



## **GUVERNUL ROMÂNIEI**

### **ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ**

#### **pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar**

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, precum și necesitatea preluării în totalitate a dispozițiilor aplicabile ale 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, situație apreciată ca fiind un caz excepțional,



În temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

**Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.**

**Art. I.** – 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 al României, Partea I, nr. 834 din 9 septembrie 2004, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

**1. La articolul 1, alineatul (10) litera c) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„c) serviciu de transport feroviar internațional de călători – serviciu de transport feroviar călători în cadrul căruia trenul traversează cel puțin o frontiera 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.”

**2. La articolul 1, alineatul (10), după litera d) se introduce o nouă literă, litera e), cu următorul cuprins:**

„e) tranzit - traversarea teritoriului comunitar, realizată fără încărcare sau descărcare de bunuri și/sau fără îmbarcarea sau debarcarea călătorilor pe teritoriul comunitar”.



**3. La articolul 7, alineatul (2) litera n) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„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 potrivit prevederilor art. 37-39.”

**4. La articolul 9, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alin. (3), cu următorul cuprins:**

„(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, cu respectarea reglementărilor naționale și comunitare.”

**5. La articolul 18, alineatele (2) și (2<sup>1</sup>) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(2) Operatorii de transport feroviar străini care efectuează transport feroviar sunt acceptați pentru circulație pe infrastructura feroviară în condițiile legii, acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

(2<sup>1</sup>) Operatorilor de transport feroviar străini, 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”.

**6. După art. 18 se introduce un nou articol, art. 18<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art. 18<sup>1</sup>. - (1) Începând cu 1 ianuarie 2010, operatorii de transport feroviar din statele membre ale Uniunii Europene au drept de acces la infrastructura feroviară din România în scopul furnizării serviciului de transport feroviar internațional de călători, astfel:

- a) 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;
- 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 al operatorilor străini 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 și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004, cu modificările ulterioare, trebuie să stabilească dacă scopul principal al serviciului prestat este acela de a transporta călători între stații situate în state membre diferite.

(2) Dacă între un punct de plecare și o destinație există unul sau mai multe contracte de servicii publice, dreptul de acces la serviciile prevăzute la alineatul (1) poate fi limitat prin hotărâre a Guvernului, astfel:

- a) O astfel de limitare nu trebuie să 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;
- b) În urma unei solicitări din partea autorității sau autorităților competente care a/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, al administratorului infrastructurii sau al 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;

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;

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;

e) Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar prezintă motivele deciziei sale și specifică termenul și condițiile în care autoritatea sau autoritățile competentă/competente în materie, 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, cu modificările și completările ulterioare.

(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.

(4) Dispozițiile prezentei ordonanțe de urgență nu impun acordarea, înainte de 1 ianuarie 2010, a dreptului de acces prevăzut la alin. (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 similare.

(5) Deciziile prevăzute la alin. (2), (3) și (4) sunt supuse controlului judecătoresc, în conformitate cu Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

**(6) Fără a aduce atingere prevederilor alin.(2), autoritatea responsabilă pentru transportul feroviar de călători aplică un tarif operatorilor de transport feroviar care oferă servicii pentru călători pentru exploatarea rutelor care intră în competența autorității respective, între două stații pe teritoriul național, în următoarele condiții:**

**a) 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.**

**b) Tariful se stabilește prin hotărâre a Guvernului, atunci când condițiile de dezvoltare a pieței de transport feroviar internațional de călători o impun.**

**c) Tariful are scopul de a compensa autoritatea pentru obligațiile de serviciu public stabilite în contracte de servicii publice atribuite potrivit prevederilor în vigoare.**

**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.**

**e) Tariful se stabilește potrivit legislației naționale și comunitare în vigoare, cu respectarea principiilor echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității, 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.**

**f) Informațiile necesare în vederea identificării originii și utilizării tarifelor trebuie să fie păstrate de către autoritățile competente și vor fi puse la dispoziția Comisiei Europene.**

**(7) Prevederile prezentului articol nu se aplică serviciului de transport feroviar de călători prestat în tranzit, care începe și se încheie în afara teritoriului comunitar.**

## **7. La articolul 23, alineatul (1) 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 potrivit prevederilor art. 37-39”.

**8. La articolul 37, alineatul (2), litera e) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„e) metodologia de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare publice”.

