



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul 187 (XXXI) — Nr. 547

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 3 iulie 2019

### SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
<b>DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE</b>	
Decizia nr. 126 din 28 februarie 2019 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 85 alin. 1 lit. m) și alin. 2 din Legea nr. 80/1995 privind statutul cadrelor militare .....	2–5
<b>ORDONANȚE ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI</b>	
52. — Ordonanță de urgență pentru modificarea și completarea Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european .....	6–15
<b>ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE</b>	
72. — Ordin al ministrului afacerilor interne privind modificarea și completarea Normelor metodologice pentru stabilirea atribuțiilor structurilor Ministerului Afacerilor Interne în vederea aplicării prevederilor Legii nr. 105/2012 privind detașarea experților naționali la instituțiile și organismele Uniunii Europene, aprobate prin Ordinul ministrului afacerilor interne nr. 8/2016 ....	16

# DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

## CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

### DECIZIA Nr. 126

din 28 februarie 2019

#### referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 85 alin. 1 lit. m) și alin. 2 din Legea nr. 80/1995 privind statutul cadrelor militare

Valer Dorneanu	— președinte
Marian Enache	— judecător
Petre Lăzăroiu	— judecător
Mircea Ștefan Minea	— judecător
Daniel Marius Morar	— judecător
Mona-Maria Pivniceru	— judecător
Livia Doina Stanciu	— judecător
Varga Attila	— judecător
Bianca Drăghici	— magistrat-asistent

1. Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 85 alin. (1) lit. m) și alin. (2) din Legea nr. 80/1995 privind statutul cadrelor militare, excepție ridicată de Daniel Florea în Dosarul nr. 391/42/2014 al Înaltei Curți de Casație și Justiție — Secția de contencios administrativ și fiscal și care formează obiectul Dosarului Curții Constituționale nr. 2.569D/2017.

2. Dezbaterile au avut loc în ședința publică din 15 noiembrie 2018, cu participarea reprezentantului Ministerului Public, procuror Liviu Drăgănescu, a autorului excepției, asistat de domnul avocat Daniel Manolache, cu împuternicire avocațială depusă la dosar, și a reprezentantului Serviciului Român de Informații, consilier juridic Mitu Ilie Orantes, cu delegație depusă la dosar. Dezbaterile au fost consemnate în încheierea de ședință din acea dată, când, având în vedere cererea de întrerupere a deliberărilor pentru o mai bună studiere a problemelor ce formează obiectul cauzei, în temeiul dispozițiilor art. 57 și art. 58 din Legea nr. 47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, Curtea a amânat pronunțarea pentru data de 6 decembrie 2018. La această dată, constatând că nu sunt prezenți toți judecătorii care au participat la dezbateri, potrivit art. 58 alin. (1) teza întâi din Legea nr. 47/1992, Curtea a amânat pronunțarea pentru 22 ianuarie 2019, când, având în vedere cererea de întrerupere a deliberărilor pentru o mai bună studiere a problemelor ce formează obiectul cauzei, în temeiul dispozițiilor art. 57 și art. 58 din Legea nr. 47/1992, Curtea a amânat pronunțarea pentru data de 28 februarie 2019, când a pronunțat prezenta decizie.

#### CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, reține următoarele:

3. Prin Încheierea din 22 septembrie 2017, pronunțată în Dosarul nr. 391/42/2014, **Înalta Curte de Casație și Justiție — Secția de contencios administrativ și fiscal a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 85 alin. (1) lit. m) și alin. (2) din Legea nr. 80/1995 privind statutul cadrelor militare**. Excepția a fost ridicată de Daniel Florea, în calea de atac a recursului declarat împotriva Sentinței civile nr. 51/F din 21 mai 2015, pronunțată de Curtea de Apel Brașov — Secția contencios administrativ și fiscal, într-o cauză având ca obiect anularea unui act administrativ.

4. **În motivarea excepției de neconstituționalitate**, autorul acesteia susține, în esență, că dispozițiile de lege criticate sunt neclare și lipsite de previzibilitate, din perspectiva art. 1 alin. (5) din Constituție, deoarece sintagma „îndeplinire defectuoasă” are un caracter ambiguu și lasă loc interpretărilor. Ca atare, consideră că, din această perspectivă, legea nu este suficient de clară, precisă și previzibilă și nu oferă securitate juridică

destinatărilor săi. Sancțiunea ce apare ca urmare a încălcării dispozițiilor de lege criticate poate fi aplicată oricărei persoane care, prin acțiunile sau inacțiunile sale, intră în conflict cu dispozițiile normei.

5. De asemenea, autorul susține, în esență, că retragerea accesului la o anumită categorie de informații clasificate poate fi rezultatul unor fapte imputabile militarului în cauză, însă aceste fapte trebuie urmate de cercetări ale organelor judiciare.

6. Autorul apreciază, în esență, că din modul de redactare a dispozițiilor de lege invocate ca fiind neconstituționale, rezultă că în raport cu obținerea sau nu a autorizației de acces la informații clasificate sau a certificatului de securitate, prin neavizare sau retragere, aceste documente nu sunt revalidate, iar trecerea în rezervă sau direct în retragere se face din oficiu, dacă această operațiune are loc din motive imputabile cadrului militar în condițiile legii. În ipoteza reclamată ca fiind neconstituțională, trecerea în rezervă se poate face, din oficiu, fără o cercetare militară disciplinară prealabilă și direct la propunerea comandanților unităților din care face parte cadrul militar.

7. Referitor la critica de neconstituționalitate raportată la prevederile constituționale ale art. 16 alin. (1) și (2), autorul excepției afirmă, în esență, că legea a stabilit un tratament juridic diferit cadrelor militare, după criteriile aleatorii și exterioare conduitei acestora, în contradicție cu principiul egalității în fața legii. Astfel, se arată că pentru săvârșirea faptelor culpabile prevăzute la alin. (1) lit. i) și j) din art. 85 al Legii nr. 80/1995, măsura trecerii în rezervă se propune de Consiliul de judecată, iar pentru faptele prevăzute la alin. (1) lit. a), b), d), e), f), i), l), m) și n), la propunerea comandantului, fără a se da posibilitatea cadrului militar să se apere printr-o procedură adecvată, inclusiv disciplinară. Aceste principii nu sunt respectate atunci când sunt coroborate cu dispozițiile art. 39 din Legea nr. 182/2002 privind protecția informațiilor clasificate și cu cele ale art. 89 din Legea nr. 80/1995. Or, din textul Legii nr. 182/2002 rezultă că motivele imputabile ar trebui întotdeauna urmate de sesizarea autorităților judiciare, iar militarul pus la dispoziție până la rămânerea definitivă a unei hotărâri judecătorești. Mai mult, se susține că militarul nu cunoaște regulile după care se desfășoară procedura avizării (acordării), retragerii sau revalidării autorizației de acces la informații clasificate, având în vedere că actul administrativ nu este accesibil și nici opozabil.

