanțe, etc).</p> <p>În condițiile actuale, întârzierea absorbției fondurilor structurale și de coeziune poate determina accentuarea crizei economico-financiare. În acest context, fondurile structurale și de coeziune reprezintă un sprijin nerambursabil care poate sprijini relansarea activităților economice afectate de lipsa fondurilor, prin furnizarea resurselor necesare.</p> <p>Adoptarea în regim de urgență a proiectului de act normative este justificată și de necesitatea respectării termenului de 04 iunie 2009 pentru notificarea transpunerii Directivei 2007/58/CE la Comisia Europeană, pentru care procedura de notificare ar trebui să fie demarată în luna mai. Începând cu data aderării, România are obligația de a aplica în întregime acquis-ul comunitar. În aceste condiții, potrivit legislației comunitare, România va avea obligația de notificare, către Comisia Europeană, a măsurilor luate pentru transpunerea prevederilor tuturor directivelor în vigoare, inclusiv pentru Directiva 2007/58/CE. Temeiul juridic al procedurii de notificare îl reprezintă art. 53 din Protocolul Tratatului de Aderare/Actul de Aderare. În lipsa notificării, Comisia Europeană declanșează automat procedura de încălcare a obligației de comunicare a măsurilor, sancțiunile fiind inclusiv de natură financiară.</p> <p>Prin prezentul proiect de act normativ se reglementează deschiderea accesului transportului feroviar al călătorilor pe rute internaționale, pentru furnizarea căruia operatorii de transport feroviar vor fi obligați să staționeze, să îmbarce și să debarce pasageri pe teritoriul României.</p> <p>Prevederile referitoare la liberalizarea transportului feroviar internațional de călători nu se vor aplica serviciului de transport feroviar de călători prestat în tranzit pe căile ferate din România și care începe și se încheie în afara teritoriului comunitar. Operatorii de transport feroviar din statele membre ale Uniunii Europene vor avea începând cu 1 ianuarie 2010 dreptul de acces la infrastructura feroviară din România în scopul furnizării unui serviciu de transport feroviar internațional de călători. Pe parcursul derulării serviciului de transport feroviar internațional de călători, aceștia au dreptul să îmbarce călători din orice stație situată pe ruta internațională respectivă și să îi debarce în altă stație, inclusiv în stații situate pe teritoriul aceluiași stat.</p>
<p>3. Alte informații</p>	

Secțiunea a 3-a
Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1. Impactul macro-economic
Actul normativ nu se referă la acest subiect

2. Impact asupra mediului de afaceri
Actul normativ nu se referă la acest subiect

3. Impact social
Actul normativ nu se referă la acest subiect

4. Impact asupra mediului
Actul normativ nu se referă la acest subiect

5. Alte informații
Nu este cazul

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

-mii- lei

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii						

c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii						
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
7. Alte informații						
Secțiunea a 5-a Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare						
1. Proiecte de acte normative în vigoare						
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie: Actul normativ transpune Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare						
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente: Nu este cazul						
4. Evaluarea conformității: Conformitatea este deplină						
Denumirea actului sau documentului comunitar, numărul, data adoptării și data publicării: Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, publicată <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE) cu nr. L 315 din 03 decembrie 2007.</i>	Gradul de conformitate (se conformează /nu se conformează) Conformitatea este deplină		Comentarii			

5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente: Nu au fost identificate	
6. Alte informații: Nu este cazul	
Secțiunea a 6-a Consultări efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ	
1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, instituite de cercetare și alte organisme implicate:	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (4) 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 Guvernului nr. 1226/2007.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ:	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative:	Actul normativ nu se referă la acest subiect
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente:	Actul normativ nu se referă la acest subiect
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ, prin avizul nr. 553/28.05.2009. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Curtea de Conturi.
6. Alte informații Nu este cazul	

Secțiunea a 7-a
Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ:

Proiectul de act normativ a fost publicat pe site-ul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii conform Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.

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:

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

3. Alte informații

Secțiunea a 8-a
Măsuri de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale:

Această ordonanță de urgență va fi pusă în aplicare de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar, administratorul infrastructurii feroviare și de către operatorii de transport feroviar de călători.

