



**GUVERNUL ROMÂNIEI**  
**ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ**

**privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de  
infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum  
și pentru modificarea și completarea unor acte normative**

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. (C.N.A.I.R.) este administratorul autostrăzilor și drumurilor naționale pe bază de contract de concesiune încheiat în condițiile prevăzute de legislația în vigoare, având drepturile, obligațiile și răspunderile ce îi revin în această calitate, potrivit reglementărilor interne și actelor juridice internaționale la care România este parte,

În vederea asigurării cadrului legal precum și a condițiilor necesare realizării obligațiilor C.N.A.I.R., aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor pentru desfășurarea activităților de interes public național în domeniul administrării drumurilor naționale și autostrăzilor,

Întrucât principalele obiective ale Companiei Naționale de Investiții Rutiere – S.A. (C.N.I.R.) pentru perioada următoare sunt reprezentate de dezvoltarea rețelei de autostrăzi, construirea unei rețele de drumuri expres, realizarea de centuri și variante ocolitoare pentru orașele mari, conexiunea municipiilor reședință de județ și a localităților urbane limitrofe la autostrăzi și drumuri expres dar și de a asigura implementarea proiectelor de infrastructură de transport transeuropene pe care le gestionează în prezent, așa cum acestea sunt definite de legislația în vigoare,

Având în vedere că proiectele de infrastructură de transport sunt investiții publice de importanță strategică pentru România, care asigură conectivitatea cu coridoarele de transport transeuropene și creșterea mobilității populației și a mărfurilor,

Deoarece întârzierea implementării proiectelor de infrastructură de transport transeuropeană are impact direct asupra pierderii de sume alocate României prin Programul Operațional Infrastructură Mare, estimate la aproximativ 6,8 mld. euro, context care impune reglementarea în regim de urgență a unor măsuri pentru diminuarea acestei categorii de risc,

Având în vedere drepturile, obligațiile și responsabilitățile care îi revin Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”-SA (CFR-SA) în calitate de administrator al infrastructurii feroviare primită în concesiune de la statul român prin Ministerul Transporturilor în calitate de titular al dreptului de administrare, specificul activității CFR-SA din care rezultă sursele de realizare a veniturilor proprii și necesitatea utilizării acestora pe destinații, sursele de finanțare alocate de la bugetul de stat pentru întreținerea și reparația curentă a infrastructurii feroviare și necesitatea utilizării acestora pe destinații, sursele de finanțare a reparațiilor capitale (reînnoiri), a reabilitărilor, a modernizărilor, și a dezvoltărilor infrastructurii feroviare,

Ținând seama de reglementările legale în vigoare, interne și internaționale, și de necesitatea asigurării cadrului legal și a condițiilor necesare realizării obiectivelor și obligațiilor CFR-SA,

Întrucât întârzierea realizării intervențiilor la infrastructură feroviară transeuropeană are impact direct asupra pierderii de sume alocate României prin Programul Operațional Infrastructură Mare, estimate la aproximativ 3,1 mld euro pentru sectorul feroviar, context care impune reglementarea în regim de urgență a unor măsuri pentru diminuarea acestei categorii de risc,

Ținând cont că executarea silită a sumelor datorate conform titlurilor executorii, prin înființarea de popri pe veniturile proprii ale CFR-SA determină blocarea activității acesteia, cu consecințe grave asupra activității de întreținere și reparație a căii ferate și de implementare a proiectelor de investiții, se impune necesitatea instituirii unor reglementări care să permită reîntregirea de la bugetul de stat a plăților efectuate din venituri proprii ale CFR-SA. Această situație are un caracter extraordinar, întrucât determină măsuri pentru evitarea de întârzieri și blocaje în procesul de implementare a proiectelor de infrastructură de interes strategic pentru România,

Deoarece sursele de finanțare alocate în anul 2016 pentru investițiile în infrastructura de metrou sunt insuficiente în raport cu necesarul, fapt ce conduce implicit la întârzierea termenului de finalizare a lucrărilor la obiectivele de investiții „Magistrala IV- Metrou” cu termen de punere în funcțiune în trimestrul IV al anului 2016, Magistrala V. Metrou, Etapa I-A Drumul Taberei – Universitate, cu termen de punere în funcțiune în anul 2017, precum și întârzieri majore în demararea achiziției serviciilor de consultanță exproprii și începere lucrări de structură stații și tunele, cu consecințe directe în respectarea termenului de punere în funcțiune a Magistralei „Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă - Otopeni”, programat pentru anul 2021,

Finanțarea insuficientă față de necesarul real în derularea normală a contractelor, conduce implicit la întârzierea lucrărilor contractate pentru realizarea acestor obiective, prelungirea disconfortului cetățenilor creat de existența șantierelor, imposibilitatea decongestionării traficului auto și reducerea nivelului de poluare aferent, precum și imposibilitatea utilizării eficiente a fondurilor externe nerambursabile, alocate obiectivelor de investiții ale METROREX SA, în cadrul financiar 2014-2020 (prin nerespectarea termenelor asumate pentru finalizarea lucrărilor),

Întrucât mecanismul actual de deschidere a creditelor bugetare generează întârzieri în asigurarea plăților către executanții de lucrări datorită sistemului greoi de asigurare cu resurse din bugetul de stat, aspect care conduce de cele mai multe ori la plata unor penalități/majorări de întârziere cu impact negativ asupra bugetului de stat, iar în acest context se impune schimbarea mecanismului de deschidere a creditelor bugetare prin trecerea la deschideri de credite bugetare pe bază de estimări pentru ca, ulterior creditele bugetare să fie justificate pe bază de documente justificative prin grija beneficiarului,

Întrucât măsurile prevăzute de prezenta ordonanță de urgență se referă la proiecte de infrastructură de transport care se află în implementare pentru care sezonul de execuție lucrări a început în cursul lunii mai 2016, ceea ce conferă regim de urgență măsurilor care urmează a fi adoptate, iar în lipsa acestor măsuri s-ar produce o serie de consecințe imediate dintre care amintim:

- a) penalizări și majorări de întârziere pentru bugetul de stat ca urmare a nerespectării clauzelor contractuale încheiate cu executanții de lucrări;
- b) blocaje și întârzieri în implementarea proiectelor de infrastructură cu consecințe imediate asupra nerespectării graficelor de execuție lucrări;
- c) pierderea unor sume de bani din bugetul UE alocate pentru sectorul de transport estimate pentru anul 2016 la suma de 1,0 mld euro;

Întrucât Misiunea de Audit a Curții de Conturi desfășurată la Inspectoratul de Stat pentru Controlul Transportului Rutier - ISCTR a constatat imposibilitatea punerii în aplicare, în forma actuală, a Legii nr.352/2015 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, prin care s-a stabilit schimbarea statutului personalului cu atribuții de control și a recomandat „efectuarea demersurilor necesare, oficiale și formalizate pentru inițierea, susținerea și aprobarea unui act normativ pentru modificarea și completarea Legii nr. 352/2015 și eliminarea disfuncționalităților prezentate, fie pentru declanșarea procedurilor legale de abrogare a legii”, iar acest fapt nu mai poate fi materializat până la data intrării în vigoare a legii (1 ianuarie 2017),

Având în vedere că elementele sus-menționate vizează interesul public și strategic, sunt o prioritate a programului de guvernare și constituie o situație de urgență și extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată, se impune adoptarea de măsuri imediate pe calea ordonanței de urgență,

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

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

## CAPITOLUL I

### Transportul pe căile ferate române

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 (9) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(9) Activitățile de transport feroviar public sau în interes propriu sunt realizate de către operatori de transport feroviar, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.”

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

„b) *administratorul infrastructurii* - compania națională, care are ca obiect principal de activitate dezvoltarea, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv managementul traficului, monitorizarea și comanda semnalizării;”

**3. La articolul 1 alineatul (10), după litera b) se introduce o nouă literă, lit. b<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:**

„b<sup>1</sup>) *gestionar de infrastructură feroviară* - orice persoană juridică sau grup de persoane juridice care au ca obiect de activitate întreținerea și exploatarea infrastructurii feroviare neinteroperabile închiriate de la administratorul infrastructurii feroviare, în condițiile legii. Pe perioada închirierii infrastructurii feroviare neinteroperabile administratorul infrastructurii feroviare exercită drepturile și obligațiile prevăzute de lege pentru infrastructura feroviară închiriată;”

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

„f) *transport feroviar public de călători* – serviciul public de interes național de transport feroviar de călători, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu de operatorii de servicii publice, cu respectarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, denumit în continuare Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, în baza contractului de serviciu public încredințat.”

