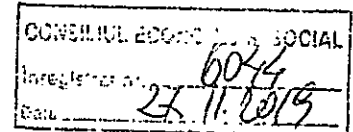


AVIZ



**referitor la proiectul de Ordonanță de urgență a Guvernului
privind siguranța feroviară**

În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *proiectului de Ordonanță de urgență a Guvernului privind siguranța feroviară*.

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

În temeiul art. 5 lit. a) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în ședința din data de 26.11.2019, avizează **FAVORABIL** prezentul proiect de act normativ, cu **propunerile de modificare** prevăzute în anexă, precum și cu **observația** că, în ceea ce privește operatorii de transport feroviar de călători, trebuie ținut cont de faptul că în celelalte țări ale Uniunii Europene, pe piața internă a fiecăreia dintre acestea, *statul nu acordă subvenții, și nici material rulant nou, și ca atare nici în România nu ar trebui să se acorde subvenții și material rulant nou la toate OTF-urile de călători, cu excepția operatorului de transport feroviar de călători de stat S.N.T.F.C. „CFR Călători S.A.”, care ar trebui să fie singurul OTF în pachetul minim social. Numai în acest fel, statul ar scădea compensația acordată, creșterea prestației la OTF-urile private de călători din Uniunea Europeană, de pe piața internă și de pe piața externă, concomitent cu scăderea prestației împreună cu compensația de la OTF-ul de stat S.N.T.F.C. „CFR Călători S.A.”*

Președinte,
Jacob BACIU

Propunerile de modificare aferente
proiectului de Ordonanță de urgență a Guvernului privind siguranța feroviară

Nr. crt.	Text inițial	Text propus
1	<p>NOTA DE FUNDAMENTARE 1. Descrierea situației actuale. [...] Scopul acestui pachet legislativ este să asigure o deschidere echilibrată a pieței interne a transportului feroviar de călători, independența administratorilor infrastructurilor, proceduri competitive de atribuire a contractelor de servicii publice, cel mai înalt nivel de siguranță feroviară și interoperabilitate.</p> <p>Obiectivul unei politici comune a transporturilor este de a proteja atât concurența, cât și libertatea de a presta servicii. Armonizarea cerințelor tehnice, administrative și în materie de siguranță feroviară este indispensabilă pentru a realiza interoperabilitatea diferitelor sisteme feroviare naționale.</p> <p>[...] Ca urmare a modificărilor legislative induse de Directiva (UE) 2016/798 este necesară urgentarea reformării modului de accesare a rețelei prin eliberarea unui certificat de siguranță care să fie conform legislației comunitare, situație care necesită adoptarea, în legislația națională, a acestor prevederi.</p>	<p>NOTA DE FUNDAMENTARE 2. Descrierea situației actuale. [...] Scopul acestui pachet legislativ este să asigure o deschidere echilibrată a pieței interne a transportului feroviar de călători, independența administratorilor infrastructurilor, proceduri competitive de atribuire a contractelor de servicii publice cu transportul feroviar de călători începând cu data de 2 decembrie 2023, cel mai înalt nivel de siguranță feroviară și interoperabilitate.</p> <p>Obiectivul unei politici comune a transporturilor este de a proteja atât concurența, cât și libertatea de a presta servicii. Armonizarea cerințelor tehnice, administrative și în materie de siguranță feroviară este indispensabilă pentru a realiza interoperabilitatea diferitelor sisteme feroviare naționale. Armonizarea cerințelor tehnice trebuie realizată în sensul că până la data de 2 decembrie 2023 tot parcul de material rulant al operatorilor de transport feroviar de călători existent în prezent să aibă efectuate Reviziile mari (RR, RG etc) conform scadențar și ARF să aibă achiziționate cele 80 EMU noi pe fonduri europene, precum și SNTFC,,CFR Călători,,SA să achiziționeze material rulant motor nou.</p> <p>[...] Ca urmare a modificărilor legislative impuse de Directiva (UE) 2016/798 este necesară urgentarea reformării modului de accesare a rețelei prin eliberarea unui certificat de siguranță care să fie conform legislației comunitare, situație care necesită adoptarea, în legislația națională, a acestor prevederi, legislație națională în care să se prevadă că reformarea în</p>