8. În ceea ce privește critica de neconstituționalitate raportată la prevederile constituționale ale art. 21 alin. (3), autorul consideră că în alin. (1) lit. m) și n) și alin. (2) ale art. 85 din Legea nr. 80/1995 este folosită o terminologie ambiguă, imprecisă, de natură a lipsi de previzibilitate norma supusă controlului, iar analiza acestor dispoziții conduce la concluzia încălcării prevederilor constituționale și convenționale privind dreptul la un proces echitabil, ca urmare a lipsei de claritate și previzibilitate a normei. Pe de altă parte, din redactarea normelor contestate nu se desprinde cu claritate și precizie care pot fi acele motive imputabile militarului, altele decât cele care fac obiectul unei cercetări disciplinare sau, eventual, penale, care să conducă autorul la trecerea sa în rezervă. Modul de executare a raporturilor de serviciu, fără angajarea unei răspunderi disciplinare sau penale, care conduce la încetarea raporturilor de muncă când se invocă existența uneia dintre situațiile prevăzute la art. 85 lit. m) și n) din Legea nr. 80/1995,

este lăsat la îndemâna arbitrarului și a abuzurilor unor comandanți, câtă vreme cadrul militar aflat într-o atare situație nu se poate apăra nici în fața organelor disciplinare și nici a celor penale.

9. Totodată, se susține că trecerea în rezervă în modul prevăzut de textele de lege criticate contravine dispozițiilor art. 41 alin. (1) din Constituție, prin îngrădirea dreptului la muncă, pentru că permite desființarea raporturilor de muncă în mod arbitrar, în condițiile în care un cadru militar a optat pentru această carieră, având o așteptare legitimă, pe baza unei școlarizări și instruirii proprii, cel mai adesea, fără corespondent practic într-un alt domeniu.

10. În final, autorul apreciază că, în mod discriminatoriu și prin încălcarea dreptului la un proces echitabil, inclusiv a dreptului la apărare, un comandant de unitate dispune trecerea în rezervă, invocând o situație prevăzută de art. 85 alin. (1) lit. m) și n) din Legea nr. 80/1995, care nu este reliefată transparent.

11. **Înalta Curte de Casație și Justiție — Secția de contencios administrativ și fiscal** apreciază că dispozițiile de lege criticate nu încalcă prevederile constituționale invocate, excepția de neconstituționalitate fiind neîntemeiată.

12. Potrivit prevederilor art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului și Avocatului Poporului, pentru a-și exprima punctele de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

13. **Guvernul** apreciază că excepția invocată este neîntemeiată, având în vedere că accesul la informațiile clasificate este permis numai în cazurile, în condițiile și prin respectarea procedurilor prevăzute de Legea nr. 182/2002 privind protecția informațiilor clasificate.

14. **Avocatul Poporului** apreciază că excepția de neconstituționalitate invocată este inadmisibilă, autorul acesteia apelează la instanța de contencios constituțional pentru a invalida modul de aplicare a acestuia, fiind nemulțumit de modul de aplicare a legii în cazul său, și mai exact de trecerea sa în rezervă. Curtea Constituțională a statuat în repetate rânduri că nu intră în atribuțiile sale cenzurarea aplicării legii de către instanțele judecătorești, controlul judecătoresc realizându-se exclusiv în cadrul căilor de atac prevăzute de lege.

15. **Președinții celor două Camere ale Parlamentului** nu au comunicat punctele lor de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

#### CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, punctele de vedere ale Guvernului și Avocatului Poporului, raportul întocmit de judecătorul-raportor, susținerile părților, notele scrise depuse la dosar, concluziile procurorului, prevederile legale criticate, raportate la dispozițiile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

16. Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, precum și ale art. 1 alin. (2), ale art. 2, 3, 10 și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate.

17. **Obiectul excepției de neconstituționalitate** îl constituie dispozițiile art. 85 alin. 1 lit. m) și alin. 2 din Legea nr. 80/1995 privind statutul cadrelor militare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 155 din 20 iulie 1995, cu modificările și completările ulterioare, dispoziții care au următorul cuprins:

„Ofițerii, maiștrii militari și subofițerii în activitate pot fi trecuți în rezervă sau direct în retragere, după caz, în următoarele situații: [...]

m) în cazul neavizării în vederea acordării autorizației de acces la informații clasificate sau certificatului de securitate, la retragere ori în cazul în care aceste documente nu sunt revalidate, din motive imputabile cadrului militar în condițiile legii;

*Trecerea în rezervă sau direct în retragere se face din oficiu, în condițiile prevăzute la alin. 1 lit. a), b), d), e), f), i<sup>1</sup>), l), m) și n), la propunerea consiliilor de judecată, în condițiile prevăzute la alin. 1 lit. i) și j), iar, în celelalte condiții, la propunerea comandanților unităților din care fac parte, înaintată ierarhic.”*

18. În opinia autorului excepției, dispozițiile de lege criticate contravin prevederilor constituționale cuprinse în art. 1 alin. (5) privind statul de drept, art. 16 alin. (1) și (2) privind egalitatea în drepturi, art. 21 alin. (3) referitor la accesul liber la justiție și art. 41 alin. (1) și (2) privind munca și protecția socială a muncii.

19. Examinând excepția de neconstituționalitate, Curtea reține că, în sensul Legii nr. 80/1995, prin *cadre militare* se înțelege cetățenii români cărora li s-a acordat grad de ofițer, maistru militar sau subofițer, în raport cu pregătirea lor militară și de specialitate, în condițiile prevăzute de lege.