**5. La articolul 1 alineatul (10), după litera f) se introduc nouă litere noi, lit. g)- o), cu următorul cuprins:**

„g) *transport feroviar de călători* – servicii de transport de călători care sunt prestate de operatorii feroviari de călători care dețin licență de transport și operează pe infrastructura feroviară, în condițiile legii;

h) *transport feroviar de marfă* – servicii de transport de marfă care sunt prestate de operatorii feroviari de marfă, care dețin licență de transport și operează pe infrastructura feroviară, în condițiile legii;

i) *drept exclusiv* - are înțelesul prevăzut la art. 2 lit. f) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;

j) *obligație de serviciu public* - are înțelesul prevăzut la art. 2 lit. e) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;

k) *contract de servicii publice* - are înțelesul prevăzut la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;

l) *compensație de serviciu public* - are înțelesul prevăzut la art. 2 lit. g) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;

m) *operator de serviciu public* - are înțelesul prevăzut la art. 2 lit. d) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;

n) *serviciu public de interes național* - serviciu public de transport feroviar de călători prestat la nivelul rețelei naționale de cale ferată sub coordonarea Ministerului Transporturilor;

o) *transport intermodal de marfă* - serviciile de transport de marfă în care activitatea specifică transportului se realizează prin intermediul a cel puțin două moduri de transport, utilizând aceeași unitate de încărcare pe tot parcursul expediției de marfă.”

#### **6. Articolul 2 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 2. - Pentru efectuarea serviciilor de transport feroviar public sau în interes propriu pot obține licență operatorii economici care îndeplinesc condițiile prevăzute în legislația națională în vigoare.”

#### **7. Articolul 3 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 3. - Licența pentru efectuarea serviciilor de transport feroviar prevăzute la art. 1 se acordă de către organismul desemnat în acest scop conform legislației în vigoare.”

#### **8. Articolul 5 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 5. - (1) Ministerul Transporturilor și alte autorități competente acționează în domeniul transportului de călători pe calea ferată și garantează prestarea de servicii de interes general care sunt mai performante decât cele pe care le-ar fi permis o piață concurențială. În acest scop, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, Ministerul Transporturilor, încheie în condițiile legii, contracte de servicii publice cu operatorii de transport feroviar, în cadrul cărora se stabilesc obligațiile de serviciu public de interes național în vederea furnizării de servicii de transport adecvate.

(2) Până la termenul stabilit prin art. 8 alin (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, în limita bugetului aprobat prevăzut la alin. (8), contractele de servicii publice prevăzute la alin. (1) se atribuie conform prevederilor art. 5 alin. (6) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Până la acest termen, Ministerul Transporturilor

stabilește și aplică măsuri privind creșterea eficienței economice și a calității serviciilor publice de transport feroviar de călători, inclusiv prin asigurarea cadrului de creștere a competiției pe această piață.

(3) Prin contractele de servicii publice, prevăzute la alin. (1), se stabilesc condițiile în care Ministerul Transporturilor compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.

(4) Compensația de serviciu public pentru transportul feroviar public de călători se acordă operatorilor de transport feroviar de călători pe baza contractelor de servicii publice prevăzute la alin. (1), cu respectarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. În conformitate cu prevederile pct. 2 din Anexa Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, compensația de serviciu public acordată în cazul contractelor de serviciu public atribuite conform alin. (2) nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public. Efectele se evaluează comparând situația în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită.

(5) Efectul financiar net se calculează conform următorului mecanism:

Efectul financiar net = costurile suportate minus efecte financiare pozitive minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri plus profit de maxim 3%, în care semnificația termenilor este următoarea:

a) costurile suportate = costurile suportate și evidențiate distinct în legătură o obligație de serviciu public sau cu un set de obligații de serviciu public conținute într-un contract de servicii publice prevăzut la alin.(1) și/sau într-o normă generală;

b) efecte financiare pozitive = eventualele efecte financiare, generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;

c) sumele încasate din tarife sau orice alte venituri = sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligațiilor de serviciu public în cauză;

d) profit de maxim 3% este calculat la costurile suportate.



(6) Metodologia de calcul, evidențiere și acordare a compensației de serviciu se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

(7) După aprobarea în conformitate cu prevederile art. 39 a contractelor prevăzute la alin. (1), modificarea în cursul anului a parametrilor pe baza cărora s-a stabilit compensația de serviciu public în conformitate cu prevederile alin. (4) nu conduce la majorarea și suportarea din bugetul de stat sau din bugetele locale, după caz, a unor compensații de serviciu public suplimentare față de cele prevăzute prin contractele de servicii publice.

(8) Sumele aferente compensației de serviciu public prevăzute la alin. (4) se asigură de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor în limita sumelor aprobate cu această destinație, potrivit legii.

(9) Sumele prevăzute la alin. (8) se asigură în mod nediscriminatoriu pentru toți operatorii de transport feroviar care au contracte de servicii publice legal încheiate.

(10) În cazul în care un operator de transport feroviar realizează atât servicii compensate care fac obiectul unor obligații de serviciu public de transport feroviar cât și alte activități, conturile aferente serviciilor publice sus-menționate trebuie separate astfel încât să îndeplinească condițiile prevăzute la pct. 5 din anexa Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

(11) Prevederile alin.(1),(3), (4) și (8) se aplică de către Ministerul Transporturilor până la preluarea acestor atribuții de către Autoritatea de Reformă Feroviară, aflată în subordinea Ministerului Transporturilor, în condițiile prevăzute de legislația în vigoare.”

**9. După articolul 5 se introduce un nou articol, art. 5<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art.5<sup>1</sup>. – (1) În cazul prestării de servicii de transport de marfă, operatorii de serviciu pot beneficia de măsuri de sprijin, cu respectarea prevederilor în domeniul ajutorului de stat.

(2) În cazul prestării de servicii de transport intermodal de marfă, operatorii de servicii pot beneficia de subvenții, în baza unor scheme de ajutor de stat aprobate conform legii.”

**10. La articolului 7 alineatul (2), litera a) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„a) elaborează strategiile de dezvoltare a infrastructurii feroviare și strategiile de dezvoltare a activităților de transport feroviar, astfel încât să asigure creșterea competitivității transportului feroviar pe piața transporturilor de persoane și bunuri;”

**11. La articolului 7 alineatul (2), după litera b) se introduce o nouă literă, lit. b<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:**

„b<sup>1</sup>) asigură alocarea fondurilor publice necesare pentru implementarea programelor prevăzute la lit. b) în condițiile existenței în prealabil a bazei legale pentru efectuarea acestor alocări din bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor;”

**12. La articolul 7 alineatul (2), literele c) - f), k) și n) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„c) asigură, în condiții identice, tuturor operatorilor feroviari acces egal și nediscriminatoriu pe infrastructura feroviară publică, conform reglementărilor interne, a legislației Uniunii Europene, precum și acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte;

d) asigură beneficiarilor de transport feroviar dreptul de a apela la un operator de transport liber ales;

e) sprijină dezvoltarea și funcționarea transportului feroviar public, în vederea susținerii mobilității persoanelor și a bunurilor prin intermediul unui sistem național de servicii publice de transport cu nivel ridicat de performanță, calitate și eficiență economică;

f) asigură condițiile unui mediu concurențial normal în transportul feroviar, precum și condiții echitabile între modurile de transport;

.....

k) elaborează politici de dezvoltare echilibrată a transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport;

.....

n) avizează cadrul de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare publice prevăzut în contractul de activitate al companiei naționale care administrează infrastructura feroviară, încheiat cu Ministerul Transporturilor;”

**13. La articolul 10, alineatele (3) și (4) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(3) Închirierea unor părți ale infrastructurii feroviare neinteroperabile se face prin licitație publică, potrivit condițiilor specifice de închiriere aprobate prin hotărâre a Guvernului la propunerea Ministerului Transporturilor.

(4) Veniturile obținute din închirierea unor părți ale infrastructurii feroviare neinteroperabile se încasează de către compania națională care administrează infrastructura feroviară în scopul folosirii acestora exclusiv pentru executarea de lucrări de întreținere, reparații curente, reparații capitale/reînnoire, reabilitare și modernizare la infrastructura feroviară publică interoperabilă, cu respectarea prevederilor legale în domeniul ajutorului de stat.”

**14. Articolul 11<sup>1</sup> se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 11<sup>1</sup>. - (1) Compania națională care administrează infrastructura feroviară poate să închirieze către filiala sa S.C. Electrificare C.F.R. S.A., cu acordul Ministerului Transporturilor, instalațiile de tracțiune electrică și de electroalimentare cu echipamentele aferente, aparținând infrastructurii feroviare publice, pentru asigurarea funcționării infrastructurii feroviare în scopul realizării transportului feroviar public.

(2) Compania națională care administrează infrastructura feroviară poate să închirieze către filiala sa S.C. Electrificare C.F.R. S.A., cu acordul Ministerului Transporturilor, bunuri proprietate privată necesare organizării și desfășurării procesului de transport feroviar, aferente instalațiilor de tracțiune electrică și de electroalimentare, cu echipamentele aferente.

