

EXPUNERE DE MOTIVE

1. Titlul proiectului de act normativ

LEGE

privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european

2. Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale

În Cartea sa albă din 2011 privind politica în domeniul transporturilor, adoptată la 28 martie 2011, Comisia a prezentat viziunea sa privind un spațiu feroviar unic european, cu o piață feroviară internă în care operatorii de transport feroviar europeni să poată oferi servicii fără bariere tehnice și administrative inutile. Pornind de la necesitatea reducerii drastice a emisiilor poluante și de la necesitatea reducerii dependenței de petrol a economiilor europene, Cartea Albă recomandă creșterea competitivității transportului feroviar, măsură care permite atingerea acestor obiective. Mai multe inițiative politice au recunoscut potențialul infrastructurii feroviare în calitate de coloană vertebrală a pieței interne și factor determinant al unei creșteri durabile. Concluziile Consiliului European din ianuarie 2012 au subliniat importanța realizării potențialului de creștere al unei Piețe unice pe deplin integrate, inclusiv prin măsuri privind industriile de rețea. Comunicarea Comisiei privind acțiunile pentru stabilitate, creștere și ocuparea forței de muncă, adoptată la 30 mai 2012, a subliniat importanța unei reduceri suplimentare a sarcinii de reglementare și a barierelor la intrarea în sectorul feroviar. De asemenea, Comunicarea Comisiei privind consolidarea guvernantei Pieței unice, adoptată la 8 iunie 2012, a subliniat importanța sectorului transporturilor.

În același timp, pentru cadru financiar multianual (2014-2020), Comisia a propus crearea „Mecanismului Conectarea Europei” (MCE) și alocarea pentru infrastructura de transport a 31,7 miliarde EUR din pachetul financiar total de 50 de miliarde EUR.

În ultimul deceniu, trei pachete legislative feroviare au deschis progresiv piețele naționale, îmbunătățind competitivitatea căilor ferate și interoperabilitatea lor la nivelul UE. Cu toate acestea, în ciuda evoluțiilor considerabile ale acquis-ului UE, ponderea modală a căilor ferate în cadrul transportului intra-UE a rămas modestă.

Pentru a face transportul feroviar eficient și competitiv cu alte modalități de transport, statele membre ar trebui să se asigure că operatorii de transport feroviar au statut de operatori

independenți care se comportă în manieră comercială și se adaptează la nevoile pieței.

Pentru a asigura dezvoltarea viitoare și funcționarea eficientă a sistemului feroviar, ar trebui să se facă distincția între furnizarea de servicii de transport și administrarea infrastructurii. Dată fiind această situație, este necesar ca cele două activități să fie gestionate separat și să aibă conturi separate. Dacă sunt îndeplinite cerințele legate de separare, nu apar conflicte de interes și se garantează confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial.

În noiembrie 2012, Comisia Europeană a publicat în *Jurnalul Oficial L 343, din data de 14.12.2012*, Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european. Această directivă unifică Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare, Directiva 95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare.

Una din sarcinile României în calitate de stat membru al Uniunii Europene este acela de a transpune directivele europene până la termenul impus. În cazul prezentei directive, termenul limită este 16 iunie 2015.

La data preconizată, conform prevederilor art. 56 alin.(5) din Directiva 2001/34/UE, trebuie să fie asigurată în mod adecvat, din perspectiva resurselor umane și materiale alocate acestei activități, capacitatea administrativă a organismelor cu atribuții în domeniul reglementării feroviare, în speță Consiliul de supraveghere în domeniul feroviar din cadrul Consiliului Concurenței.

Dacă actul normativ național de transpunere este notificat Comisiei Europene după data limită impusă, se declanșează automat procedura de încălcare (infringement) de către Comisie pentru necomunicarea măsurilor naționale de transpunere a directivei (art. 258 al Tratatului privind Funcționarea Uniunii Europene). În condițiile neconformării solicitărilor Comisiei în termen, aceasta se poate adresa Curții de Justiție a Uniunii Europene pentru neconformarea cu dreptul european.

Astfel, conform Art. 260 alin (3) al Tratatului privind Funcționarea Uniunii Europene, în cazul unei cereri introductive la Curtea de Justiție a Uniunii Europene pentru necomunicarea măsurilor de transpunere a unei directive (constatarea neîndeplinirii obligațiilor), Comisia poate propune

Curții impunerea plății unei sume forfetare sau a unei penalități cu titlu cominatoriu, în aceeași hotărâre.

În data de 22 iulie 2015, Comisia Europeană a deschis cauza nr. 2015/0335 constând în neîndeplinirea obligațiilor de comunicare a măsurilor naționale de transpunere a Directivei 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european. Autoritățile române au transmis Comisiei Europene faptul că vor depune toate diligențele pentru transpunerea Directivei 2012/34/UE în prima jumătate a anului 2016.