20. Cadrele militare sunt în serviciul națiunii și, potrivit art. 4 alin. 1 din lege, se pot afla în una dintre următoarele situații: „a) în activitate, când ocupă o funcție militară. Calitatea de cadru militar în activitate se menține și pe timpul cât acestea sunt eliberate din funcții pentru a urma diferite forme de pregătire în interesul serviciului, precum și atunci când sunt puse la dispoziție: în vederea încadrării sau trecerii în rezervă ori în retragere; pentru cazurile de boală stabilite prin hotărâre a Guvernului; pe timpul cât sunt în captivitate; b) în rezervă, când nu ocupă o funcție militară, dar întrunesc condițiile prevăzute de lege pentru a fi chemate să îndeplinească serviciul militar ca rezervați concentrați sau mobilizați, iar la nevoie, în calitate de cadre militare în activitate; c) în retragere, când, potrivit legii, nu mai pot fi chemate pentru îndeplinirea serviciului militar.”

21. Din analiza dispozițiilor art. 85 din Legea nr. 80/1995, Curtea reține că acesta reglementează, în ansamblul său, ipotezele în care ofițerii, maiștrii militari și subofițerii în activitate pot fi trecuți în rezervă sau direct în retragere, după caz. Alineatul 2 al articolului menționat prevede că trecerea în rezervă sau direct în retragere se face, după caz, din oficiu, la propunerea consiliilor de judecată sau la propunerea comandanților unităților din care fac parte, înaintată ierarhic.

22. Textul de lege supus controlului de constituționalitate, respectiv art. 85 alin. 1 lit. m) din Legea nr. 80/1995, reglementează ipoteza neavizării în vederea acordării autorizației de acces la informații clasificate sau certificatului de securitate, la retragere ori în cazul în care aceste documente nu sunt revalidate, din motive imputabile cadrului militar în condițiile legii, situație în care acesta poate fi trecut în rezervă sau direct în retragere din oficiu.

23. Curtea reține că accesul la informațiile clasificate este permis numai în cazurile, în condițiile și prin respectarea procedurilor prevăzute de Legea nr. 182/2002 privind protecția informațiilor clasificate, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 248 din 12 aprilie 2002. Astfel, potrivit art. 7 alin. (1) din lege, persoanele care vor avea acces la informații clasificate secrete de stat vor fi verificate, în prealabil, cu privire la onestitatea și profesionalismul lor, referitoare la utilizarea acestor informații. De asemenea, art. 28 din Legea nr. 182/2002 prevede că accesul la informații secrete de stat este permis numai în baza unei autorizații scrise, eliberate de conducătorul persoanei juridice care deține astfel de informații, după notificarea prealabilă la Oficiul Registrului Național al Informațiilor Secrete de Stat — *ORNISS*, autorizație care se eliberează pe niveluri de secretizare, în urma verificărilor efectuate cu acordul scris al persoanei în cauză asupra acesteia. Durata de valabilitate a autorizației este de până la 4 ani; în această perioadă verificările pot fi reluate oricând.

24. În sensul Standardelor naționale de protecție a informațiilor clasificate în România, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 585/2002, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 485 din 5 iulie 2002, noțiunea de autorizație de acces la informații clasificate reprezintă documentul eliberat cu avizul instituțiilor abilitate, de

conducătorul persoanei juridice deținătoare de astfel de informații, prin care se confirmă că, în exercitarea atribuțiilor profesionale, posesorul acestuia poate avea acces la informații secrete de stat de un anumit nivel de secretizare, potrivit principiului necesității de a cunoaște; noțiunea de certificat de securitate semnifică documentul eliberat persoanei cu atribuții nemijlocite în domeniul protecției informațiilor clasificate, respectiv funcționarului de securitate sau salariatului din structura de securitate, care atestă verificarea și acreditarea de a deține, de a avea acces și de a lucra cu informații clasificate de un anumit nivel de secretizare; verificare de securitate reprezintă totalitatea măsurilor întreprinse de autoritățile desemnate de securitate, conform competențelor, pentru stabilirea onestității și profesionalismului persoanelor, în scopul avizării eliberării certificatului de securitate sau autorizației de acces la informații clasificate.

25. Curtea reține că, potrivit art. 167 din Standardele naționale de protecție a informațiilor clasificate în România, revalidarea avizului privind accesul la informații clasificate presupune reverificarea persoanei deținătoare a unui certificat de securitate/autorizație de acces în vederea menținerii sau retragerii acesteia. Revalidarea poate avea loc la solicitarea unității în care persoana își desfășoară activitatea sau a ORNISS, în oricare dintre următoarele situații: a) atunci când pentru îndeplinirea sarcinilor de serviciu ale persoanei deținătoare este necesar accesul la informații de nivel superior; b) la expirarea perioadei de valabilitate a certificatului de securitate/autorizației de acces deținute anterior; c) în cazul în care apar modificări în datele de identificare ale persoanei; d) la apariția unor riscuri de securitate din punctul de vedere al compatibilității accesului la informații clasificate.

26. Curtea, sintetizând motivele de neconstituționalitate formulate în cauză, reține că, în opinia autorului excepției, dispozițiile art. 85 alin. 1 lit. m) și alin. (2) din Legea nr. 80/1995 sunt lipsite de claritate și previzibilitate, discriminatorii și îngredesc cadrulul militar dreptul la un proces echitabil și dreptul la muncă, prin acte arbitrare ce nu pot fi cenzurate judiciar, și din redactarea normelor criticate nu se desprinde cu claritate și precizie care pot fi „*motive imputabile*” militarului.

