**NOTĂ DE FUNDAMENTARE**

1. **Titlul proiectului de act normativ**

|  |
| --- |
| **Ordonanță**  **privind integrarea sistemului feroviar din România în spaţiul feroviar unic european** |

1. **Motivul emiterii actului normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| **1. Descrierea situaţiei 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 şi de la necesitatea reducerii dependenţei de petrol a economiilor europene, Cartea Albă recomandă creşterea competitivităţii 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 guvernanței Pieței unice, adoptată la 8 iunie 2012, a subliniat importanța sectorului transporturilor.  În același timp, pentru următorul 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 şi materiale alocate acestei activităţi, capacitatea administrativă a organismelor cu atribuţii în domeniul reglementării feroviare, în speţă Consiliul de supraveghere în domeniul feroviar din cadrul Consiliului Concurenţei.  **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 Curţii de Justiţie 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.  Autoritățilr 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 activităţi din domeniul feroviar şi conexe acestuia aflate în atribuţia mai multor instituţii naţionale, cum sunt: *Consiliul 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) stabileşte necesitatea existenţei unor documente programatice multianuale. |
| 2. Schimbări preconizate | Prin proiectul de act normativ, se urmăresc următoarele:   * Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă a serviciilor de transport, cu consecinţe privind diminuarea costurilor totale privind transportul persoanelor şi bunurilor; * Deschiderea pentru concurență a pieţei serviciilor de transport internațional de călători ; * Creşterea competivităţii serviciilor de transport feroviar de călători şi consolidarea sistemului naţional de servicii publice de transport în comun interurban; * Creşterea eficienţei atragerii de fonduri europene pentru dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar; * Îmbunătăţirea modului de gestionare a infrastructurii feroviare de către administratorul infrastructurii şi consolidarea activităţii acestuia împreună cu aceea a operatorilor de transport feroviar, pentru a răspunde mai bine necesităţilor pieţei şi a stimula cooperarea transfrontalieră dintre sistemele feroviare; * Reducerea consumului de produse petroliere în sectorul transporturi, cu consecinţe privind consolidarea independenţei energetice la nivelul economiei naţionale; * Limitarea cheltuielilor bugetare în domeniul protecţia mediului şi în domeniul sănătăţii, ca efect al promovării unui mod de transport mai puţin poluant şi mai sigur. |
| 3. Alte informaţii | Nu au fost identificate |

1. **Impactul socio-economic al proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Impactul macroeconomic | Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă a serviciilor de transport va avea ca principal efect, la nivelul economiei naţionale, reducerea costurilor totale privind transporturile, consolidând astfel premisele unei creşteri economice sustenabile la nivel naţional. |
| 11. Impactul asupra mediului concurenţial şi domeniului ajutoarelor de stat | Proiectul de act normativ vizează funcţionarea sistemului feroviar român pe baza unui set de reguli clare şi nediscriminatorii, ceea ce va favoriza dezvoltarea unui mediu concurenţial echitabil pe piaţa serviciilor de transport feroviar.  Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă a serviciilor de transport va avea ca efect creşterea progresivă a gradului de acoperire a costurilor companiilor feroviare pe baza veniturilor proprii obţinute din activitatea comercială, ceea ce va conduce la diminuarea treptată a necesităţilor de finanţare de la bugetul de stat în scopul acoperirii costurilor. |
| 2. Impactul asupra mediului de afaceri | Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă a serviciilor de transport va avea ca efect diminuarea costurilor aferente transporturilor, indiferent că este vorba despre costuri directe sau costuri fiscale, cu consecinţe privind creşterea eficienţei economice la nivelul companiilor. |
| 21 Impactul asupra sarcinilor administrative  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.  b) Simplificarea procedurilor administrative. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 22 Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii   1. 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 actului spre avizare pe circuitul interministerial. 2. 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. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 3. Impactul social | Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă a serviciilor de transport va avea ca efect susţinerea logistică a tendinţelor de creştere a mobilităţii persoanelor şi mărfurilor. |
| 4. Impactul asupra mediului înconjurător | Creşterea competitivităţii transportului feroviar va avea ca efect diminuarea emisiilor poluate şi a emisiei de gaze cu efect de seră, ceea ce va permite limitarea cheltuielilor bugetare în domeniul sănătăţii şi al protecţiei mediului pentru compensarea efectelor negative generate de aceste tipuri de emisii. |
| 5. Alte informaţii | Nu au fost identificate |