(3) Compania națională care administrează infrastructura feroviară poate să închirieze către S.C. Telecomunicații C.F.R. S.A., aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor, cu acordul Ministerului Transporturilor, rețeaua de telecomunicații C.F.R., cu excepția rețelei GSM-R, cu echipamentele aferente, parte a infrastructurii feroviare publice, în vederea administrării acesteia.

(4) Compania națională care administrează infrastructura feroviară poate să închirieze către S.C. Telecomunicații C.F.R. S.A., cu acordul Ministerului Transporturilor, bunuri proprietate privată necesare organizării și desfășurării procesului de transport feroviar, aferente rețelei de telecomunicații C.F.R., cu echipamentele aferente.

(5) Pentru aplicarea prevederilor prezentului articol, condițiile de închiriere se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor, la propunerea companiei naționale care administrează infrastructura feroviară.

(6) Veniturile obținute din închirierea activelor care fac obiectul prezentului articol se încasează de către compania națională care administrează infrastructura feroviară în scopul folosirii acestora exclusiv pentru executarea de lucrări de întreținere, reparații curente, reparații capitale/reînnoire, reabilitare și modernizare la infrastructura feroviară publică interoperabilă, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.”

**15. La articolul 18, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(1) Accesul și circulația pe infrastructura feroviară publică sunt permise dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

a) operatorul de transport feroviar deține o licență în conformitate cu prevederile legislației în vigoare;

b) operatorul de transport feroviar deține un certificat de siguranță în conformitate cu prevederile legislației în vigoare;

c) există un contract de acces pe infrastructura feroviară, încheiat între operatorul de transport feroviar și administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare, în condițiile legii.”

**16. La articolul 22, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(2) Veniturile proprii ale companiei naționale care administrează infrastructura feroviară se constituie din:

a) veniturile obținute din taxa de utilizare a infrastructurii feroviare, în lei și în valută;

b) veniturile obținute din activitatea de închiriere a secțiilor neinteroperabile;

c) veniturile obținute din alte activități de închiriere a activelor;

d) veniturile obținute din activități conexe activității de transport feroviar;

e) veniturile obținute din activități de valorificare a activelor;

f) veniturile obținute din exploatarea bunurilor proprietate publică a statului concesionate companiei în baza contractului de concesionare încheiat, în numele statului, cu Ministerul Transporturilor;

g) veniturile obținute din executarea garanțiilor de participare la licitații, a garanțiilor aferente sumelor reținute, a garanțiilor tehnice pentru asigurarea calității lucrărilor executate sau a altor garanții constituite conform contractelor încheiate și cu respectarea legislației în vigoare, precum și veniturile obținute din penalitățile și dobânzile contractuale pentru întârzieri în executarea contractelor finanțate din bugetul statului și din fonduri externe nerambursabile, cu condiția utilizării acestora pentru proiectele de infrastructură de transport în favoarea căruia au fost constituite;

h) veniturile din imobilizări financiare, investiții pe termen scurt, investiții financiare cedate, diferențe de curs valutar, dobânzi, sconturi primite în urma unor reduceri financiare, precum și alte venituri financiare, aferente activității companiei.”

**17. La articolul 22, după alineatul (2) se introduc patru noi alineate, alin. (3)**

**- (6), cu următorul cuprins:**

„(3) Veniturile obținute potrivit alin.(2) lit. a), c), d) , e) și h) se utilizează pentru:

a) proiectarea, repararea, administrarea, întreținerea și exploatarea infrastructurii feroviare, precum și pentru remedierea din punct de vedere al mediului a amplasamentelor afectate de poluare ca urmare a desfășurării activității, precum și în situații cum ar fi accidente, incidente, la scoaterea din funcțiune, abandonarea unor tronsoane;

b) plata cheltuielilor suplimentare, ce depășesc valoarea cheltuielilor diverse și neprevăzute din devizul general privind cheltuielile necesare realizării obiectivului de investiții, aferente lucrărilor rezultate în urma schimbării, în condițiile legii, a soluțiilor tehnice și/sau constructive și a exproprierilor aferente acestora;

c) finanțarea investițiilor proprii;

d) rambursarea ratelor de capital, plăților de dobânzi și de comisioane aferente creditelor contractate de stat și a creditelor contractate de companie în nume propriu;

e) plata penalităților, dobânzilor de întârziere precum și a altor cheltuieli aferente acestora stabilite pe baza contractului de achiziție publică legal încheiat ori de instanță sau comisiile de adjudecare a disputelor conform clauzelor contractuale, inclusiv pentru obiectivele de investiții finanțate de la bugetul de stat;

f) acoperirea cheltuielilor de personal, administrare și funcționare a companiei;

g) cheltuieli de investiții în domeniul public al statului, inclusiv exproprieri potrivit prevederilor legale în vigoare;

h) cheltuieli stabilite prin decizii ale comisiilor de adjudecare a disputelor pentru obiective de investiții din domeniul public al statului și a căror finanțare este asigurată de la bugetul de stat conform prevederilor legale, cu excepția celor prevăzute la lit.e);

i) stingerea obligațiilor stabilite prin hotărâri judecătorești și arbitrale care constituie titluri executorii aferente obiectivelor de investiții din domeniul public al statului și a căror finanțare este asigurată de la bugetul de stat cu excepția dobânzilor, penalităților și altor cheltuieli aferente acestora.

(4) Veniturile obținute potrivit alin. (2) lit. f) se utilizează pentru lucrări și servicii de întreținere și reparație curentă a bunurilor proprietate publică a statului primite în concesiune, pentru lucrări de intabulare a terenurilor proprietate publică a statului primite prin concesiune.

(5) Veniturile obținute potrivit alin. (2) lit. g), precum și veniturile obținute din penalitățile și dobânzile contractuale pentru întâzieri în executarea contractelor finanțate din bugetul statului și din fonduri externe nerambursabile, se utilizează, cu prioritate, pentru lucrări, indiferent de natura acestora, necesare continuării și finalizării obiectivelor pentru atingerea cărora au fost încheiate respectivele contracte, inclusiv pentru finanțarea cheltuielilor suplimentare care pot apărea în vederea atingerii obiectivelor contractelor, cu respectarea legislației în vigoare.

(6) Pentru aplicarea prevederilor alin. (1), Ministerul Transporturilor poate aloca anual sume de la bugetul de stat, cu încadrarea în prevederile bugetare aprobate cu această destinație, companiei naționale care administrează infrastructura feroviară care reprezintă diferența dintre costurile totale pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice și veniturile proprii ale companiei, cu respectarea procedurilor în domeniul ajutorului de stat conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările ulterioare.”

**18. La articolul 23, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(1) Operatorii de transport feroviar plătesc un tarif de utilizare a infrastructurii feroviare, calculat conform cadrului de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare, prevăzut în contractul de activitate al companiei naționale care administrează infrastructura, încheiat cu Ministerul Transporturilor.”

**19. Alineatul (2) al articolului 23 se abrogă.**

**20. Articolul 24 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art.24. - Promovarea proiectelor pentru construcții de tronsoane noi de cale ferată, pentru modernizarea și/sau dezvoltarea unor tronsoane existente, precum și pentru magistralele destinate circulației cu viteze mari se face de către Ministerul Transporturilor, la propunerea fundamentată a companiei naționale care administrează infrastructura feroviară, după consultarea operatorilor de transport feroviar.”

**21. La articolul 25, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(1) Cheltuielile pentru investiții, reparații, modernizări, reabilitări, consolidări ale infrastructurii feroviare publice sunt finanțate de la bugetul de stat, din fonduri externe nerambursabile, din surse proprii realizate din amortizarea mijloacelor fixe și din veniturile obținute potrivit art. 22 alin. (2) lit. b).”

**22. După articolul 25 se introduce un nou articol, articolul 25<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art. 25<sup>1</sup>. - (1) Din sumele alocate de la bugetul de stat pentru întreținerea și reparația curentă a infrastructurii feroviare, compania națională care administrează infrastructura feroviară poate deconta:

a) lucrările și serviciile realizate în regie proprie, cu respectarea prevederilor legale, prin intermediul sucursalelor potrivit reglementărilor și normelor specifice activității de întreținere a infrastructurii feroviare;

b) materialele necesare realizării lucrărilor și serviciilor potrivit lit. a), achiziționate cu respectarea prevederilor legale în vigoare;

c) lucrările și serviciile realizate prin intermediul societăților afiliate pe baza contractelor încheiate cu acestea cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

d) lucrările și serviciile realizate prin intermediul societăților terțe pe baza contractelor încheiate cu acestea cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

(2) De la bugetul de stat se alocă sumele necesare:

a) reîntregirii veniturilor proprii ale companiei naționale care administrează infrastructura feroviară care au fost supuse executărilor silite în baza deciziilor definitive emise de Curtea Internațională de Arbitraj sau de oricare dintre instituțiile



abilitate pentru proiectele finanțate din fonduri ex-ISPA, fără existența culpei companiei care administrează infrastructura feroviară;

b) decontării penalităților, dobânzilor, accesoriilor neimputabile companiei naționale care administrează infrastructura feroviară aferente realizării investițiilor finanțate din fonduri nerambursabile, dacă sunt emise titluri executorii de către instanțele de judecată sau după caz de instanțele de arbitraj;

c) finalizării procedurilor de expropriere pentru investițiile finanțate din fonduri nerambursabile.