	<p>[...]</p> <p>Neadoptarea prezentului act normativ în regim de urgență ar conduce la neîndeplinirea sarcinilor organismelor cărora li se adresează Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului European din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformată) și ar putea conduce la producerea unor efecte negative în ceea ce privește siguranța și performanța transportului în domeniul feroviar național, precum și îngrădirea accesului nediscriminatoriu pe piața feroviară internă a operatorilor de transport feroviar.</p>	<p>transportul feroviar de călători se va face începând cu 03.12.2023 ținând cont de faptul că în data de 23 .11.2018, Autoritatea de Reformă Feroviară a transmis spre publicare în Jurnalul Oficial al UE anunțul pentru atribuirea directă a Contractelor de Prestări Servicii pe o perioadă de 48 luni, începând cu 03.12.2019 (conform acte ARF nr. 1511 din 31.10.2018, nr. 1657/ 26.11.2018 și nr. 1/1691/28.11.2018 etc. pe care le anexez prezentului punct de vedere).</p> <p>[...],</p> <p>Neadoptarea prezentului act normativ în regim de urgență ar conduce la neîndeplinirea sarcinilor organismelor cărora li se adresează Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului European din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformată) și ar putea conduce la producerea unor efecte negative în ceea ce privește siguranța și performanța transportului în domeniul feroviar național, precum și îngrădirea accesului pe piața feroviară internă a operatorilor de transport feroviar.</p>
2	<p>ORDONANȚA DE URGENȚĂ privind siguranța feroviară</p> <p>Având în vedere faptul că Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană și Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European a Consiliului privind siguranța feroviară, denumite continuare Pachetul 4 Feroviar are ca scop principal crearea unui spațiu feroviar unic european, ceea ce presupune o reformă a sectorului feroviar din Uniunea Europeană prin încurajarea concurenței și a inovării în zona piețelor interne ale transportului feroviar din Uniunea Europeană prin încurajarea concurenței și a inovării în zona piețelor interne ale transportului feroviar de călători.</p>	<p>ORDONANȚA DE URGENȚĂ privind siguranța feroviară</p> <p>Având în vedere faptul că Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană și Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European a Consiliului privind siguranța feroviară, denumite continuare Pachetul 4 Feroviar are ca scop principal crearea unui spațiu feroviar unic european, ceea ce presupune o reformă a sectorului feroviar din Uniunea Europeană prin încurajarea concurenței și a inovării în zona piețelor interne ale transportului feroviar din Uniunea Europeană prin încurajarea concurenței și a inovării în zona piețelor interne ale transportului feroviar de călători, fără a îngrădi accesul pe piața feroviară internă a operatorilor de transport feroviar de stat naționali motiv pentru care se impune armonizarea cerințelor tehnice în sensul că până la data de 2 decembrie 2023 tot parcul de material rulant al operatorilor de transport feroviar de călători existent în prezent să aibă efectuate Reviziile mari (RR, RG etc) conform scadențar și ARF să aibă achiziționate cele 80 EMU noi pe fonduri europene, precum și să se facă armonizarea cerințelor</p>