Directiva 2012/34/UE, din punct de vedere al prevederilor tehnice, acoperă un spectru larg de activități din domeniul feroviar și conexe acestuia aflate în atribuția mai multor instituții naționale, cum sunt: Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar – din cadrul Consiliului Concurenței, Compania Națională de Căi Ferate CFR SA, Organismul de Licențe Feroviare Român (OLFR) și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română (ASFR), iar din punct de vedere al prevederilor financiare (art.8 din Directivă) stabilește necesitatea existenței unor documente programatice multianuale.

2. Schimbări preconizate

Prin proiectul de act normativ, se preconizează următoarele:

- Transpunerea în legislația națională a Directivei 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european
- Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a serviciilor de transport, cu consecințe privind diminuarea costurilor totale privind transportul persoanelor și bunurilor;
- Deschiderea pentru concurență a pieței serviciilor de transport internațional de călători ;
- Creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de călători și consolidarea sistemului național de servicii publice de transport în comun interurban;
- Creșterea eficienței atragerii de fonduri europene pentru dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar;
- Îmbunătățirea modului de gestionare a infrastructurii feroviare de către administratorul infrastructurii și consolidarea activității acestuia împreună cu aceea a operatorilor de transport feroviar, pentru a răspunde mai bine necesităților pieței și a stimula cooperarea transfrontalieră dintre sistemele feroviare;
- Reducerea consumului de produse petroliere în sectorul transporturi, cu consecințe privind consolidarea independenței energetice la nivelul economiei naționale;
- Limitarea cheltuielilor bugetare în domeniul protecția mediului și în domeniul sănătății, ca efect al promovării unui mod de transport mai puțin poluant și mai sigur.

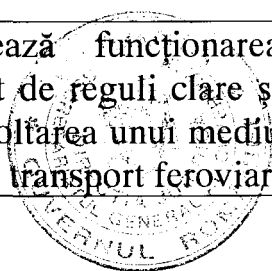
Modificările propuse prin prezentul proiect de act normativ determină actualizări ale legislației subsecvente în vederea corelării noțiunilor și respectării unității terminologice, în conformitate cu prevederile Legii 24/2000 privind normele de tehnica legislativa pentru elaborarea actelor normative. Astfel, se propune ca în termen de 3 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi Ministerul Transporturilor să promoveze proiectul de act normativ pentru actualizarea Hotărârii Guvernului nr. 581 din 10 septembrie 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, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 349 din 15 septembrie 1998, proiectul de act normativ pentru actualizarea în conformitate cu prevederile prezentei legi a Hotărârii Guvernului nr. 1476 din 25 noiembrie 2009 privind stabilirea unor măsuri pentru asigurarea aplicării Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar, proiectul de act normativ pentru actualizarea în conformitate cu prevederile prezentei legi a Hotărârii Guvernului nr.1696/2006 privind aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară.

3. Alte informații

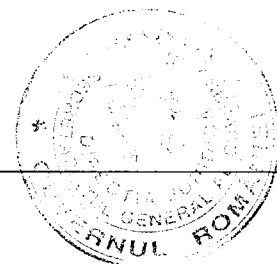
Contravențiile prevăzute la art.61 derogă de la Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, în aplicarea principiului specialia generalibus derogant, datorită, și nu numai, specificității domeniului de reglementare al Legii, similar Legii concurenței (Legea nr. 21/1996).

3. Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a serviciilor de transport va avea ca principal efect, la nivelul economiei naționale, reducerea costurilor totale privind transporturile, consolidând astfel premisele unei creșteri economice sustenabile la nivel național.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ vizează funcționarea sistemului feroviar român pe baza unui set de reguli clare și nediscriminatorii, ceea ce va favoriza dezvoltarea unui mediu concurențial echitabil pe piața serviciilor de transport feroviar.



	<p>Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a serviciilor de transport va avea ca efect creșterea progresivă a gradului de acoperire a costurilor companiilor feroviare pe baza veniturilor proprii obținute din activitatea comercială, ceea ce va conduce la diminuarea treptată a necesităților de finanțare de la bugetul de stat în scopul acoperirii costurilor.</p>
2. Impactul asupra mediului de afaceri	<p>Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a serviciilor de transport va avea ca efect diminuarea costurilor aferente transporturilor, indiferent că este vorba despre costuri directe sau costuri fiscale, cu consecințe privind creșterea eficienței economice la nivelul companiilor.</p>
<p>2¹ Impactul asupra sarcinilor administrative</p> <p>a) Se va cuantifica impactul net al sarcinilor administrative, evidențiindu-se atât costurile administrative generate de noul act normativ sau de modificarea legislativă, cât și de costurile administrative eliminate.</p> <p>b) Simplificarea procedurilor administrative.</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>2² Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii</p> <p>a) Se va prezenta rezultatul cu privire la aplicarea testului întreprinderilor mici și mijlocii, precum și avizul obținut în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 346/2004 privind stimularea înființării și dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii, cu modificările și completările ulterioare, de la Grupul pentru evaluarea impactului economic al actelor normative asupra întreprinderilor mici și mijlocii, anterior transmiterii</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>



actului spre avizare pe circuitul interministerial.