(3) Fondurile externe nerambursabile ale companiei naționale care administrează infrastructura feroviară se utilizează, dar fără a se limita la aceste destinații, pentru proiectarea, asistența tehnică, reabilitarea, dezvoltarea, modernizarea infrastructurii feroviare, pentru dotarea cu echipamente și utilaje necesare lucrărilor executate în regie proprie și pentru alte cheltuieli de investiții, în conformitate cu prevederile contractelor /memorandumurilor de finanțare, încheiate potrivit legii.

(4) Creditele interne și externe contractate de compania națională care administrează infrastructura feroviară se utilizează pentru proiectarea, exploatarea, reabilitarea, dezvoltarea, modernizarea și construcția infrastructurii feroviare și pentru alte cheltuieli de investiții. Elementele contractului de creditare încheiat de companie în nume propriu referitoare la valoarea creditului, destinația acestuia, dobânzi și garanțiile creditului se aprobă prin memorandum de către Guvern. Aceste credite interne și/sau externe pot fi garantate cu bunurile care fac parte din proprietatea companiei și nu pot depăși 30% din valoarea acestor bunuri.

(5) Veniturile obținute din executarea garanțiilor de bună execuție, din executarea garanțiilor aferente sumelor reținute, din executarea garanțiilor tehnice pentru asigurarea calității lucrărilor executate, din alte garanții constituite conform contractelor încheiate precum și veniturile obținute din penalitățile și dobânzile contractuale pentru întârzieri în executarea contractelor finanțate din bugetul statului și din fonduri externe nerambursabile, se utilizează pentru lucrări, indiferent de natura acestora, necesare continuării și finalizării obiectivelor pentru atingerea cărora au fost încheiate respectivele contracte, inclusiv pentru finanțarea cheltuielilor suplimentare

care pot apărea în vederea atingerii obiectivelor contractelor, cu respectarea legislației în vigoare.

(6) Sumele alocate de la bugetul de stat conform prevederilor alin. (2) se transferă în conturile proprii ale companiei naționale care administrează infrastructura feroviară deschise la bănci comerciale autorizate în condițiile legii și se utilizează pentru acoperirea cheltuielilor de funcționare a companiei, pe baza unei metodologii aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.”

**23. La articolul 29, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(2) Zona de siguranță a infrastructurii feroviare publice cuprinde fâșiile de teren, în limită de 20 m fiecare, situate de o parte și de alta a axei căii ferate, necesare pentru amplasarea instalațiilor de semnalizare și de siguranța circulației și a celorlalte instalații de conducere operativă a circulației trenurilor, precum și a instalațiilor și lucrărilor de protecție a mediului. În zona de siguranță a infrastructurii feroviare este interzisă executarea oricăror construcții sau instalații neferoviare supraterane, cu excepția proiectelor de infrastructuri publice și a celor pentru care s-a emis aviz favorabil de către Ministerul Transporturilor, și care nu pun în pericol siguranța circulației. În zona de siguranță a infrastructurii feroviare publice este interzisă închirierea terenurilor, proprietate publică a statului, în vederea executării unor construcții sau instalații neferoviare supraterane. Prin excepție, în zona de siguranță, cu avizul companiei naționale care administrează infrastructura feroviară, se pot închiria astfel de terenuri în vederea amplasării de construcții provizorii în condițiile prevăzute la art. 11<sup>1</sup> alin.(3).”

**24. La articolul 29, după alineatul (2) se introduc trei noi alineate, alin. (2<sup>1</sup>) - (2<sup>3</sup>), cu următorul cuprins:**

„(2<sup>1</sup>) În scopul prevenirii evenimentelor de cale ferată determinate de căderea de masă lemnoasă - copaci, arbori, peste elemente ale căii ferate, administratorul infrastructurii feroviare execută lucrări de toaletare/tăiere a vegetației lemnoase și de

înlăturare a potențialelor pericole identificate în limita zonei de siguranță a infrastructurii feroviare, cu respectarea reglementărilor specifice domeniului silvic.

(2<sup>2</sup>) În cazul căderilor accidentale de material lemnos peste elemente ale căii ferate, administratorul infrastructurii feroviare execută imediat lucrări de toaletare/tăiere a vegetației lemnoase și de înlăturare a potențialelor pericole identificate în limita zonei de siguranță a infrastructurii feroviare, în vederea restabilirii condițiilor de circulație normală pe calea ferată, masa lemnoasă rezultată urmând a fi exploatată conform reglementărilor specifice domeniului silvic.

(2<sup>3</sup>) Ocuparea temporară a unor terenuri din fondul forestier național pentru intervenții cu caracter urgent în scopul remedierii unor deranjamente sau avarii la liniile de cale ferată se aprobă de conducătorul structurii teritoriale de specialitate a autorității publice centrale care răspunde silvicultură potrivit prevederilor art.40 alin.(2) – (4) din Legea nr.46/2008 – Codul Silvic, republicată, cu modificările ulterioare.”

**25. La articolul 29, alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(4) Zona de protecție a infrastructurii feroviare publice cuprinde terenurile limitrofe, situate de o parte și de alta a axei căii ferate, indiferent de proprietar, în limita a maximum 100 m de la axa căii ferate, precum și terenurile destinate sau care servesc, sub orice formă, la asigurarea funcționării acesteia. Pentru zonele de protecție a infrastructurii feroviare publice noi, administratorul infrastructurii feroviare va notifica eventualii proprietari de terenuri afectate.”

**26. La articolul 30, litera a) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„a) amplasarea oricăror construcții, fie și cu caracter temporar, fără aprobarea administratorului infrastructurii feroviare, cu respectarea regimului juridic al zonei de protecție, respectiv de siguranță după caz;”

**27. La articolul 30, după litera a) se introduce o nouă literă, lit. a<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:**

„a<sup>1</sup>) depozitarea de materiale sau înființarea de plantații, care împiedică vizibilitatea liniei și a semnalelor feroviare;”

**28. La articolul 33, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(1) Traversarea căii ferate de către alte căi de comunicații sau de către Sistemul Național de Transport al Petrolului – gaze naturale/țiței, proprietate publică a statului, se realizează și se menține în conformitate cu reglementările emise de către Ministerul Transporturilor, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, a celorlalte ministere implicate și de către organele administrației publice locale, după caz, cu suportarea de către beneficiarul căii de comunicație/Sistemul Național de Transport al Petrolului a oricăror daune produse la infrastructura feroviară.”

**29. La articolului 37, partea introductivă a alineatului (2) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(2) Contractul prevăzut la alin. (1) respectă cel puțin principiile și parametrii de bază prevăzuți în legislația națională în vigoare inclusiv Legea nr.202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din Romania în spațiul feroviar unic european. Contractul cuprinde și următoarele elemente:”

**30. La articolul 37 alineatul (2), literele a), b) și e) - g) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

a) indicatori de calitate privind funcționarea infrastructurii feroviare, cu impact asupra calității serviciilor de transport feroviar de călători și marfă;

b) obiective precise cu efect cuantificat în nivelul veniturilor și cheltuielilor care privesc performanța economică a companiei care administrează infrastructura feroviară;

.....

e) cadrul de tarifare a infrastructurii feroviar publice;

f) lista completă a denumirii și nivelul tarifelor ce pot fi percepute de administratorul infrastructurii de la operatorii de transport pentru activitățile conexe activității de transport feroviar;

g) capacitățile de infrastructură care trebuie asigurate de administratorul infrastructurii pentru a permite îndeplinirea obligațiilor de serviciu public definite de Ministerul Transporturilor conform prevederilor ordinului ministrului transporturilor prevăzut la art. 5 alin (6).”

**31. La articolul 38, alineatele (1) - (3) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(1) În conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, contractele de servicii publice prevăzute la art. 5 se încheie între Ministerul Transporturilor, pentru și în numele statului, și operatorii de transport feroviar care efectuează transport public de călători pe calea ferată și se conformează obligațiilor de serviciu public.

(2) Contractele de servicii publice prevăzute la alin. (1) trebuie întocmite/redactate în conformitate cu prevederile art. 4 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

(3) Prin contractele de servicii publice prevăzute la alin. (1), Ministerul Transporturilor solicită operatorilor de servicii publice să respecte anumite condiții de performanță și calitate, care sunt cuprinse în caietele de sarcini și/sau în contractele de servicii publice.”