2. Alte informații
Nu au fost identificate

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, în vederea aprobării Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

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

EMIL BOC

TABEL COMPARATIV

Actele normative naționale: Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 834 din 09/09/2004, cu modificările și completările ulterioare

Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004

Proiectul de act normativ propus: Proiect de Ordonanță de urgență pentru modificarea unor acte normative din domeniul feroviar

	Legislația actuală		Legislația propusă	Obs.
Art./ Para		Art./ Para		
1	2	3	4	5
		Pr. OUG Art.I	Art. I –Ordonanța de urgență nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române republicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 834 din 09/09/2004, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:	
Art. 1 alin. (10) lit. c)	c) grup internațional - orice asociație constituită din cel puțin doi operatori de transport feroviar, cu sedile stabilite în state diferite, în vederea efectuării de prestații de transporturi feroviare internaționale;	Art. I Pct. 1	1. La articolul 1 alineatul (10), litera c) se abrogă.	
		Art. I Pct. 2	2. După litera d), a alineatului (10) al articolului 1 se introduc două noi litere, litera e) și litera f), cu următorul cuprins: “e) serviciu de transport feroviar internațional de călători	

			<p>–serviciu de transport feroviar călători în cadrul căruia trenul traversează cel puțin o frontieră al unui stat membru și al cărui scop principal este acela de a transporta călători între stații aflate în state membre diferite, în cadrul căruia se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din compunerea trenului, iar diferitele segmente ale acestuia pot avea origini și destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze cel puțin o frontieră de stat;</p> <p>f) tranzit - traversarea teritoriului comunitar, realizată fără încărcare sau descărcare de bunuri și/sau fără îmbarcarea sau debarcarea călătorilor pe teritoriul comunitar”.</p>	
Art. 7 alin. (2) lit. n)	n) avizează tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare publice și le supune spre aprobare Guvernului;	Art. I Pct. 3	<p>3. La articolul 7 alineatul (2), litera n) se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>“ n) avizează metodologia de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare publice prevăzută în contractul de activitate al companiei naționale care administrează infrastructura feroviară, încheiat cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii conform prevederilor art. 37-39”.</p>	
		Art. I Pct. 4	<p>4. După alineatul (2) al articolului 9, se introduce un nou alineat, alin. (3), cu următorul cuprins:</p> <p>(3) Părți ale infrastructurii feroviare publice a statului pot fi concesionate, în condițiile legii, și altor companii naționale aflate sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii</p>	
Art. 18 alin. (2)	(2) Operatorii de transport feroviar străini și grupurile internaționale care realizează transport feroviar sunt acceptați pentru circulație pe infrastructura feroviară publică în condițiile legii și acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.	Art. I Pct. 5	<p>5. Alineatul (2) și alineatul (2¹) al articolului 18, se modifică și vor avea următorul cuprins:</p> <p>„(2) Operatorii de transport feroviar străini care realizează transport feroviar sunt acceptați pentru circulație pe infrastructura feroviară publică în condițiile legii, acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.</p> <p>(2¹) Operatorilor de transport feroviar străini, care dețin o licență într-un stat membru al Uniunii Europene</p>	
Art. 18 alin. (2 ¹)	(2 ¹) Începând cu data aderării României la Uniunea Europeană, operatorilor de transport			

	<p>feroviar străini și grupurilor internaționale, care dețin o licență într-un stat membru al Uniunii Europene conform legislației aplicabile în Comunitate, li se acordă dreptul de acces, în condiții echitabile, pe infrastructura feroviară din România, în scopul exploatării oricărui tip de serviciu de transport feroviar de marfă.</p>		<p>conform legislației aplicabile în Comunitate, li se acordă dreptul de acces, în condiții echitabile, pe infrastructura feroviară din România, în scopul exploatării oricărui tip de serviciu de transport feroviar de marfă”.</p>	
		<p>Art. I Pct. 6</p>	<p>6. După articolul 18, se introduce un nou articol, articolul 18¹, cu următorul cuprins: „Art. 18¹. - (1) Începând cu 1 ianuarie 2010, operatorii de transport feroviar din statele membre ale Uniunii Europene vor avea drept de acces la infrastructura feroviară din România în scopul furnizării serviciului de transport feroviar internațional de călători. a) Pe parcursul derulării serviciului de transport feroviar internațional de călători, aceștia au dreptul să imbarce călători din orice stație situată pe ruta internațională respectivă și să îi debarce în altă stație, inclusiv în stații situate pe teritoriul aceluiași stat; b) În cazul în care, în România, ponderea transportului feroviar internațional de călători constituie mai mult de jumătate din cifra aferentă fluctuației călătorilor clienți ai operatorilor de transport feroviar, dreptul de acces la infrastructura feroviară se acordă începând cu data de 1 ianuarie 2012. c) În urma unei solicitări înaintate de către autoritățile competente și/sau de către operatorii de transport feroviar, Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar, înființat în conformitate cu prevederile art. 30 din Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, aprobată cu completări și modificări prin Legea 8/2004, trebuie să stabilească dacă scopul principal al serviciului prestat este acela de a transporta călători între stații situate în state membre diferite;</p>	

