

## EXPUNERE DE MOTIVE

### Secțiunea 1

#### Titlul prezentului act normativ

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

#### Secțiunea a 2-a

#### Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>România s-a angajat, prin semnarea în anul 1993 a Acordului privind o asociere între România, pe de o parte, și Comunitățile Europene și statele membre, pe de altă parte, în conformitate cu dispozițiile art. 69 – 71 ale acestui Acord, să își armonizeze legislația națională cu cea europeană și să își creeze instituții similare cu cele europene în vederea îndeplinirii criteriilor necesare pentru a deveni stat membru al Uniunii Europene.</p> <p>Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară a fost adoptată pentru transpunerea Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/49/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței.</p> <p>La data de 22 martie 2013, Comisia Europeană a transmis României scrisoarea de punere în întârziere în cauza 2012/2219 arătând că autoritățile naționale competente nu au transpus corespunzător următoarele dispoziții ale Directivei 2004/49/CE:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- art. 12 alin. (2) referitor la cerințele aplicabile pentru obținerea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;</li><li>- art. 16 alin. (1) cu privire, în special, la independența autorității de siguranță (s-a subliniat că legislația națională nu asigură suficiente garanții de independență a acesteia);</li><li>- art. 21 alin. (2), referitor la asigurarea independenței funcționale a organismului de investigare;</li><li>- art. 23 alin. (1) din Directiva 2004/49/CE, în ceea ce privește investigarea unui accident sau incident prevăzut la art.19.</li></ul> <p>În răspunsul trimis de autoritățile române în termenul indicat în scrisoarea de punere în întârziere au fost formulate/comunicate atât precizări/explicații în vederea lămuririi unor aspecte sesizate de Comisie, precum și un calendar cu măsuri și termene de realizare precise având ca finalitate remedierea deficiențelor de</p>
---------------------------------	--

transpunere reliefate de Comisie până la sfârșitul lunii septembrie 2013.

Din cauza mai multor schimbări care au avut loc la nivelul conducerii Ministerului Transporturilor, cât și al altor autorități din subordinea ministerului, implicate direct în procesul de modificare a legislației aferente, a vacanțelor parlamentare cât și a unor dificultăți întâmpinate pe circuitul extern de avizare, proiectele de acte normative nu au putut fi aprobate și notificate la Comisia Europeană până la data asumată de către autoritățile române.

La data de 27 ianuarie 2014 Comisia a transmis o scrisoare suplimentară de punere în întârziere C (2014) 176 final prin care atrage atenția autorităților române că până la data trimiterii scrisorii nu au fost comunicate măsurile legislative pe care și le-au asumat că le vor adopta în intervalul de timp indicat pentru remedierea deficiențelor de transpunere și asigurarea conformării cu prevederile Directivei 2004/49/CE.

În situația de față, dacă modificările legislative asumate nu sunt adoptate și comunicate în regim de urgență sau până cel târziu la expirarea termenului indicat în scrisoarea de punere în întârziere suplimentară, Comisia poate considera că autoritățile române nu și-au îndeplinit obligația privind transpunerea corectă a prevederilor directivei și poate adresa României avizul motivat, în temeiul art. 258 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene (TFUE), ca cea de-a doua fază precontencioasă.

La data de 17 octombrie 2014, Comisia Europeană a transmis autorităților române avizul motivat în cauza 2219/2012, prin care atrage atenția că independența celor două organisme din cadrul AFER nu este respectată și invită autoritățile române să notifice Comisiei Europene măsurile care urmează a fi luate pentru clasarea cauzei.

În cazul unei soluționări nefavorabile a acestei cauze, faza contencioasă debutează cu sesizarea CJUE de către Comisie. Curtea poate condamna statul vizat, dacă constată neîndeplinirea obligațiilor. În acest caz, potrivit art. 260 paragraful 3 TFUE, CJUE poate aplica statului vizat sancțiuni pecuniare (sumă forfetară și/sau penalități pe zile de întârziere), în limita valorii indicate de Comisie. Suma forfetară minimă fixă care ar putea fi propusă de Comisie pentru România este în valoare de 1.809.000 euro.