**32. La articolul 38, după alineatul (3) se introduce un nou alineat, alin. (3<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:**

„(3<sup>1</sup>) Elementele principale ale contractelor de servicii prevăzute la alin. (1) se stabilesc prin ordinul ministrului transporturilor prevăzut la art. 5 alin. (6), asigurând conformitatea cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, cu avizul Consiliului Concurenței.”

**33. La articolul 38, alineatele (4) și (5) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(4) Operatorii de transport feroviar de călători care au încheiat un contract de servicii publice în baza prevederilor prezentului articol primesc lunar, prin bugetul Ministerului Transporturilor, sumele corespunzătoare compensației pentru serviciul public realizat, conform prevederilor din contractele de servicii publice, în condițiile stabilite prin ordinul ministrului transporturilor prevăzut la art. 5 alin. (6) și în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

(5) Activele implicate în furnizarea serviciilor de transport ce fac obiectul contractului de servicii publice prevăzut la alin. (1) pot aparține operatorului de transport feroviar sau pot fi puse la dispoziția sa, conform prevederilor legale în vigoare.”

**34. La articolul 38, după alineatul (5) se introduce un nou alineat, alin. (6), cu următorul cuprins:**

„(6) Prevederile alin.(1) - (5) se aplică de către Ministerul Transporturilor până la preluarea acestor atribuții de către Autoritatea de Reformă Feroviară, în condițiile prevăzute de legislația în vigoare.”

**35. La articolul 39, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(1) Contractul de activitate prevăzut la art. 37 se încheie pentru o durată de minim 5 ani, se aprobă și se actualizează anual, prin ordin al ministrului transporturilor, după aprobarea bugetului de stat și după caz, urmare a rectificărilor bugetare. Contractele de servicii publice prevăzute la art. 38 se aprobă și se actualizează anual, prin ordin al ministrului transporturilor, după aprobarea bugetului de stat, și după caz, urmare a rectificărilor bugetare. Stabilirea duratei acestor contracte se face cu respectarea prevederilor art. 4 și 5 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.”

**36. La articolul 39, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alin. (3), cu următorul cuprins:**

„(3) Prevederile celei de-a doua teze a alin.(1) se aplică de către Ministerul Transporturilor până la preluarea acestor atribuții de către Autoritatea de Reformă Feroviară, în condițiile prevăzute de legislația în vigoare.”

**37. Articolul 40 se abrogă.**

**38. La articolul 53, litera f) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„f) să introducă sau să retragă servicii de transport, servicii din stațiile de călători sau de mărfuri, cu respectarea condițiilor contractului de activitate, respectiv a contractului de servicii publice prevăzute la art. 37 și 38, și cu respectarea prevederilor legale în vigoare.”

**Art. II.** – Prevederile contractelor de servicii publice încheiate cu operatorii de transport feroviar și aflate în derulare la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență se aplică până la împlinirea termenului pentru care au fost încheiate iar compensația se acordă în condițiile stabilite prin acestea și în conformitate cu legislația în vigoare.

## **CAPITOLUL II**

### **Proiecte de interes public din domeniul infrastructurii de transport.**

#### **Certificatele de emisii de gaze cu efect de seră**

**Art. III.** - Prin derogare de la prevederile art. 15 din Legea nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică, cu modificările și completările ulterioare, se pot închiria cu aprobarea Ministerului Transporturilor în calitate de ordonator principal de credite, la propunerea administratorului de infrastructură feroviară sau rutieră, fără licitație, autorităților publice locale, la solicitarea acestora, terenuri aflate în proprietatea publică a statului din zona de siguranță și/sau zona de protecție feroviară și rutieră, pentru

realizarea unor proiecte de interes public din domeniul infrastructurii de transport, fără a se afecta siguranța circulației transporturilor.

Art. IV. - După articolul 12<sup>8</sup> din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 115/2011 privind stabilirea cadrului instituțional și autorizarea Guvernului, prin Ministerul Finanțelor Publice, de a scoate la licitație certificatele de emisii de gaze cu efect de seră atribuite României la nivelul Uniunii Europene, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 926 din 28 decembrie 2011, aprobată prin Legea nr. 163/2012, cu modificările și completările ulterioare, se introduce un nou articol, articolul 12<sup>9</sup>, cu următorul cuprins:

„Art. 12<sup>9</sup>. - (1) Prin excepție de la prevederile art. 12, din sumele obținute în urma scoaterii la licitație prin platforma comună a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră repartizate potrivit art. 10 alin. (1) lit. b), se aprobă alocarea sumei de 234.000 mii lei Ministerului Transporturilor pentru finanțarea în anul 2016 a proiectelor de investiții: Magistrala IV- Metrou cu suma de 64.000 mii lei, Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni cu suma de 130.000 mii lei și Magistrala V. Metrou, Etapa I-A Drumul Taberei – Universitate, cu suma de 40.000 mii lei.

(2) Pentru punerea în aplicare a prevederilor alin. (1) se respectă procedura prevăzută la art. 15 alin. (2) - (5).

(3) Ministerul Transporturilor răspunde de modul de utilizare, în conformitate cu dispozițiile legale, a sumei alocate potrivit alin. (1).”

### **CAPITOLUL III**

#### **Gestionarea financiară a proiectelor de infrastructură de transport cu finanțare din fonduri europene**

Art. V. - Ordonanța de urgență a Guvernului nr.40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, publicată



în Monitorul Oficial al României Partea I, nr. 746 din 6 octombrie 2015, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 105/2016, cu modificările și completările ulterioare, se completează după cum urmează:

**1. La articolul 11, după alineatul (8) se introduce un nou alineat, alin. (8<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:**

„(8<sup>1</sup>) În bugetele ordonatorilor de credite din care asigură finanțarea proiectelor beneficiarilor prevăzuți la art. 6 alin. (2) și (3) se pot introduce obiective de investiții în continuare pentru care sursa de finanțare a fost asigurată din bugetul de stat sau din fonduri externe rambursabile, numai după obținerea acordului Autorității de management a Programului Operațional Infrastructura Mare, dacă acestea îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

a) beneficiarul proiectului are calitatea de potențial beneficiar în cadrul Programului Infrastructura Mare;

b) proiectul se încadrează în obiectivele Programului Operațional Infrastructura Mare și îndeplinește cerințele tehnico-economice pentru a fi finanțat din fonduri europene și se încadrează în valoarea totală la nivel de program pentru sectorul transport, cu respectarea prevederilor art. 12 alin. (1);

c) proiectul este prevăzut în documentele strategice naționale din transport aprobate conform legii;

d) obiectivele de investiții în continuare au proceduri de achiziție legale în curs sau au contracte de achiziție publică legal încheiate ori după caz au proceduri/contracte de achiziție publică pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice.”

**2. La articolul 12, după alineatul (3) se introduc trei noi alineate, alin. (4) - (6), cu următorul cuprins:**

„(4) Prin excepție de la prevederile alin. (1), în condițiile în care Comisia Europeană a agreat în prealabil realocările de fonduri între obiectivele specifice din cadrul axelor Programului POIM - domeniul transport, se autorizează Autoritatea de Management POIM să încheie contracte/decizii a căror valoare poate determina

depășirea sumelor alocate în euro la nivel de alocare din POIM aferentă domeniului transport, din Fondul european de dezvoltare regională/Fondul de coeziune și cofinanțare de la bugetul de stat, în limita a 20% din valoarea acestei alocări și cofinanțării de la bugetul de stat aferentă acesteia și cu încadrare în creditele de angajament aprobate anual cu această destinație prin legile bugetare.

(5) Autoritatea de management POIM are obligația să depună la Comisia Europeană o cerere de modificare a alocărilor la nivelul axelor, în termen de 90 de zile de la depășirea nivelului stabilit la nivel de axă conform alin. (1).

(6) Prevederile alin.(4) și (5) se vor aplica de către Autoritatea de management POIM cu respectarea prevederilor legale în vigoare și a acordului de delegare încheiat.”

**3. După articolul 12, se introduce un nou articol, art. 12<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art. 12<sup>1</sup>. - (1) În cazul proiectelor de infrastructură de transport reprezentând a doua fază a proiectelor ce se finanțează în cele două perioade de programare bugetară ale Uniunii Europene, precum și cele preluate integral în finanțare din perioada de programare bugetară a UE 2007-2013, cuprinse în buget în baza avizului de principiu al autorității de management, care au contractele de execuție lucrări încheiate dar ale căror contracte de finanțare nu au fost încheiate cu Autoritatea de Management, compartimentul de specialitate din cadrul ordonatorului de credite al beneficiarilor prevăzuți la art. 6 alin. (2) aflați sub autoritatea sau coordonarea Ministerului Transporturilor solicită din partea departamentului/structurii responsabil/responsabile cu propunerea la finanțare a proiectului, note justificative pentru plata cheltuielilor care se efectuează înainte de data semnării contractului de finanțare.