27. Astfel, cât privește critica referitoare la lipsa de previzibilitate a dispozițiilor criticate, precum și a sintagmei „*motive imputabile*”, Curtea reține, mai întâi, că, potrivit jurisprudenței Curții Europene a Drepturilor Omului, noțiunea de „lege” care figurează în o seamă de articole ale Convenției Înglobează dreptul de origine atât legislativă, cât și jurisprudențială și implică unele condiții calitative, între altele cele ale accesibilității și ale previzibilității (a se vedea, între altele, Hotărârea din 15 noiembrie 1996, pronunțată în Cauza *Cantoni împotriva Franței*, paragraful 29, Hotărârea din 22 iunie 2000, pronunțată în Cauza *Coeme și alții împotriva Belgiei*, paragraful 145, Hotărârea din 7 februarie 2002, pronunțată în Cauza *E.K. împotriva Turciei*, paragraful 51). Conform unei jurisprudențe constante, sintagma „prevăzute de lege” presupune mai întâi ca măsura reglementată să aibă o bază în dreptul intern, dar are legătură, de asemenea, cu calitatea legii respective: ea impune ca aceasta să fie accesibilă persoanelor în cauză și să aibă o formulare destul de exactă pentru a permite reclamantilor, care apelează, la nevoie, la consilieri, să prevadă, într-o măsură rezonabilă în circumstanțele cauzei, consecințele ce ar putea rezulta dintr-un anumit act (a se vedea, între altele, Hotărârea din 8 iunie 2006, pronunțată în Cauza *Lupșa împotriva României*, paragraful 32). Altfel spus, nu poate fi considerată „lege” decât o normă enunțată cu suficientă precizie pentru a permite individului să își regleze conduita. Individul trebuie să fie în măsură să prevadă consecințele ce pot decurge dintr-un act determinat (a se vedea, între altele, Hotărârea din 26 aprilie 1979, pronunțată în Cauza *Sunday Times împotriva Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord*). Însemnătatea noțiunii de previzibilitate depinde în mare măsură de contextul

textului despre care este vorba, de domeniul pe care îl acoperă, precum și de numărul și calitatea destinatarilor săi (a se vedea, între altele, Hotărârea din 28 martie 1990, pronunțată în Cauza *Groppera Radio AG și alții împotriva Elveției*, paragraful 68, Hotărârea din 8 iunie 2006, pronunțată în Cauza *Lupșa împotriva României*, paragraful 37). Previzibilitatea legii nu se opune ca persoana interesată să fie nevoită să recurgă la o bună consiliere pentru a evalua, la un nivel rezonabil în circumstanțele cauzei, consecințele ce ar putea decurge dintr-o anumită acțiune (a se vedea, între altele, Hotărârea din 13 iulie 1996, pronunțată în Cauza *Tolstoy Miloslavsky împotriva Regatului Unit al Marii Britanii*, paragraful 37). Acest lucru se întâmplă de obicei cu profesioniștii, obișnuiți să facă dovada unei mari prudențe în exercitarea meseriei lor. De asemenea se poate aștepta de la ei să acorde o atenție deosebită evaluării riscurilor pe care le implică (*Cantoni*, precitată, paragraful 35). Potrivit aceleiași instanțe, chiar din cauza principiului generalității legilor, conținutul acestora nu poate prezenta o precizie absolută. Una dintre tehnicile tip de reglementare constă în recurgerea mai degrabă la categorii generale decât la liste exhaustive. De asemenea, numeroase legi se folosesc de eficacitatea formulelor mai mult sau mai puțin vagi, pentru a evita o rigiditate excesivă și a se putea adapta la schimbările de situație. Interpretarea și aplicarea unor asemenea texte depind de practică (a se vedea, între altele, Hotărârea din 25 mai 1993, pronunțată în Cauza *Kokkinakis împotriva Greciei*, paragraful 40, *Cantoni*, precitată, paragraful 31, *Dragotoni și Militaru-Pidhorni împotriva României*, Hotărârea din 24 mai 2007, paragraful 36). Funcția decizională acordată instanțelor servește tocmai pentru a îndepărta îndoielele ce ar putea exista în privința interpretării normelor, ținând cont de evoluțiile practicii cotidiene, cu condiția ca rezultatul să fie coerent cu substanța infracțiunii și evident previzibil (a se vedea, între altele, Hotărârea din 22 noiembrie 1995, pronunțată în Cauza *S.W. împotriva Regatului Unit al Marii Britanii*, paragraful 36, *Dragotoni și Militaru-Pidhorni împotriva României*, precitată, paragraful 37).

28. Curtea Constituțională, în numeroase cauze, în temeiul dispozițiilor art. 20 din Constituție, a făcut aplicarea jurisprudenței Curții Europene a Drepturilor Omului referitoare la condițiile de calitate a legii, constatând neconstituționalitatea reglementărilor care nu întrunesc aceste condiții (a se vedea, spre exemplu, Decizia nr. 1.258 din 8 octombrie 2009, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 798 din 23 noiembrie 2009, Decizia nr. 26 din 18 ianuarie 2012, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 116 din 15 februarie 2012, Decizia Curții Constituționale nr. 440 din 8 iulie 2014, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 653 din 4 septembrie 2014, sau Decizia nr. 17 din 21 ianuarie 2015, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 79 din 30 ianuarie 2015).

29. Din jurisprudența menționată se desprinde concluzia că „previzibilitatea”, ca reper al controlului de convenționalitate și de constituționalitate, evocă relația logică și necesară ce trebuie să existe între o normă juridică și destinatarul ei, oferindu-i acestuia posibilitatea de a-și regla conduita astfel încât să facă ori să poată face ceea ce îi impune sau îi permite norma ori să nu facă ceea ce aceasta îi interzice și, totodată, îngredind autorităților posibilitatea unui comportament arbitrar.

30. Față de reperele de analiză mai sus reținute, pentru a răspunde criticii referitoare la lipsa de previzibilitate a normei ce face obiectul excepției, Curtea va proceda la o examinare a acesteia cu luarea în considerare a contextului reglementării, a domeniului pe care îl acoperă, precum și a numărului și calității destinatarilor săi, Așadar, prevederile art. 85 alin. 1 lit. m) și alin. 2 din Legea nr. 80/1995 trebuie analizate în contextul legii, care reglementează deopotrivă drepturile și îndatoririle cadrelor militare, iar sintagma criticată pentru lipsă de previzibilitate — „*motive imputabile*”, în ansamblul legii.