**Art. II. – Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.623 din 31 august 2003, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004, cu modificările ulterioare, se modifică și se completează, după cum urmează:**

**1. La articolul 1, alineatul (3) după litera e) se introduce o nouă literă, lit. f), cu următorul cuprins:**

„f) operațiuni de transport sub forma serviciilor feroviare care sunt prestate în tranzit pe teritoriul comunitar”.

**2. La articolul 2, după litera p) se introduce o nouă literă, lit. r), cu următorul cuprins:**

„r) tranzit - traversarea teritoriului comunitar, realizată fără încărcare sau descărcare de bunuri și/sau fără îmbarcarea sau debarcarea călătorilor pe teritoriul național.”

**3. La articolul 13, după alineatul (6) se introduc două noi alineate, alin. (7) și (8), cu următorul cuprins:**

**„(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.”**

**„(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 de 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”.**

#### **4. La articolul 17, alineatul (5) se modifică și va avea următorul cuprins:**

**“(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, astfel:**

**a) Pentru serviciile care utilizează o infrastructură specializată prevăzute la articolul 24 și care necesită investiții substanțiale și pe termen lung, justificate în mod corespunzător de către solicitant, acordul-cadru poate avea o durată de 15 ani.**

**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.**



**c) Administratorul infrastructurii poate reduce capacitățile de infrastructură care, pe o perioadă de cel puțin o lună, au fost utilizate sub pragul stabilit potrivit prevederilor art. 27;**

**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”.**

**5. La articolul 30, după alineatul (1) se introduc șase noi alineate, alin. (1<sup>1</sup> – 1<sup>6</sup>), cu următorul cuprins:**

**„(1<sup>1</sup>) Consiliul de supraveghere este independent din punct de vedere funcțional de orice autoritate competentă implicată în atribuirea unui contract de servicii publice.**

**(1<sup>2</sup>) 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.**

**(1<sup>3</sup>) Mandatul președintelui și al membrilor Consiliului de supraveghere este de 5 ani și poate fi reînnoit.**

**(1<sup>4</sup>) Mandatul președintelui și al membrilor Consiliului de supraveghere încetează în următoarele situații:**

**a) în situația imposibilității de a-și îndeplini mandatul mai mult de 120 de zile calendaristice consecutive dintr-un interval de 140 de zile;**

**b) în caz de condamnare penală prin hotărâre judecătorească definitivă, pentru care nu a intervenit reabilitarea;**

**c) prin demisie;**

**d) prin deces;**

**e) la expirarea sa.**

**(1<sup>5</sup>)** 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.

**(1<sup>6</sup>)** Membrii ale căror mandate au expirat rămân în funcție până la numirea succesorilor lor.

**Art. III.** - În termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei Ordonanțe de urgență, se va adopta o hotărâre a Guvernului de modificare și completare a Hotărârii Guvernului nr.812/2005 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare, atribuțiile și finanțarea Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar, care va reglementa conflictul de interese și regimul incompatibilităților în exercitarea atribuțiilor membrilor Consiliului de supraveghere în domeniul feroviar.

\*

\* \*

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 în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE) cu nr. L 315 din 3 decembrie

2007.

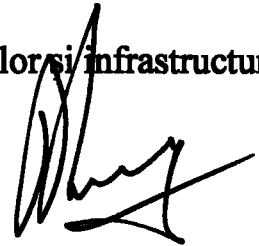
**PRIM-MINISTRU**



**EMIL BOC**

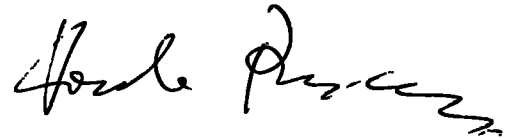
**Contrasemnează:**

**Ministrul transporturilor și infrastructurii**



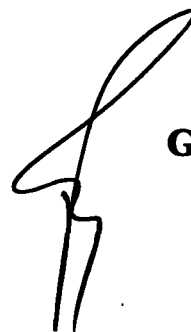
**Radu Mircea Berceanu**

**Șeful Departamentului pentru Afaceri Europene**



**Vasile Pușcaș**

**Ministrul finanțelor publice**



**Gheorghe Pogea**

București 03.06.2009

Nr. 62