Penalitățile pe zile de întârziere (penalitățile cu titlu cominatoriu) constau în obligarea la plata unei sume de bani pentru fiecare zi/lună/an de întârziere în adoptarea măsurilor de conformare, cu

	<p>începere de la data hotărârii Curții pronunțate în temeiul art. 260 paragraful 3 TFUE, până la executarea integrală a obligațiilor. Acestea sunt de natură să determine un stat membru să pună capăt cât mai repede încălcării constatate și care persistă.</p> <p>Potrivit Comisiei, penalitățile cu titlu cominatoriu se calculează pornind de la o sumă de bază care în prezent este stabilită la 650 de euro pe zi de întârziere. Această sumă de bază este înmulțită cu un coeficient de gravitate, cu un coeficient de durată și cu factorul „n”, stabilit pentru România.</p> <p>Potrivit Comunicării din 2013, factorul „n” pentru România este de 3,28.</p>
2. Schimbări preconizate	<p>Asigurarea independenței organismului național de investigare față de autoritatea națională de siguranță respectiv a Organismului de Investigare Feroviar Român – OIFR față de Autoritatea de Siguranță Feroviară – ASFR. Acest fapt se realizează prin reorganizarea Autorității Feroviare Române – AFER, care nu va mai avea în cadrul acesteia OIFR, organismul de anchetă urmând a fi înființat separat, ca instituție publică cu personalitate juridică în subordinea Ministerului Transporturilor, iar autoritatea națională de siguranță va continua să funcționeze, ca organism independent, în cadrul AFER.</p> <p>Pentru asigurarea independenței privind utilizarea veniturilor proprii ale celor trei organisme independente din cadrul AFER, veniturile încasate de acestea, conform prestațiilor proprii, se evidențiază la poziții distincte în bugetul Autorității Feroviare Române – AFER și se utilizează exclusiv pentru finanțarea cheltuielilor curente și de capital ale acestora.</p> <p>Agencia de Investigare Feroviară Română – AGIFER va îndeplini toate atribuțiile organismului de investigare a accidentelor și incidentelor prevăzute la art. 21 din Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare. AGIFER va putea desfășura și alte activități stabilite prin hotărâre a Guvernului în măsura în care acestea nu îi periclitează independența.</p> <p>Agencia de Investigare Feroviară Română – AGIFER este singurul organism care, în conformitate cu Directiva 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/49/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare, va face activitatea de investigare a accidentelor feroviare la nivelul României, nefiind reglementată o piață în acest sens.</p>

Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER va fi independentă în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de Autoritatea de Siguranța Feroviară Română – ASFR, de orice administrator de infrastructură, operator de transport feroviar, organism de tarifare, organism de repartizare și organism notificat, de orice autoritate de reglementare a sistemului feroviar și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate AGIFER.

Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER va fi finanțată din venituri proprii, obținute pe bază de tarif unic, ale cărui structură și nivel tarifar, pe tip de activitate, vor fi stabilite de Consiliul de Conducere și aprobate prin ordin al ministrului transporturilor, prin contracte încheiate cu:

a) administratorul/administratorii de infrastructură feroviară;

b) gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă;

c) operatorii de transport feroviar;

d) operatorul economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul;

e) operatorii economici care detin, în proprietate, sau sub altă formă, și exploatează linii ferate industriale racordate la infrastructura feroviara publică și/sau la infrastructura feroviară privată deschisă circulației publice;

f) operatorii economici care detin, în proprietate sau sub altă formă, și au dreptul de utilizare al vehiculelor feroviare care circula pe infrastructura feroviara și sunt înscrși ca atare în Registrul Național al Vehiculelor - RNV;

g) operatorii economici care desfășoară activități conexe și/sau adiacente transportului feroviar.

În prezent, prin ordin al ministrului sunt stabilite tarifele AFER care cuprind și tarifele OIFR și nivelul tarifelor unice percepute. Activitățile AGIFER vor fi prevăzute prin ordin al ministrului și vor fi cele stabilite în prezent în sarcina OIFR, la tariful unic preluat, adaptat pentru toți operatorii economici menționați la li. a) – g).