31. Procedând la această analiză sistematică, Curtea constată că norma criticată face parte dintr-o reglementare ce configurează statutul special al cadrelor militare, care sunt în serviciul națiunii, cu un regim juridic, drepturi și obligații specifice, adresându-se categoriei profesionale determinate chiar prin titlul legii. Or, având în vedere contextul reglementării, destinarii acesteia, motivul și circumstanțele obligațiilor instituite, ce presupune deplina cunoaștere de către cel ce își asumă obligațiile prevăzute de lege a condițiilor și consecințelor încălcării acestora, rezultă că norma criticată este previzibilă pentru destinarii ei. Altfel spus, chiar dacă textul de lege criticat nu cuprinde o listă exhaustivă a motivelor socotite de legiuitor ca fiind „imputabile”, se poate deduce, din ansamblul dispozițiilor legale analizate, care este sfera acestor motive.

32. Cu privire la critica potrivit căreia dispozițiile de lege criticate stabilesc un tratament juridic diferit cadrelor militare, după criteriile aleatorii și exterioare conduitei acestora, Curtea reține că situația neavizării în vederea acordării autorizației de acces la informații clasificate sau certificatului de securitate, la retragere ori în cazul în care aceste documente nu sunt revalidate, este determinată de însăși conduita destinatarului normei, motivele fiindu-i imputabile, în condițiile legii.

33. În ce privește critica referitoare la faptul că militarul nu cunoaște regulile după care se desfășoară procedura avizării (acordării), retragerii sau revalidării autorizației de acces la informații clasificate, având în vedere că actul administrativ nu este accesibil și nici opozabil, Curtea constată că aceste aspecte reprezintă eventuale critici aduse prevederilor Legii nr. 182/2002, care reglementează cazurile, condițiile și procedura de acces la informațiile clasificate, lege care însă nu constituie obiect al prezentei excepții de neconstituționalitate.

34. Referitor la pretinsa încălcare a prevederilor constituționale ale art. 41 alin. (1), întrucât, în opinia autorului excepției, textele de lege criticate ar permite desființarea raporturilor de muncă în mod arbitrar, Curtea constată netemeinicia acestei susțineri. Astfel, în jurisprudența sa, cu privire la art. 41 alin. (1) din Constituție, prin Decizia nr. 545 din 7 decembrie 2004, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 85 din 25 ianuarie 2005, Curtea a reținut că acest text constituțional nu poate fi interpretat în sensul că, oricând, orice persoană poate opta pentru exercitarea unei profesii ori a unei meserii sau pentru alegerea oricărui loc de muncă fără a avea pregătirea și calificarea corespunzătoare ori fără a face dovada că a obținut avizul, autorizația sau atestatul, în cazul în care pentru exercitarea unei profesii sau meserii se cere, pe lângă absolvirea studiilor ori calificarea necesară, și acest lucru. Obținerea acestor avize, autorizații sau atestări este motivată

de specificul fiecărei profesii sau meserii care presupune o calificare corespunzătoare, precum și anumite aptitudini pe care cel ce dorește să exercite acea meserie sau profesie trebuie să le aibă, tocmai pentru îndeplinirea sarcinilor de la locul de muncă ales.

35. Totodată, prin Decizia nr. 41 din 24 ianuarie 2006, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 180 din 24 februarie 2006, Curtea a stabilit că, de principiu, instituirea, prin lege, a unor condiții pentru ocuparea unor funcții sau exercitarea unor profesii nu reprezintă o încălcare a dreptului la muncă și la alegerea profesiei.

36. Față de cele anterior referite nu se poate susține că textele de lege criticate ar permite desființarea raporturilor de muncă în mod arbitrar, deoarece trecerea în rezervă sau direct în retragere se face doar în cazul neavizării în vederea acordării autorizației de acces la informații clasificate sau certificatului de securitate, la retragere ori în cazul în care aceste documente nu sunt revalidate, din motive imputabile cadrului militar.

37. Nu poate fi reținută nici susținerea potrivit căreia normele criticate contravin dreptului la un proces echitabil și dreptului la apărare. Referitor la conceptul de proces echitabil consacrat și de art. 6 paragraful 1 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, în jurisprudența sa, Curtea Constituțională a statuat, cu valoare de principiu, că acesta presupune judecarea cauzei în fața unei instanțe independente și imparțiale, singura în măsură să decidă cu privire la necesitatea tuturor aspectelor menite să slujească actului de îndeplinire a justiției prin aflarea adevărului. Aplicarea cerinței procesului echitabil se impune numai în legătură cu procedura de desfășurare a procesului, iar nu și în ceea ce privește cadrul juridic sancționator al faptelor, adică în domeniul dreptului substanțial. Nici din cuprinsul art. 21 alin. (3) din Constituție și nici din cel al art. 6 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, respectiv din jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului, nu se poate desprinde concluzia că aplicarea cerinței procesului echitabil ar trebui să excedeze necesității asigurării garanțiilor procesuale, spre a se intra în materii din câmpul dreptului substanțial (a se vedea Decizia nr. 307 din 23 martie 2010, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 287 din 3 mai 2010, și Decizia nr. 1.168 din 15 septembrie 2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 806 din 15 noiembrie 2011).

38. Având în vedere argumentele expuse, criticile de neconstituționalitate formulate sunt neîntemeiate.

39. Pentru considerentele expuse mai sus, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, al art. 1—3, al art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 din Legea nr. 47/1992, cu majoritate de voturi,

## CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge, ca neîntemeiată, excepția de neconstituționalitate ridicată de Daniel Florea în Dosarul nr. 391/42/2014 al Înaltei Curți de Casație și Justiție — Secția de contencios administrativ și fiscal și constată că dispozițiile art. 85 alin. 1 lit. m) și alin. 2 din Legea nr. 80/1995 privind statutul cadrelor militare sunt constituționale în raport cu criticile formulate.

Definitivă și general obligatorie.

Decizia se comunică Înaltei Curți de Casație și Justiție — Secția de contencios administrativ și fiscal și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Pronunțată în ședința din data de 28 februarie 2019.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE  
prof. univ. dr. VALER DORNEANU

Magistrat-asistent,  
Bianca Drăghici

# ORDONANȚE ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

## GUVERNUL ROMÂNIEI

### ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

#### pentru modificarea și completarea Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european

Având în vedere Scrisoarea de somare în Cauza 2019/0084 — având ca obiect necomunicarea măsurilor naționale de transpunere a Directivei (UE) 2016/2.370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare,

prezenta ordonanță de urgență creează cadrul de reglementare pentru implementarea Deciziei delegate (UE) 2017/2.075 a Comisiei din 4 septembrie 2017 de înlocuire a anexei VII la Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european.