	<p>Ținând cont de faptul ca scopul acestui pachet legislativ este să asigure o deschidere echilibrată a pieței interne a transportului feroviar de călători, independența administratorilor infrastructurilor, proceduri competitive de atribuire a contractelor de servicii publice, precum și cel mai înalt nivel de siguranță feroviara și interoperabilitate.</p>	<p>tehnice și la SNTFC,,CFR Călători,,SA motiv pentru care acest OTF va trebui să achiziționeze material rulant motor nou, dar și să primească material rulant nou achiziționat pe fonduri europene achiziționat de către ARF, precum și să aibă, în BVC-urile anuale și/sau multianuale, prevăzute fondurile necesare ca până la data de 2 decembrie 2023 tot parcul de material rulant al operatorului național de stat de transport feroviar de călători SNTFC,,CFR Călători,,SA să aibă, efectuat Reviziile mari (RR, RG etc) conform scadențar la întreg parcul de material rulant existent.</p> <p>Ținând cont de faptul ca scopul acestui pachet legislativ este să asigure o deschidere echilibrată a pieței interne a transportului feroviar de călători, independența administratorilor infrastructurilor, proceduri competitive de atribuire a contractelor de servicii publice, va exista și obligativitatea Autorității de Reformă Feroviară și/sau a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor de a asigura până cel târziu în 2 decembrie 2023 material rulant nou din care cele 80 EMU pe fonduri europene în perioada următoare în timp util și necesar asigurării prestației OTF-urilor de călători de pe piața feroviară internă de călători și va exista obligativitatea SNTFC,,CFR Călători,,SA de a achiziționa și aceasta în fiecare an cel puțin 100 EMU sau DMU pe un program multianual de 48 luni de achiziție timp de 4 ani în rate lunare a unui total de cel puțin 200 EMU și 200 DMU.</p>
3	<p>ARTICOLUL 3 Definiții <i>În sensul prezentei ordonanțe, termenii și expresiile de mai, jos au următoarele semnificații:</i></p> <p>(1)...(23) (24) Operator de transport feroviar – operatorul de transport feroviar astfel cum este definit la art.3, pct.18 din Legea nr.202/2016, precum și orice altă entitate publică sau privată a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau călători, cu condiția ca tracțiunea să fie asigurată de aceasta, inclusiv entitățile care furnizează numai tracțiunea.</p>	<p>ARTICOLUL 3 Definiții <i>În sensul prezentei ordonanțe, termenii și expresiile de mai, jos au următoarele semnificații:</i></p> <p>(1)...(23) (24) Operator de transport feroviar – operatorul de transport feroviar astfel cum este definit la art.3, pct.18 din Legea nr.202/2016, inclusiv entitățile care furnizează numai tracțiunea.</p>

4	<p>ARTICOLUL 11 Cooperarea dintre Agenție și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în ceea ce privește eliberarea certificatelor unice de siguranță</p> <p>(1) în sensul art. 10 alin. (5) și (6) din Directiva (UE) 2016/1798, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin Autoritatea Feroviară Română - AFER, încheie acorduri de cooperare cu Agenția în conformitate cu art. 76 din Regulamentul (UE) 2016/1796. Aceste acorduri, de cooperare pot fi sub forma unor acorduri specifice sau a unor acorduri-cadru și pot implica și alte autorități naționale de siguranță din celelalte state membre. Aceste acorduri de cooperare conțin o descriere detaliată a atribuțiilor și condițiilor pentru rezultatele preconizate, a termenelor pentru realizarea acestora și a repartizării taxelor care trebuie plătite de solicitant.</p>	<p>ARTICOLUL 11 Cooperarea dintre Agenție și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în ceea ce privește eliberarea certificatelor unice de siguranță</p> <p>(2) în sensul art. 10 alin. (5) și (6) din Directiva (UE) 2016/1798, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, încheie acorduri de cooperare cu Agenția în conformitate cu art. 76 din Regulamentul (UE) 2016/1796. Aceste acorduri, de cooperare pot fi sub forma unor acorduri specifice sau a unor acorduri-cadru și pot implica și alte autorități naționale de siguranță din celelalte state membre. Aceste acorduri de cooperare conțin o descriere detaliată a atribuțiilor și condițiilor pentru rezultatele preconizate, a termenelor pentru realizarea acestora și a repartizării taxelor care trebuie plătite de solicitant.</p>
---	--	---