		<p>Art. I Pct. 6</p> <p>(2) Dacă între un punct de plecare și o destinație există unul sau mai multe contracte de servicii publice, dreptul de acces la serviciile exploatate prevăzut la alineatul (1) poate fi limitat prin Hotărâre a Guvernului.</p> <p>a) O astfel de limitare trebuie să nu aibă ca efect restrângerea dreptului de îmbarcare a călătorilor în orice stație situată pe ruta unui serviciu internațional și de debarcare a acestora în altă stație, inclusiv în stațiile situate în același stat membru, cu excepția cazului în care exercitarea acestui drept ar periclita echilibrul economic al unui contract de servicii publice;</p> <p>b) În urma unei solicitări din partea autorității sau autorităților competente care au încheiat contractul de servicii publice, precum și a oricărei alte autorități competente interesate care are dreptul de a limita accesul în înțelesul prezentului articol, a administratorului infrastructurii sau a operatorului de transport feroviar care execută contractul de servicii publice, Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar trebuie să stabilească, pe baza unei analize economice obiective și a unor criterii predeterminate, dacă echilibrul economic respectiv ar fi periclitat;</p> <p>c) Autoritățile competente și operatorii de transport feroviar care prestează aceste servicii publice, trebuie să pună la dispoziția Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar informațiile necesare, în limite rezonabile, pentru a putea lua o decizie;</p> <p>d) Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar analizează informațiile puse la dispoziție, cu consultarea tuturor părților implicate, și informează părțile cu privire la decizia sa motivată în termen de 30 de zile și, în orice caz, în maximum două luni de la primirea tuturor informațiilor relevante;</p> <p>e) Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar trebuie să prezinte motivele care stau la baza deciziei sale și să specifice termenul și condițiile în care autoritatea sau</p>	
--	--	--	--

			<p>autoritățile competente în materie relevante, administratorul infrastructurii, operatorul de transport feroviar care execută contractul de servicii publice ori operatorul de transport feroviar care solicită accesul, pot contesta decizia, în conformitate cu Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004 publicată în Monitorul Oficial al României nr. 1.154, Partea I, cu modificările și completările ulterioare;</p>	
		<p>Art. I Pct. 6</p>	<p>(3) Dreptul de îmbarcare și de debarcare a călătorilor în stațiile situate pe teritoriul României pe ruta unui serviciu de transport internațional de călători, poate fi limitat în cazul în care a fost acordat dreptul exclusiv de a transporta călători între stațiile respective conform unui contract de concesiune atribuit înainte de 4 decembrie 2007 pe baza unei proceduri competitive de atribuire desfășurată în condiții de competitivitate și echitate și în conformitate cu principiile aplicabile de drept comunitar. Această limitare poate continua pe durata inițială a contractului, dar nu mai mult de 15 ani, oricare dintre aceste două termene este cel mai scurt.</p>	
		<p>Art. I Pct. 6</p>	<p>(4) Dispozițiile prezentei legi nu vor impune acordarea, înainte de 1 ianuarie 2010, a dreptului de acces menționat la alineatul (1) operatorilor de transport feroviar și filialelor lor controlate direct sau indirect, care dețin licență de transport feroviar într-un stat membru în care nu sunt acordate drepturi de acces asemănătoare.</p>	
		<p>Art. I Pct. 6</p>	<p>(5) Deciziile menționate la alineatul 2), 3) și 4) sunt supuse controlului judecătoresc, în conformitate cu Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004 cu modificările și completările ulterioare.</p>	

		<p>Art. I Pct. 6</p> <p>(6) Fără a aduce atingere prevederilor alin. (2), autoritatea responsabilă pentru transportul feroviar de călători are dreptul a preleva un tarif de la operatorii de transport feroviar care oferă servicii pentru călători pentru exploatarea rutelor care intră în competența autorității respective, între două stații pe teritoriul național, în condițiile prevăzute de prezentul alineat.</p> <p>a) În acest caz, operatorilor de transport feroviar care oferă servicii de transport feroviar intern sau internațional de călători, le este aplicat același tarif pentru exploatarea rutelor care intră în competența autorității respective.</p> <p>b) Tariful va fi stabilit prin hotărâre de Guvern , atunci când condițiile de dezvoltare a pieței de transport feroviar internațional de călători o impun.</p> <p>c) Tariful are scopul de a compensa autoritatea pentru obligațiile de serviciu public stabilite în contracte de servicii publice atribuite conform prevederilor în vigoare.</p> <p>d) Venitul obținut din aceste tarife și plătit cu titlu de compensație nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în tot sau în parte costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public relevante, ținând cont de încasările pertinente și de un nivel rezonabil de profit pentru executarea obligațiilor respective.</p> <p>e) Tariful respectiv va fi stabilit conform legislației naționale și comunitare în vigoare cu respectarea principiilor echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității, mai cu seamă între prețul mediu al serviciului pentru călător și nivelul tarifului perceput. Tarifele totale percepute în temeiul prezentului alineat nu trebuie să pericliteze viabilitatea economică a serviciului de transport feroviar internațional de călători căruia îi sunt aplicate.</p> <p>f) Informațiile necesare în vederea identificării originii și utilizării tarifelor trebuie să fie păstrate de către autoritățile competente și vor fi puse la dispoziția</p>	
--	--	--	--