Având în vedere și Scrisoarea de somare 2017/2.140 a Comisiei Europene (COM) privind aprobarea deciziei de declanșare a unei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor (prin punere în întârziere) în Cauza 2017/2140 — având ca obiect incorecta transpunere și punere în aplicare a anumitor prevederi din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, transpusă în legislația internă prin Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european,

având în vedere decesul președintelui Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, precedat de indisponibilitatea acestuia de a-și exercita mandatul în cursul lunii martie 2019, și lipsa delegării în această perioadă a atribuțiilor de președinte, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar s-a aflat în imposibilitatea de a fi convocat, de a delibera și de a decide în domeniul său de activitate, situație care persistă și în prezent.

Întrucât Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european nu reglementează situația anterior menționată care să permită convocarea ședințelor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, deliberarea și adoptarea deciziilor în situația în care președintele acestuia este în imposibilitatea de a delega, în mod expres, atribuțiile sale unui alt membru al Consiliului sau, după caz, numirea unui nou președinte în cazul decesului președintelui în funcție, sunt necesare modificarea și completarea respectivei legi, în sensul introducerii unor prevederi legale care să permită funcționarea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în ipotezele enunțate.

Neadoptarea prezentului act normativ în regim de urgență ar conduce la neîndeplinirea sarcinilor organismelor cărora li se adresează Directiva (UE) 2016/2.370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare, fiind afectate dezvoltarea infrastructurii feroviare și, implicit, creșterea siguranței feroviare.

Luând în considerare faptul că aceste situații aduc atingere interesului public general, coroborat cu eventualele sancțiuni care pot fi impuse României prin nerespectarea obligațiilor asumate, 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.

**Art. I.** — Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 900 din 9 noiembrie 2016, se modifică și se completează după cum urmează:

**1. La articolul 2 alineatul (3), partea introductivă se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(3) Se exclude de la aplicarea dispozițiilor art. 7, 71—74, 8 și 13 și ale cap. IV următoarele:”

**2. La articolul 2, alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(4) Fără a se aduce atingere prevederilor alin. (3), se pot exclude de la aplicarea art. 8 alin. (3) infrastructurile feroviare locale și regionale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare, iar de la aplicarea art. 7, 71 și 73 și a cap. IV infrastructurile feroviare locale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare, prin hotărâre a Guvernului, cu respectarea legislației în vigoare. Ministerul Transporturilor notifică Comisiei Europene intenția de a exclude astfel de infrastructuri feroviare. Excluderea se aplică, dacă este cazul, pe baza actelor de punere în aplicare prin care Comisia Europeană decide dacă o astfel de infrastructură feroviară poate fi considerată ca fiind lipsită de importanță strategică.”

**3. La articolul 3, punctul 3 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„3. *administratorul infrastructurii* — Compania Națională de Căi Ferate «C.F.R.» — S.A., compania responsabilă de operarea, mentenanța și reînnoirea infrastructurii feroviare pe rețeaua de căi ferate din România, precum și de participarea la dezvoltarea acesteia, conform legislației de înființare și funcționare și potrivit normelor stabilite prin legislația în vigoare în cadrul politicii generale privind dezvoltarea și finanțarea infrastructurii;”

**4. La articolul 3, după punctul 3 se introduce un nou punct, punctul 31, cu următorul cuprins:**

„31. *adunarea generală a acționarilor* — organismul de cel mai înalt nivel al unei întreprinderi care îndeplinește atribuții de supraveghere, inclusiv exercitarea controlului asupra consiliului de administrație și a deciziilor strategice generale privind întreprinderea, conform prevederilor legale în vigoare, expresia fiind echivalentă cu expresia «consiliul de supraveghere», definită la art. 1 pct. 2 lit. (c) pct. 34 din Directiva (UE) 2016/2.370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare;”

**5. La articolul 3, după punctul 6 se introduce un nou punct, punctul 6<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„6<sup>1</sup>. *bilet direct* — biletul reprezintă un contract pentru servicii succesive de transport feroviar al călătorilor, executate de către unul sau mai mulți operatori de transport feroviar;”.

**6. La articolul 3, după punctul 7 se introduce un nou punct, punctul 7<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„7<sup>1</sup>. *consiliul de administrație* — organismul de nivel înalt al unei întreprinderi, care îndeplinește funcții executive și administrative, responsabil și răspunzător pentru administrarea curentă a întreprinderii, conform prevederilor legale în vigoare; în cazul întreprinderilor administrate potrivit sistemului dualist de administrare, reglementat potrivit Legii societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, orice referire din prezenta lege la consiliul de administrație va fi considerată drept referire la consiliul de supraveghere;”.

**7. La articolul 3, după punctul 9 se introduce un nou punct, punctul 9<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„9<sup>1</sup>. *dezvoltarea infrastructurii feroviare* — ansamblul activităților privind planificarea rețelei feroviare, planificarea financiară, planificarea investițiilor, precum și construcția și modernizarea infrastructurii feroviare;”.

**8. La articolul 3, după punctul 10 se introduce un nou punct, punctul 10<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„10<sup>1</sup>. *funcții esențiale ale administrării infrastructurii* — luarea deciziilor în legătură cu alocarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și repartizarea traselor individuale și luarea deciziilor privind tariful infrastructurii, inclusiv stabilirea și perceperea tarifelor, în conformitate cu cadrul de tarify și cu cadrul de alocare a capacităților instituit în conformitate cu prevederile art. 29 și 39;”.

**9. La articolul 3, după punctul 11 se introduce un nou punct, punctul 11<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„11<sup>1</sup>. *gestionar de infrastructură feroviară* — potrivit definiției prevăzute la art. 1 alin. (10) lit. b<sup>1</sup>) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998, republicată, cu modificările și completările ulterioare;”.

**10. La articolul 3, după punctul 17 se introduc trei noi puncte, punctele 17<sup>1</sup>—17<sup>3</sup>, cu următorul cuprins:**

„17<sup>1</sup>. *mentenanța infrastructurii feroviare* — ansamblul activităților și lucrărilor de întreținere și reparare care vizează păstrarea stării și a capacității infrastructurii existente;

17<sup>2</sup>. *modernizarea infrastructurii feroviare* — lucrările majore de modificare a infrastructurii, care îmbunătățesc performanțele globale ale acesteia;

17<sup>3</sup>. *operarea infrastructurii feroviare* — ansamblul activităților privind alocarea traselor, managementul traficului și tarify infrastructurii;”.