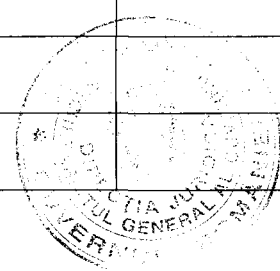
b) Se va indica procentul pe care îl dețin întreprinderile mici și mijlocii în cadrul afectat de măsura legislativă, precum și impactul acesteia asupra activităților întreprinderilor mici și mijlocii din domeniul respectiv.

3. Impactul social	Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a serviciilor de transport va avea ca efect susținerea logistică a tendințelor de creștere a mobilității persoanelor și mărfurilor.
4. Impactul asupra mediului înconjurător	Creșterea competitivității transportului feroviar va avea ca efect diminuarea emisiilor poluate 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.
5. Alte informații	Nu au fost identificate

4. Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul 2016, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

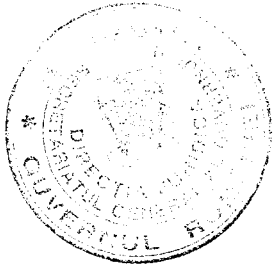
- mii Lei -

Indicatori	Anul 2016 6 luni	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
b) cheltuieli de personal						



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 scăderea veniturilor bugetare					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare					
7. Alte informații	Fondurile necesare punerii în aplicare a prevederilor actului normativ de către Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar se asigură din bugetul anual aprobat Consiliului Concurenței				

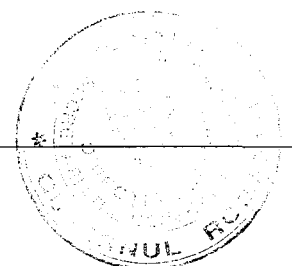
5. Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsurile 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;	Vor fi abrogate următoarele acte normative: a) Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, publicată în Monitorul Oficial cu numărul 623 din data de 31 august 2003, aprobată prin Legea nr. 8/2004 b) Articolul 29, alineatul (2) din Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial cu numărul 322 din data de 10 aprilie 2006;
1 ¹ . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice. a) impact legislativ-prevederi de modificare și completare a cadrului normativ în domeniul achizițiilor publice, prevederi derogatorii. b) norme cu impact la nivel operațional/tehnic-sisteme electronice utilizate în desfășurarea procedurilor de achiziție publică, unități centralizate de achiziții publice, structura organizatorică internă a autorităților contractante.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. 

2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare.	Proiectul de act normativ transpune Directiva 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european.
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Alte informații	Nu au fost identificate

6. Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 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. 561/2009.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii de Guvern nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de act 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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect



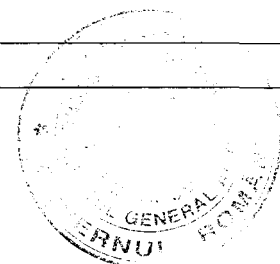
<p>5. Informații privind avizarea de către:</p> <p>a) Consiliul Legislativ</p> <p>b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării</p> <p>c) Consiliul Economic și Social</p> <p>d) Consiliul Concurenței</p> <p>e) Curtea de Conturi</p>	<p>Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 752/2016.</p> <p>Consiliul Suprem de Apărare a Țării a transmis Hotărârea nr. 114/2016.</p> <p>Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Economic și Social prin avizul nr. 2461/14.06.2016.</p> <p>Consiliul Superior al Magistraturii a transmis Hotărârea nr. 508/2016.</p> <p>Consiliul Concurenței a transmis adresa nr. 3344/16.03.2016.</p> <p>Curtea de Conturi a transmis adresa nr. 2734/10.03.2016.</p>
<p>6. Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate</p>

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

<p>1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ</p>	<p>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.</p>
<p>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</p>	<p>Nu este cazul.</p>
<p>3. Alte informații.</p>	<p>Nu au fost identificate.</p>

8. Măsuri de implementare

<p>1. Măsuri de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/ sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente</p>	<p>Nu este cazul.</p>
<p>2. Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate.</p>



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de lege anexat, privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare cu procedura de urgență prevăzută de art. 76 alin. (3) din Constituția României, republicată.

PRIM – MINISTRU



DACIAN JULIEN CIOLOȘ