			Comisiei Europene.	
		Art. I Pct. 6	(7). Prevederile prezentului articol nu se aplica serviciului de transport feroviar de călători prestat în tranzit, care începe și se încheie în afara teritoriului comunitar	
		Art.I Pct.7	7. Alineatul (1) al articolului 23 se modifică și va avea următorul cuprins: „(1) Operatorii de transport feroviar, licențiați să efectueze transporturi publice sau în interes propriu, de marfă și/sau de călători, folosind capacitățile infrastructurii feroviare plătesc un tarif de utilizare a acesteia, calculat conform metodologiei de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare prevăzută în contractul de activitate al companiei naționale care administrează infrastructura, încheiat cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii conform prevederilor art. 37-39”.	
		Art. II	Art. II – Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 623 din 31/08/2003, modificarea și completarea după cum urmează:	
		Art. II Pct. 1	1. Alineatul (3) al articolului 1, se completează cu o nouă literă, litera. f), care va avea următorul cuprins: “f) operațiuni de transport sub forma serviciilor feroviare care sunt prestate în tranzit pe teritoriul comunitar”.	
		Art. II Pct. 2	2. După litera p) a articolului 2, se completează cu o nouă literă, litera. r), care va avea următorul cuprins: “r) tranzit - traversarea teritoriului comunitar, realizată fără încărcare sau descărcare de bunuri și/sau fără îmbarcarea sau debarcarea călătorilor pe teritoriul național”.	

		<p>Art. II Pct. 3</p>	<p>3. După alineatul (6) al articolului 13, se introduce un nou alineat, alineatul (7), care va avea următorul cuprins:</p> <p>(7) În cazul în care un operator de transport feroviar intenționează să solicite o capacitate de infrastructură în vederea prestării unui serviciu de transport internațional de călători, acesta trebuie să informeze administratorul de infrastructură și Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar.</p> <p>(8) Pentru a înlesni evaluarea scopului serviciului internațional de a transporta călători între stații situate în state membre diferite, precum și a potențialului impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar trebuie să se asigure că sunt informate toate autoritățile competente care au atribuit un serviciu transport feroviar de călători definit într-un contract de servicii publice, toate celelalte autorități competente interesate, care au dreptul de a limita accesul precum și operatorii de transport feroviar care execută contractul de servicii publice pe trasa alocată serviciului public de transport feroviar internațional de călători</p>	
<p>Art. 17 alin. 5</p>	<p>(5) Acordul-cadru se încheie, în principiu, pe o durată de 5 ani. Administratorul infrastructurii își poate da acordul, în unele cazuri specifice, pentru perioade mai mici sau mai mari. Orice perioadă cu o durată mai mare de 5 ani va fi justificată de existența unor contracte comerciale, a unor investiții particulare sau a unor riscuri și se aprobă cu avizul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului. O durată mai mare de 10 ani nu este posibilă decât în cazuri excepționale, în principal atunci când este vorba de investiții importante și pe termen lung și, în special, atunci când acestea fac obiectul unor</p>	<p>Art. II Pct. 4</p>	<p>4. Alineatul (5) al articolului 17, se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>“(5) Acordul-cadru se încheie, în principiu, pe o durată de cinci ani și poate fi prelungit pentru perioade egale cu durata inițială. În anumite situații, administratorul infrastructurii poate conveni asupra unei perioade mai scurte sau mai lungi, orice perioadă mai lungă de cinci ani trebuie justificată prin existența unor contracte comerciale ori investiții specializate sau riscuri.</p> <p>a) Pentru serviciile care utilizează o infrastructură specializată menționate la articolul 24 și care necesită investiții substanțiale și pe termen lung, justificate în mod corespunzător de către solicitant, acordul-cadru poate</p>	