**11. La articolul 3, după punctul 19 se introduce un nou punct, punctul 19<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„19<sup>1</sup>. *parteneriat public-privat* — un acord cu caracter obligatoriu între organisme publice și una sau mai multe întreprinderi, altele decât administratorul infrastructurii, în temeiul căruia întreprinderile construiesc și/sau finanțează, parțial sau total, infrastructura feroviară și/sau dobândesc dreptul de a exercita oricare dintre funcțiile prevăzute la pct. 3 pentru o perioadă predefinită. Acordul poate lua orice formă cu caracter juridic obligatoriu prevăzută în legislația națională în vigoare;”.

**12. La articolul 3, după punctul 21 se introduce un nou punct, punctul 21<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„21<sup>1</sup>. *reînnoirea infrastructurii feroviare* — lucrările majore de înlocuire pe infrastructura existentă care nu schimbă performanțele globale ale acesteia;”.

**13. La articolul 3, după punctul 27 se introduce un nou punct, punctul 27<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„27<sup>1</sup>. *servicii de transport de călători de mare viteză* — servicii de transport feroviar de călători efectuate fără opriri intermediare între două locuri separate cel puțin de o distanță mai mare de 200 km, pe linii special concepute pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general de cel puțin 250 km/h și care funcționează în medie la aceste viteze;”.

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

„ARTICOLUL 7

**Independența administratorului infrastructurii**

(1) Administratorul infrastructurii are responsabilitatea de a asigura operarea, mentenanța și reînnoirea rețelei feroviare, precum și dezvoltarea infrastructurii feroviare pe această rețea, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(2) Administratorul infrastructurii nu are dreptul de a efectua servicii de transport feroviar, cu excepția transporturilor în interes propriu reglementate prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(3) Administratorul infrastructurii are obligația de a asigura tuturor operatorilor de transport feroviar accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură. În acest scop, membrii adunării generale a acționarilor și membrii consiliului de administrație al administratorului infrastructurii, precum și directorii aflați în subordinea directă a acestora conform prevederilor legale în vigoare acționează în mod nediscriminatoriu și, totodată, se asigură că imparțialitatea lor nu este afectată de niciun conflict de interese.

(4) Pentru aplicarea dispozițiilor alin. (3) și ale art. 6 alin. (1), administratorul infrastructurii este organizat sub forma unei entități distincte din punct de vedere juridic de orice operator de transport feroviar. În acest sens, Ministerul Transporturilor asigură respectarea cerințelor prevăzute la alin. (5).

(5) Sunt interzise următoarele situații:

a) administratorul infrastructurii este controlat de o întreprindere care, în același timp, controlează unul sau mai mulți operatori de transport feroviar care operează servicii feroviare pe rețeaua administrată de acesta;

b) administratorul infrastructurii este controlat de unul sau mai mulți operatori de transport feroviar care operează servicii feroviare pe rețeaua administrată de acesta;

c) administratorul infrastructurii controlează unul sau mai mulți operatori de transport feroviar care operează servicii feroviare pe rețeaua administrată de acesta;

d) administratorul infrastructurii și unul sau mai mulți operatori de transport feroviar sunt organizați ca entități fără personalitate juridică distinctă în cadrul unei întreprinderi.

(6) Dispozițiile alin. (5) cu privire la noțiunea de control se aplică în sensul prevederilor Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi.

(7) Sunt considerate în stare de incompatibilitate persoanele care exercită simultan următoarele funcții:

a) membru al consiliului de administrație al administratorului infrastructurii și membru al consiliului de administrație al unui operator de transport feroviar;

b) persoană responsabilă cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii și membru al adunării generale a acționarilor/consiliului de administrație al unui operator de transport feroviar;

c) membru al adunării generale a acționarilor a administratorului infrastructurii și membru al adunării generale a acționarilor a unui operator de transport feroviar;

d) membru al consiliului de administrație al administratorului infrastructurii și membru al adunării generale a acționarilor a unui operator de transport feroviar;

e) membru al adunării generale a acționarilor a administratorului infrastructurii și membru al consiliului de administrație al unui operator de transport feroviar;

f) membru al adunării generale a acționarilor/consiliului de administrație al administratorului infrastructurii și ca director al unui operator de transport feroviar.

(8) Prevederile alin. (1)—(3) se aplică fără a aduce atingere drepturilor decizionale ale Ministerului Transporturilor în ceea ce privește dezvoltarea și finanțarea infrastructurii feroviare și competențelor Ministerului Transporturilor în ceea ce privește finanțarea și tarifarea infrastructurii, precum și alocarea capacităților, astfel cum sunt prevăzute la art. 4 alin. (2), precum și la art. 8, 29 și 39.”

**15. După articolul 7 se introduc șase noi articole, articolele 71—76, cu următorul cuprins:**

„ARTICOLUL 71

**Independența funcțiilor esențiale**

(1) Administratorul infrastructurii beneficiază de independență organizațională și decizională în ceea ce privește funcțiile esențiale, în limitele prevăzute la art. 4 alin. (2), precum și la art. 29 și 39.

(2) Pentru aplicarea prevederilor alin. (1), Ministerul Transporturilor se asigură, în special, că:

a) un operator de transport feroviar sau orice altă entitate juridică nu exercită o influență decisivă asupra administratorului infrastructurii în ceea ce privește funcțiile esențiale, fără a aduce atingere rolului Ministerului Transporturilor în ceea ce privește stabilirea cadrului de tarifare și a cadrului de alocare a capacităților, precum și a regulilor specifice de tarifare în conformitate cu prevederile art. 29 și 39;

b) un operator de transport feroviar nu exercită o influență decisivă asupra numirilor și destituirilor persoanelor responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale;

c) mobilitatea persoanelor care sunt responsabile de funcțiile esențiale nu creează conflicte de interese.