**4. Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul 2016, cât şi 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) contribuţii de asigurări |  |  |  |  |  |  |
| 2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: |  |  |  |  |  |  |
| 1. buget de stat, din acesta: |  |  |  |  |  |  |
| 1. cheltuieli de personal |  |  |  |  |  |  |
| 3. Impact financiar, plus/ minus, din care:   1. buget de stat 2. bugete locale |  |  |  |  |  |  |
| 4. Propuneri pentru acoperirea creşterii cheltuielilor bugetare |  | | | | | |
| 5. Propuneri pentru a compensa scăderea veniturilor bugetare |  | | | | | |
| 6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor şi/sau cheltuielilor bugetare |  | | | | | |
| 7. Alte informaţii | Fondurile necesare punerii în aplicare a prevederilor actului normativ se asigură din bugetul anual aprobat Consiliului Concurenței | | | | | |

1. **Efectele proiectului de act normativ asupra legislaţiei în vigoare**

|  |  |
| --- | --- |
| 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; | Vor fi abrogate următoarele acte normative:   1. Ordonanţa Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităţilor de infrastructură feroviară şi tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, publicată în Monitorul Oficial cu numărul 623 din data de 31 august 2003, aprobată prin Legea nr. 8/2004 2. Legea 188 din 30 octombrie 2012 pentru aprobarea Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr.21/2011 privind unele măsuri pentru organizarea şi funcţionarea Consiliului de Supraveghere, publicată în Monitorul Oficial cu numărul 738 din data de 1 noiembrie 2012. 3. Articolul 29, alineatul (2) din Legea nr. 55/2006 privind siguranţa feroviară, publicată în Monitorul Oficial cu numărul 322 din data de 10 aprilie 2006; 4. Articolul 37 din 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 cu numărul 834 din data de 09 septembrie 2004. |
| 11. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislaţia în domeniul achiziţiilor 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 legislaţia 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 şi/sau documente internaţionale din care decurg angajamente | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 6. Alte informaţii | Nu au fost identificate |

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

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Informaţii privind procesul de consultare cu organizaţii neguvernamentale, institute de cercetare şi alte organisme implicate | Menţionăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea şi prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum şi a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 561/2009. |
| 2. Fundamentarea alegerii organizaţiilor cu care a avut loc consultarea, precum şi a modului în care activitatea acestor organizaţii este legată de obiectul proiectului de act normativ | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 3. Consultările organizate cu autorităţile administraţiei publice locale, în situaţia în care proiectul de act normativ are ca obiect activităţi ale acestor autorităţi, în condiţiile Hotărârii de Guvern nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităţilor administraţiei publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 4. Consultările desfăşurate 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 |
| 5. Informaţii privind avizarea de către:   1. Consiliul Legislativ 2. Consiliul Suprem de Apărare a Ţarii 3. Consiliul Economic şi Social 4. Consiliul Concurenţei   e) Curtea de Conturi | Proiectul de act normativ va fi supus avizării Consiliului Legislativ și Consiliului Concurenței. |
| 6. Alte informaţii | Nu au fost identificate |

1. **Activităţi de informare publică privind elaborarea şi implementarea proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Informarea societăţii civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ | Menţionăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea şi prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum şi a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 561/2009. |
| 2. Informarea societăţii civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum şi efectele asupra sănătăţii şi securităţii cetăţenilor sau diversităţii biologice | Nu este cazul |
| 3. Alte informaţii. | Nu au fost identificate. |

**8. Măsuri de implementare**

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Măsuri de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autorităţile administraţiei publice centrale şi/ sau locale – înfiinţarea unor noi organisme sau extinderea competenţelor instituţiilor existente | Nu este cazul. |
| 2. Alte informaţii | Nu au fost identificate |

Faţă de cele de mai sus, vă supunem spre analiză și avizare proiectul de Ordonanță privind integrarea sistemului feroviar din România în spaţiul feroviar unic european.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR**

**DAN MARIAN COSTESCU**

**AVIZĂM FAVORABIL :**

**MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE**

**LAZĂR COMĂNESCU**

**MINISTRUL FINANȚELOR PUBLICE**

**ANCA DANA DRAGU**

**PREȘEDINTE CURTEA DE CONTURI**

**NICOLAE VĂCĂROIU**

**MINISTRUL JUSTIŢIEI**

**RALUCA ALEXANDRA PRUNĂ**

**SECRETAR DE STAT**

**EUGEN ISPAS**

**SECRETAR GENERAL**

**DIRECŢIA JURIDICĂ**

**DIRECTOR**

**ANIȘOARA CORNILĂ**

**DIRECŢIA ECONOMICĂ**

**DIRECTOR**

**PETRE NEACȘA**

**DIRECŢIA AFACERI EUROPENE ŞI RELAŢII INTERNAŢIONALE**

**DIRECTOR**

**GABRIELA SÎRBU**

**DIRECŢIA TRANSPORT FEROVIAR**

**DIRECTOR**

**CRISTINA MILITARU**