(2) Notele justificative prevăzute la alin. (1) sunt documente aprobate de ordonatorul principal de credite din cadrul Ministerului Transporturilor în baza cărora se pot efectua plăți din bugetul de stat, care vor cuprinde informații privind eligibilitatea cheltuielilor și necesitatea plății acestora pentru implementarea proiectului.

(3) Prin ordin al ordonatorului principal de credite cu rol de Organism Intermediar pentru sectorul de transport se aprobă depunerea de cereri de rambursare pentru proiecte majore din domeniul transport, după stabilirea admisibilității/sau a altei forme de confirmare a depunerii proiectului cu toate documentele necesare, de către Comisia Europeană, proiecte care respectă criteriile aprobate de comitetul de monitorizare pentru Programul Operațional Infrastructură Mare, în vederea includerii pe declarații de cheltuieli transmise către Comisia Europeană, în conformitate cu prevederile regulamentelor Uniunii Europene.

(4) Cheltuielile realizate în cadrul proiectelor majore din domeniul transport, pentru care s-a stabilit admisibilitatea de către Comisia Europeană, dar pentru care nu s-a emis o decizie a Comisiei Europene în conformitate cu prevederile regulamentelor Uniunii Europene, sunt considerate eligibile dacă îndeplinesc următoarele condiții specifice:

a) a fost emis ordinul de aprobare a depunerii cererilor de rambursare de către beneficiari/contractul de finanțare cu clauză rezolutorie în conformitate cu prevederile alin.(1);

b) sunt în conformitate cu prevederile cererii de finanțare pentru care a fost stabilită admisibilitatea de către Comisia Europeană.

(5) Cheltuielile efectuate și plătite în cazul proiectelor prevăzute la alin. (1) se consideră cheltuieli definitive ale bugetului de stat, în condițiile în care cererile de finanțare sunt respinse de către Comisia Europeană. Finalizarea proiectelor se va realiza în conformitate cu baza legală națională de finanțare și cu încadrarea în prevederile bugetare aprobate anual cu această destinație.”

Art. VI. - (1) Creditele bugetare prevăzute în bugetul Ministerului Transporturilor, aferente proiectelor cu finanțare nerambursabilă postaderare pentru perioada de programare bugetară a UE 2014-2020, vor fi deschise de ordonatorul principal de credite pe baza estimărilor lunare de cheltuieli prezentate de beneficiari.

(2) Metodologia de deschidere și justificare lunară a creditelor bugetare deschise potrivit alin. (1) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

**Art. VII.** - (1) În sensul prezentei ordonanțe de urgență prin lucrări executate în regie proprie se înțeleg acele categorii de lucrări care sunt executate de administratorul /dezvoltatorul infrastructurii de transport cu respectarea normelor tehnice și de calitate în vigoare, prin utilizarea de forță de muncă, echipamente și utilaje deținute sub orice formă de către companie, prin utilizarea de materiale achiziționate conform legii, care conduc la costuri sub nivelul celor existente pe piață, pe baza unei analize de rentabilitate care au ca finalitate recepția și punerea în funcțiune a unui proiect de infrastructură de transport.

(2) Pentru lucrările executate în regie proprie, conform legii, de către administratorii de infrastructură rutieră și feroviară, se alocă de la bugetul de stat, credite bugetare Ministerului Transporturilor în cadrul titlului 58 „Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014- 2020” aferente proiectelor cu finanțare nerambursabilă postaderare pentru perioadele de programare bugetară 2014-2020 pentru următoarele categorii de cheltuieli eligibile din fonduri europene:

- a) achiziția de stocuri de materiale specifice pentru executarea lucrărilor;
- b) cheltuieli cu resursa umană utilizată în executarea lucrărilor;
- c) achiziționarea de echipamente și utilaje cu sursa de finanțare din fonduri structurale precum și cheltuielile cu amortizarea utilajelor utilizate pentru executarea lucrărilor;
- d) alte categorii de cheltuieli eligibile.

(3) Categoriile de cheltuieli menționate la alin. (2) sunt eligibile pentru decontare din fonduri structurale.

(4) Modalitatea de decontare din fonduri europene pentru lucrările executate în regie proprie se stabilesc prin ordin comun al ministrului transporturilor și ministrului

fondurilor europene, în termen de 30 zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

(5) Obiectivele de investiții executate în regie proprie se introduc la finanțare din bugetul de stat numai după obținerea avizului Autorității de Management și în limita creditelor bugetare și de angajament, aprobate conform legii, numai dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

a) beneficiarul proiectului are calitatea de potențial beneficiar în cadrul Programului Infrastructura Mare;

b) proiectul se încadrează în obiectivele Programului Infrastructura Mare și îndeplinește cerințele tehnico-economice pentru a fi finanțat din fonduri europene și se încadrează în valoarea totală la nivel de program, cu respectarea prevederilor art. 12 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 105/2016, cu modificările și completările ulterioare;

c) proiectul este prevăzut în documentele strategice naționale din transport aprobate conform legii.

Art. VIII. - Ordonanța de urgență a Guvernului nr.7/2016 privind unele măsuri pentru accelerarea implementării proiectelor de infrastructură de transport transeuropeană de transport precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 204 din 18 martie 2016, se modifică și se completează după cum urmează:

**1. La articolul VII alineatul (1), literele a) și c) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„a) a fost încheiat/este în derulare/a fost finalizat un contract de execuție lucrări/prestări servicii legal încheiat;

.....

c) executanții de lucrări și/sau prestatorii de servicii acceptă, prin act adițional la contractele în vigoare, renunțarea la plata accesoriilor aferente disputelor precum și la

plata accesoriilor care fac parte din disputele contractuale astfel cum acestea au fost stabilite prin Comisiile de Adjudecare a Disputelor;”

**2. Alineatul (2) la articolul XI se abrogă.**

**3. La articolul XII, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(1) Prin derogare de la prevederile art. 52 alin. (8) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, pentru proiectele de infrastructură de transport derulate de beneficiarii prevăzuți la art. 6 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 105/2016, cu modificările ulterioare, finanțate din fonduri externe nerambursabile postaderare, beneficiarii pot efectua plăți în avans de până la 15% din valoarea contractelor de execuție lucrări/prestări servicii/livrare bunuri, cu încadrarea în creditele bugetare aprobate, care se justifică prin bunuri livrate, lucrări executate și servicii prestate până la termenul stabilit conform contractelor de execuție lucrări/prestări de servicii/livrări de bunuri legal încheiate, dar nu mai târziu de data de eligibilitate finală a programului operațional, cu condiția recuperării din fiecare plată a unei cote-părți cel puțin egale cu procentul în limita căruia a fost acordat avansul, până la recuperarea integrală a acestuia. În cazul nelivrării bunurilor, neefectuării lucrărilor și serviciilor angajate pentru care s-au plătit avansuri, recuperarea sumelor de către beneficiar se face cu perceperea de dobânzi și penalități de întârziere potrivit Legii nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, calculate pentru perioada cuprinsă între data acordării și data recuperării.”

**4. La articolul XII, după alineatul (5) se introduce un nou alineat, alin.(6), cu următorul cuprins:**

„(6) Beneficiarii achită avansul prevăzut la alin.(1) și (2) numai după constituirea garanției de returnare a avansului de către executanții de lucrări/prestatorii de servicii/furnizorii de bunuri care au această obligație și numai dacă sunt asigurate

condițiile pentru începerea îndeplinirii obligațiilor rezultate din contract. Garanția de returnare a avansului trebuie să acopere valoarea avansului acordat inclusiv valoarea dobânzilor, penalităților și a altor asemenea accesorii prevăzute în contract cât și eventualele prejudicii ce ar putea fi aduse prin imobilizarea fondurilor publice, în cazul neîndeplinirii sau îndeplinirii necorespunzătoare a obligațiilor contractuale ce derivă din acordarea avansului, în limita unui procent maxim de 30% din valoarea avansului acordat. Limita garanției de returnare a avansului se stabilește prin contractul de achiziție publică legal încheiat.”

## **CAPITOLUL IV**

### **Mecanisme pentru gestionarea infrastructurii rutiere**

Art. IX. – Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.608 din 23 august 2012, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

**1. La articolul 4 litera b), pct. (i) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(i) are studii superioare dovedite cu diplomă de licență și diplomă de master recunoscute, în una dintre specialitățile construcției și proiectării drumurilor și podurilor, respectiv din domeniile inginerie civilă, ingineria transporturilor sau ingineria autovehiculelor rutiere ori studii echivalente potrivit prevederilor art. 153 alin. (2) din Legea educației naționale nr. 1/2011, cu modificările și completările ulterioare, precum și o experiență profesională de cel puțin 3 ani dovedită în unul sau mai multe dintre domeniile menționate; sau”

**2. După alineatul (1) al articolului 10 se introduce un nou alineat, alin. (1<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:**

„(1<sup>1</sup>) Prin excepție de la prevederile alin.(1), rapoartele de audit de siguranță rutieră nu se întocmesc atunci când are loc o modificare de soluție tehnică a unui drum

public ce face obiectul prezentei legi, modificare ce se poate confirma la fazele ulterioare de audit de siguranță rutieră.”