	angajamente contractuale."		<p>avea o durată de 15 ani.</p> <p>b) Orice termen mai lung de 15 ani poate fi permis doar în situații excepționale, în special în cazul unor investiții de mare anvergură și pe termen lung și mai ales în situația în care aceste investiții fac obiectul unor angajamente contractuale, inclusiv al unui plan multianual de amortizare, situație în care, cerințele solicitantului pot viza descrierea amănunțită a caracteristicilor capacității respective, inclusiv frecvența, volumul și calitatea traseelor, care urmează să fie puse la dispoziția solicitantului pe durata acordului-cadru.</p> <p>c) Administratorul infrastructurii poate reduce capacitățile de infrastructură care, pe o perioadă de cel puțin o lună, au fost utilizate sub pragul stabilit conform prevederilor art. 27;</p> <p>d) Începând cu 1 ianuarie 2010 acordul-cadru se elaborează pe o perioadă de 5 ani, și poate fi prelungit o singură dată, pe baza caracteristicilor capacității utilizate de către solicitanții care exploatează serviciile înaintea datei de 1 ianuarie 2010, cu scopul de a ține cont de investițiile specializate sau de existența contractelor comerciale. Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar este responsabil cu autorizarea intrării în vigoare a unui astfel de acord".</p>	
		Art. II Pct. 5	<p>5. După alineatul (1) al articolul 30, se introduc trei noi alineate, alin. (1¹ - 1³), cu următorul cuprins:</p> <p>„(1¹) Consiliul de supraveghere este independent din punct de vedere funcțional de orice autoritate competentă implicată în atribuirea unui contract de servicii publice.</p> <p>(1²) Președintele și membrii Consiliului de supraveghere trebuie să îndeplinească următoarele condiții:</p> <p>a) să fie cetățeni români cu o experiență de cel</p>	

		<p>puțin 5 ani într-unul dintre domeniile menționate la alin. (1);</p> <p>b) să nu aibă mențiuni în cazierul judiciar cu privire la fapte săvârșite în exercițiul funcției;</p> <p>c) să nu dețină acțiuni sau părți sociale, direct sau indirect, la administratorii infrastructurii feroviare, organismele de tarifare a infrastructurii feroviare, organismele de alocare a capacităților de infrastructură feroviară și/sau operatorii de transport feroviar;</p> <p>d) să nu aibă raporturi de muncă cu administratorii infrastructurii feroviare, organismele de tarifare a infrastructurii feroviare, organismele de alocare a capacităților de infrastructură feroviară și operatorii de transport feroviar;</p> <p>e) președintele și membrii Consiliului nu pot îndeplini sarcini care au legătură cu atribuirea contractelor de servicii publice de transport feroviar.</p> <p>(1³) Președintele sau membrii care, în momentul numirii sau pe parcursul mandatului, se află în una dintre situațiile de incompatibilitate prevăzute la alin. (1³) lit. c)-e) au la dispoziție un termen de cel mult 3 luni pentru ieșirea din starea de incompatibilitate.</p> <p>(1⁴) Președintele și membrii Consiliului de supraveghere nu se subordonează ierarhic din punct de vedere administrativ în ceea ce privește exercitarea atribuțiilor specifice funcției de membru în Consiliul de Supraveghere.</p> <p>(1⁵) Mandatul președintelui și al membrilor Consiliului de supraveghere este de 5 ani și poate fi reînnoit.</p> <p>(1⁶) Mandatul președintelui și al membrilor Consiliului de supraveghere încetează în următoarele situații:</p> <p>a) dacă nu este îndeplinită oricare dintre condițiile prevăzute la alin.(1³).</p> <p>b) în situația imposibilității de a-și îndeplini</p>	
--	--	---	--

		<p>mandatul mai mult de 120 de zile calendaristice consecutive dintr-un interval de 140 de zile;</p> <p>c) în caz de condamnare penală prin hotărâre judecătorească definitivă, pentru care nu a intervenit reabilitarea;</p> <p>d) prin demisie;</p> <p>e) prin deces;</p> <p>f) la expirarea sa;</p> <p>g) în caz de nerespectare a termenului de 3 luni pentru ieșirea din starea de incompatibilitate reglementat la alin.1³.</p> <p>(1⁷) Hotărârea de revocare din funcție a membrilor Consiliul de supraveghere poate fi atacată la instanțele de contencios administrativ sau instanțele competente, potrivit legii, în termen de 30 zile de la data aducerii ei la cunoștința persoanei revocate.</p> <p>(1⁸) Membrii ale căror mandate au expirat rămân în funcție până la numirea succesorilor lor.</p>	
--	--	--	--