Conducerea Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER va fi asigurată de către un consiliu de conducere format din 5 persoane, din care face parte și directorul general AGIFER. Președintele Consiliului de conducere este directorul general al AGIFER.

Accesarea Fondului de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului pentru activități exclusiv de investigare și nu pentru înlăturarea urmărilor accidentelor grave constituie o sursă de finanțare de

	<p>excepție a AGIFER. Accesarea acestui fond se va face de către AGIFER în condițiile în care au loc accidente foarte grave pe calea ferată care pot periclita siguranța feroviară, și pentru care AGIFER nu detine fondurile acoperitoare în bugetul propriu, așa cum a fost informată Comisia Europeană (COM), conform Memorandumului din data de 17.03.2015, semnat de Primul-Ministru Victor -Viorel Ponta și cu care COM a fost de acord. Personalul Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER care își desfășoară activitatea în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER, după reorganizare, se consideră preluat prin transfer la AGIFER și își menține drepturile și obligațiile ce decurg din contractele individuale de muncă în vigoare la data reorganizării.</p> <p>Numirea directorilor celor 3 organisme se va face conform legislației aplicabile instituțiilor publice pe baza unui concurs organizat conform Regulamentului de Funcționare și Organizare a fiecărei entități. În urma acestui concurs, este desemnată persoana care va ocupa funcția de director al organismului respectiv. Desemnarea se va face de către comisia de concurs, ministrul transporturilor numind persoana respectivă prin ordin (act administrativ). Această numire în funcție a directorilor celor trei organisme de către ministru este un act formal, ministrul transporturilor neintervenind în procesul de alegere/desemnare a directorului.</p>
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

### Secțiunea a 3-a

#### Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Prezentul act normativ nu are impact în acest domeniu.
1 <sup>1</sup> . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Prezentul act normativ nu are impact în acest domeniu.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Prezentul act normativ nu are impact în acest domeniu.
3. Impactul social	Prezentul act normativ nu are impact în acest domeniu.
4. Impactul asupra mediului	Prezentul act normativ nu are impact în acest domeniu.
5. Alte informații	Nu au fost identificate.

### 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	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.					
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	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.					
3. Impact financiar, plus/ minus, din care: buget de stat bugete locale	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.					
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.					
5. Propuneri pentru a compensa scăderea veniturilor bugetare	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.					

și/sau cheltuielilor bugetare	
7. Alte informații	Nu au fost identificate.

#### **Secțiunea a 5-a**

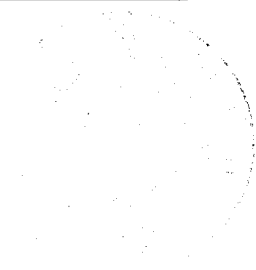
#### **Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare**

1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor prezentului act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a prezentului act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Conformitatea prezentului act normativ cu legislația comunitară în cazul actelor ce transpun prevederi comunitare	Prezentul act normativ transpune prevederile art. 12 alin. (2), art. 16 alin. (1), art. 21 alin. (1) și art. 23 alin. (1) din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 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 repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 164 din 30 aprilie 2004.
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

## Secțiunea a 6-a

### Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) 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 prezentului act normativ	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care prezentul 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	Prezentul 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	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.





5. Informații privind avizarea de către: Consiliul Legislativ Consiliul Suprem de Apărare a Țării Consiliul Economic și Social Consiliul Concurenței Curtea de Conturi	Proiectul prezentului act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 700/2015.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

#### **Secțiunea a 7-a**

#### **Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ**

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării prezentului act normativ	Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) 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. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării prezentului act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Nu este cazul.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

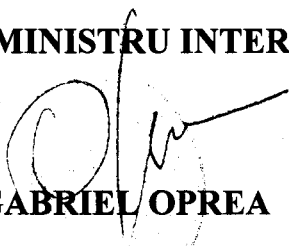
#### **Secțiunea a 8-a**

#### **Măsurile de implementare**

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

Față de cele prezentate, a fost promovată prezenta Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar.

**PRIM – MINISTRU INTERIMAR**



**GABRIEL OPREA**