**3. După alineatul (3) al articolului 10 se introduce un nou alineat, alin. (3<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:**

„(3<sup>1</sup>) Prin excepție de la prevederile alin.(3) raportul de audit de siguranță rutieră prevăzut la stadiul de la lit. c) se realizează și se predă investitorului/administratorului drumului în termen de maxim 30 de zile de la data la care a avut recepția la terminarea lucrărilor. Autoritatea Rutieră Română încheie contractul cu auditorul de siguranță rutieră și îl desemnează pentru a participa la recepția la terminarea lucrărilor, pentru a întocmi raportul de audit de siguranță rutieră și pentru a semna procesul verbal de recepție la terminarea lucrărilor, în calitate de invitat.”

**4. La articolul 10, alineatul (8) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(8) Setul de măsuri care pot fi dispuse de raportul de inspecție de siguranță rutieră, prin lucrări de intervenții generale executate de administratorul drumului, precum și termenele de executare a acestora se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor.”

**5. La articolul 11, după alineatul (1) se introduc trei noi alineate, alin. (1<sup>1</sup>) - (1<sup>3</sup>), cu următorul cuprins:**

„(1<sup>1</sup>) Pentru proiectele de infrastructură rutieră aflate în implementare, investitorul sau administratorul dacă a prevăzut obligația realizării auditului de siguranță rutieră în sarcina antreprenorului/proiectantului poate mandata antreprenorul/proiectantul pe bază de contract de mandat, să îl reprezinte în relația cu Autoritatea Rutieră Română în vederea realizării evaluării de impact asupra siguranței rutiere, respectiv a auditului de siguranță rutieră, inclusiv pentru plata sumelor datorate de investitor sau administrator către Autoritatea Rutieră Română.

(1<sup>2</sup>) Pentru proiectele de infrastructură rutieră aflate în implementare, care au auditul de siguranță rutieră realizat ca urmare a obligației stabilite prin contractele de



achiziție publică încheiate cu antreprenorii/proiectanții, verificarea conformității auditului de siguranță rutieră se va face în etapa ulterioară realizării auditului, dar nu mai târziu de data recepției finale a lucrărilor. Eventualele măsuri necesare pentru conformitatea cu siguranța rutieră stabilite conform legii și evidențiate în mod distinct în raportul de audit de siguranță vor fi duse la îndeplinire de către antreprenori pe cheltuiala acestora. Raportul de audit de siguranță rutieră realizat ulterior va evidenția în mod distinct conformitatea raportului de audit de siguranță rutieră care a fost stabilit ca obligație contractuală a antreprenorului/proiectantului.

(1<sup>3</sup>) Modelul contractelor de mandat prevăzute la alin.(1<sup>1</sup>) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.”

**6. La articolul 13, alineatul (6) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(6) În cazul inspecțiilor de siguranță rutieră prevăzute la art. 10 alin. (5) raportul de inspecție de siguranță rutieră se întocmește în două exemplare originale din care unul se transmite de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. administratorului drumului, iar în cazul inspecțiilor de siguranță rutieră prevăzute la art. 10 alin. (11) se întocmește în trei exemplare originale din care unul se transmite organului de poliție și unul administratorului drumului.”

Art. X. - (1) Sumele stabilite prin titluri executorii de către instanțele de judecată prin sentințe definitive în sarcina Ministerului Transporturilor și achitate în prealabil de către operatorii economici cu capital de stat de sub autoritatea acestui minister, se pot asigura de la bugetul de stat prin bugetul aprobat Ministerului Transporturilor, cu aprobarea ordonatorului principal de credite.

(2) Sumele rambursate operatorilor economici cu capital de stat de sub autoritatea Ministerului Transporturilor potrivit alin.(1) constituie venituri proprii ale acestora.

(3) De la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, în limita creditelor bugetare aprobate prin legile bugetare, pot fi asigurate sume pentru majorarea capitalului social al operatorilor economici cu capital integral de stat de sub

autoritate cu respectarea legislației privind ajutorul de stat și a Legii societăților nr.31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(4) Începând cu anul 2017, de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, în limita creditelor bugetare prevăzute prin legile bugetare anuale pot fi alocate sume Școlii Superioare de Aviație Civilă pentru repararea pistelor de decolare aterizare din domeniul public al statului date în administrarea acestei instituții sau pentru orice alte obiective de investiții necesare desfășurării activității acesteia stabilite de ordonatorul principal de credite.

Art. XI. – (1) Pentru categoriile de cheltuieli aferente obiectivelor de investiții în domeniul infrastructurii publice de transport finanțate din fonduri structurale, referitoare la cheltuielile privind protecția mediului, cheltuielile privind relocările de utilități, cheltuielile privind descărcarea de sarcini arheologice precum și alte categorii de cheltuieli asemenea, care sunt independente de voința beneficiarului sau a executantului de lucrări sau care nu pot fi prevăzute cu exactitate la data organizării procedurii legale de achiziție publică, dar care devin strict necesare pentru implementarea proiectelor de infrastructură de transport de interes național strategic, beneficiarii pot include, odată cu inițierea procedurilor de achiziție publică, rezerve de implementare a proiectelor, care fac parte din investiția de bază exprimate în procente din valoarea estimată a cheltuielilor pentru investiția de bază sau în sume fixe, dacă este cazul, din care urmează a fi finanțate aceste categorii de cheltuieli.

(2) Rezervele de implementare a proiectelor sunt evidențiate distinct de către autoritatea contractantă în documentația de atribuire a lucrărilor ca și articole generale sau sub orice altă formă considerată de către beneficiar în conformitate cu prevederile legale în vigoare și fac parte din valoarea estimată a contractului.

(3) Utilizarea rezervelor de implementare a proiectelor de către executanții de lucrări/prestatorii de servicii se face pe baza unei metodologii aprobate de beneficiar cu avizul prealabil al Ministerului Transporturilor în calitate de ordonator de principal de credite și cu respectarea principiilor de transparență și eficiență a utilizării fondurilor. Metodologia de utilizare a rezervelor de implementare a proiectelor face

parte din documentația de achiziție publică care se comunică ofertanților odată cu organizarea procedurii de achiziție publică.

(4) Lista categoriilor de cheltuieli care se finanțează din rezervele de implementare a proiectelor precum și sumele alocate fiecărei categorii de cheltuieli se evidențiază distinct în documentația de atribuire a lucrărilor odată cu inițierea procedurilor de achiziție publică.

(5) Utilizarea mecanismului rezervelor de implementare a proiectelor se poate face numai pentru contractele de execuție lucrări/prestare de servicii dacă aceste sume sunt prevăzute distinct în contractele legal încheiate.

Art. XII. - (1) Creanțele rezultate din drepturile executanților de lucrări, prestatorilor de servicii, furnizorilor de bunuri, furnizorilor de materiale, subcontractorilor care dețin contracte legal încheiate cu autoritatea contractantă sau cu antreprenorul general al proiectului de infrastructură de transport pot face obiectul unor contracte de cesionare legal încheiate cu terțe părți sau cu instituțiile financiare după caz, pentru a asigura disponibilitățile necesare implementării proiectelor de infrastructură de transport sau pentru derularea oricăror operațiuni necesare implementării proiectelor cu acordul autorității contractante sau al antreprenorului general după caz. În situația încheierii contractelor de cesiune de creanțe autoritatea contractantă sau după caz antreprenorul general are calitatea de debitor cedent conform legii.

(2) Creanțele rezultate din drepturile executanților de lucrări, prestatorilor de servicii, furnizorilor de bunuri, furnizorilor de materiale, subcontractorilor cesionate potrivit alin.(1) pot face obiectul unor garanții mobiliare pentru înscrierea de ipotecă conform legii. În această situație contractele de achiziție publică trebuie să prevadă datele de identificare ale subcontractanților/prestatorilor de servicii/furnizorilor de materiale precum și orice ale date necesare pentru înscrierea de ipotecă în sistemul de garanții mobiliare pentru obținerea de credite bancare.

## CAPITOLUL V

### **Contracte de performanță. Măsurile pentru accelerarea implementării proiectelor de infrastructură de transport**

Art. XIII. - (1) Între Ministerul Transporturilor și companiile din domeniul transportului rutier și feroviar aflate sub autoritatea sa, se încheie contracte de performanță, până la data de 15 decembrie 2016, în baza cărora se stabilesc drepturile și obligațiile companiilor, drepturile și obligațiile privind depunerea aplicațiilor de finanțare, drepturile și obligațiile privind monitorizarea proiectelor de infrastructură de transport, drepturile și obligațiile privind depunerea cererilor de rambursare precum și indicatorii de rezultat care se fundamentează pe relația directă între modul de utilizare a fondurilor structurale și rezultatele obținute din utilizarea acestora.

(2) Contractele de performanță vor cuprinde în mod obligatoriu, fără a se limita la acestea, următoarele:

- a) denumirea părților contractante;
- b) obiectul contractelor de performanță;
- c) durata contractelor de performanță;
- d) drepturile și obligațiile părților privind încheierea contractelor de finanțare;
- e) drepturile și obligațiile părților privind monitorizarea implementării proiectelor inclusiv sistemul de raportare;
- f) drepturile și obligațiile părților privind depunerea cererilor de rambursare;
- g) drepturile și obligațiile rezultate din întreținerea/mentenanță infrastructurii de transport;
- h) indicatorii de rezultat/performanță care se referă la rezultatul direct dintre modul de utilizare a fondurilor structurale și rezultatele obținute;
- i) alte drepturi și obligații ale beneficiarilor de fonduri structurale.

Art. XIV. - Modelul contractelor de performanță prevăzute la art.XIII alin. (2) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor, în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Art. XV. - (1) Pentru realizarea unor obiective de investiții în domeniul infrastructurii de transport care privesc variantele ocolitoare ale localităților urbane sau conexiunea localităților urbane la autostrăzi, drumuri expres și/sau drumuri naționale, administratorul/dezvoltatorul infrastructurii rutiere, cu aprobarea Consiliului de Administrație, poate încheia protocoale de colaborare cu autoritățile administrației publice locale și/sau cu asociațiile de dezvoltare intercomunitară existente la nivel local, cu aprobarea Consiliilor Locale/Consiliilor Județene/structurilor de conducere ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, în vederea realizării studiilor de fezabilitate, proiectelor tehnice de execuție și/sau a documentațiilor tehnice necesare pentru emiterea autorizațiilor de construire, prevăzute de lege dar și pentru a asigura monitorizarea implementării proiectelor de infrastructură de transport.

(2) Contractarea documentațiilor tehnico-economice prevăzute la alin.(1) se face potrivit prevederilor legale în vigoare.

(3) Protocoalele de colaborare prevăzute la alin.(1) sunt documente justificative pentru înregistrarea în evidențele contabile a autorităților administrației publice locale/asociațiilor de dezvoltare intercomunitară existente la nivel local a categoriilor de cheltuieli generate de elaborarea documentațiilor tehnico-economice.

(4) Documentațiile tehnico-economice se predau administratorului/dezvoltatorului de infrastructură rutieră numai după obținerea avizului Comisiei Tehnico – Economice din cadrul acestuia. La obținerea avizului autoritățile administrației publice locale/asociațiile de dezvoltare intercomunitară au obligația de a răspunde observațiilor formulate de administratorul/dezvoltatorul infrastructurii rutiere astfel încât documentațiile tehnico-economice să fie completate la standardele prevăzute de normativele tehnice în vigoare.

(5) Autoritatea Rutieră Română are obligația de a încheia contracte pentru realizarea auditului de siguranță rutieră cu autoritățile administrației publice locale sau după caz cu asociațiile de dezvoltare intercomunitară existente la nivel local.

(6) Predarea/primirea documentațiilor tehnico-economice are loc pe bază de protocol încheiat între autoritățile administrației publice locale/asociațiile de dezvoltare intercomunitară existente la nivel local și administratorul/dezvoltatorul infrastructurii de transport care va cuprinde:

- a) date referitoare la prestatorul de servicii;
- b) valoarea contractelor încheiate;
- c) valoarea plăților efectuate;
- d) procesele verbale de recepție;
- e) alte documente și informații pe care părțile le consideră necesare.

(7) Protocolul de predare/primire încheiat conform alin.(6) are valoare de document justificativ pentru administratorul/dezvoltatorul infrastructurii pentru înregistrarea în evidențele contabile a contravalorii documentațiilor tehnico-economice elaborate.

(8) Administratorul/dezvoltatorul infrastructurii rutiere se poate subroga în drepturile și obligațiile ce decurg din contractele încheiate legal de către autoritățile administrației publice locale/asociațiile de dezvoltare intercomunitară pe bază de act adițional, prin voința părților, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

(9) Responsabilitatea pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice rămâne aceeași cu cea prevăzută de lege pentru proiectanți/consultanți după caz pe durata implementării proiectelor de infrastructură de transport pentru care s-a încheiat protocol de colaborare potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență.

(10) Pe baza protoalelor de colaborare menționate la alin.(1) pentru monitorizarea proiectelor de infrastructură de transport rutier autoritățile administrației publice locale/asociațiile de dezvoltare intercomunitară la nivel local pot emite rapoarte de monitorizare pe care le comunică periodic administratorului/dezvoltatorului de infrastructură rutieră.

Art. XVI. - După alineatul (15<sup>3</sup>) al articolului 7 din Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 933 din 13 octombrie 2004, cu modificările și completările ulterioare, se introduce un nou alineat, alin. (15<sup>4</sup>), cu următorul cuprins:

„(15<sup>4</sup>) Pentru proiectele de infrastructură de transport de interes național, verificarea încadrării lucrărilor corespunzătoare modificărilor de temă de proiectare în limitele avizelor și acordurilor obținute pentru autorizația de construire inițială se realizează de Ministerul Transporturilor, precum și de verificatorii de proiecte atestați în condițiile legii, pentru fiecare cerință esențială de calitate în construcții, cu participarea reprezentanților instituțiilor avizatoare afectate de modificări. Convocarea reprezentanților instituțiilor avizatoare se face de către Ministerul Transporturilor. Minuta ședinței împreună cu toate documentele solicitate de lege stau la baza emiterii autorizației de construire.”

## **CAPITOLUL VI**

### **Prorogarea unor termene**

Art. XVII. - Termenul prevăzut de art. III din Legea nr. 352/2015 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 979 din 30 decembrie 2015, se prorogă până la data de 1 ianuarie 2018.

## **Capitolul VII**

### **Dispoziții tranzitorii**

Art. XVIII. - Operatorii de transport feroviar care dețin licență conform legii, la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, își desfășoară activitatea în

aceleași condiții, până la data expirării duratei licenței pe care o dețin.

**PRIM – MINISTRU**  
**DACIAN JULIEN CIOLOȘ**

**Contrasemnează:**  
Ministrul transporturilor

**Petru Sorin Bușe**

Viceprim-ministru,  
ministrul dezvoltării regionale și administrației publice

**Vasile Dincu**

Viceprim-ministru,  
ministrul economiei, comerțului și relațiilor cu mediul de afaceri

**Costin Grigore Borc**

Ministrul fondurilor europene

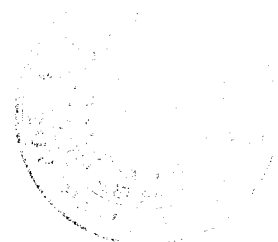
**Dragoș Cristian Dinu**

Ministrul muncii, familiei, protecției sociale  
și persoanelor vârstnice

**Dragoș-Nicolae Pîslaru**

București, 16 noiembrie 2016  
Nr. 83

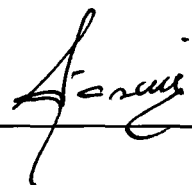
- continuare verso -





Ministrul mediului, apelor și pădurilor

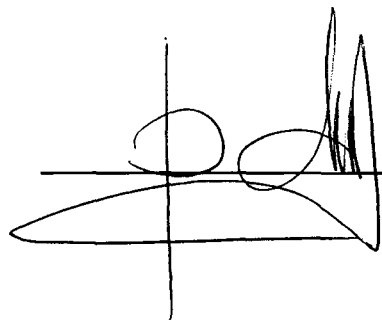
**Cristiana Pașca Palmer**



---

Ministrul afacerilor externe

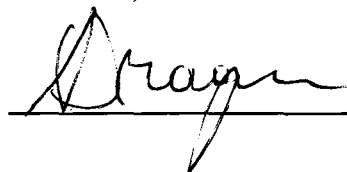
**Lazăr Comănescu**



---

Ministrul finanțelor publice

**Anca Dana Dragu**



---

Ministrul apărării naționale

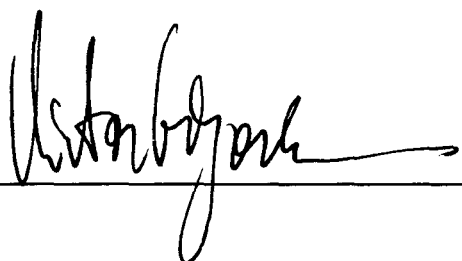
**Mihnea Ioan Motoc**



---

Ministrul energiei

**Victor Vlad Grigorescu**



---