ARTICOLUL 72

**Imparțialitatea administratorului infrastructurii în ceea ce privește managementul traficului și planificarea mentenanței**

(1) Administratorul infrastructurii exercită în mod transparent și nediscriminatoriu funcțiile de management al traficului și de planificare a mentenanței infrastructurii. Persoanele responsabile cu luarea deciziilor privind aceste funcții nu trebuie să fie afectate de niciun conflict de interese.

(2) Administratorul infrastructurii are obligația de a asigura operatorilor de transport feroviar acces deplin și în timp util la informațiile relevante în caz de perturbări ale traficului care îi afectează. În cazul în care administratorul infrastructurii acordă acces extins la procesul de management al traficului, acesta este acordat operatorilor de transport feroviar interesați într-un mod transparent și nediscriminatoriu.

(3) Administratorul infrastructurii consultă solicitanții în ceea ce privește planificarea pe termen lung a lucrărilor majore de mentenanță și/sau reînnoire a infrastructurii feroviare și ține seama în cea mai mare măsură posibilă de preocupările exprimate. Programarea lucrărilor de mentenanță se efectuează de către administratorul infrastructurii în mod nediscriminatoriu.

ARTICOLUL 73

**Externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului infrastructurii**

(1) Cu condiția ca acest fapt să nu dea naștere la niciun conflict de interese și să fie garantată confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, administratorul infrastructurii:

a) poate să externalizeze către o altă entitate anumite funcții, în condițiile legii, cu excepția funcțiilor esențiale, dacă această entitate nu este un operator de transport feroviar, nu controlează sau nu este controlată de un operator de transport feroviar;

b) poate să externalizeze, în condițiile legii, execuția de lucrări și atribuțiile aferente privind mentenanța, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, inclusiv unor operatori de transport feroviar sau unor societăți care controlează un operator de transport feroviar sau sunt controlate de un operator de transport feroviar;

c) își păstrează competența de supraveghere și răspunde pentru exercitarea responsabilităților prevăzute la art. 3 pct. 3.

(2) Prin excepție de la prevederile art. 7 alin. (1), funcțiile privind administrarea unor porțiuni ale infrastructurii pot fi îndeplinite de gestionarii de infrastructură sau de părți la acordurile de parteneriat public-privat, conform prevederilor legale în vigoare, cu condiția ca toate aceste entități să îndeplinească cerințele prevăzute la art. 7 alin. (2)—(8), precum și la art. 71, 72 și 74 și să își asume responsabilitatea deplină pentru exercitarea funcțiilor în cauză.

(3) Sub rezerva supravegherii de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, administratorul infrastructurii poate încheia acorduri de cooperare cu unul sau mai mulți operatori de transport feroviar, în mod nediscriminatoriu și în scopul obținerii unor avantaje pentru clienți, precum reducerea costurilor sau îmbunătățirea performanței pe partea de rețea care face obiectul acordului.

(4) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar monitorizează executarea unor astfel de acorduri și poate, în cazuri justificate, să recomande denunțarea acestora.

ARTICOLUL 74

**Transparența financiară**

(1) Veniturile din activitățile de administrare a rețelei de infrastructură, inclusiv fondurile publice, pot fi utilizate de administratorul infrastructurii numai pentru a-și finanța propria afacere, inclusiv pentru rambursarea împrumuturilor sale, în conformitate cu prevederile legale în vigoare. Administratorul infrastructurii poate, de asemenea, să utilizeze aceste venituri pentru a plăti dividende proprietarilor întreprinderii, conform prevederilor legale în vigoare.

(2) Administratorul infrastructurii nu acordă, în mod direct sau indirect, împrumuturi operatorilor de transport feroviar.

(3) Operatorii de transport feroviar nu acordă împrumuturi, în mod direct sau indirect, administratorului infrastructurii.

ARTICOLUL 75

**Mecanisme de coordonare**

(1) Administratorul infrastructurii instituie mecanisme de coordonare adecvate care să asigure coordonarea cu toți operatorii de transport feroviar interesați, precum și cu toți solicitanții interesați prevăzuți la art. 8 alin. (3). Dacă este cazul, reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă și de călători, precum și autoritățile naționale, locale sau regionale sunt invitate să participe. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate participa în calitate de observator.



(2) Coordonarea se referă la:

- a) necesitățile solicitanților privind mentenanța și dezvoltarea capacității de infrastructură;
- b) conținutul obiectivelor de performanță orientate spre utilizatori incluse în contractul de activitate prevăzut la art. 30 și al stimulentele prevăzute la art. 30 alin. (1) și aplicarea lor;
- c) conținutul și aplicarea documentului de referință al rețelei prevăzut la art. 27;
- d) aspectele de intermodalitate și interoperabilitate;
- e) orice alte aspecte legate de condițiile privind accesul, utilizarea infrastructurii și de calitatea serviciilor asigurate de administratorul infrastructurii.

(3) Administratorul infrastructurii întocmește și publică orientări privind coordonarea, în consultare cu părțile interesate. Coordonarea are loc cel puțin o dată pe an, iar administratorul infrastructurii publică pe site-ul său o prezentare generală a activităților desfășurate în temeiul prezentului articol.

(4) Coordonarea în temeiul prezentului articol nu aduce atingere dreptului solicitanților de a formula o plângere la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și nici competențelor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, astfel cum sunt prevăzute la art. 56.

#### ARTICOLUL 7<sup>6</sup>

##### Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură

(1) Administratorul infrastructurii participă și cooperează în cadrul unei rețele europene a administratorilor de infrastructură, care are scopul de a facilita și coordona furnizarea de servicii feroviare eficiente și eficace în cadrul Uniunii Europene prin:

- a) dezvoltarea infrastructurii feroviare a Uniunii Europene;
- b) sprijinirea punerii în aplicare rapide și eficiente a spațiului feroviar unic european;
- c) schimbul de bune practici;
- d) monitorizarea și analiza comparativă a rezultatelor, în mod consecvent, pe baza unor principii și practici comune identificate în cadrul rețelei;
- e) contribuții la activitățile de monitorizare a pieței prevăzute la art. 15;
- f) abordarea blocajelor transfrontaliere;
- g) discutarea modului de aplicare a art. 37 și 40;
- h) participarea la întrunirile periodice ale rețelei și furnizarea datelor necesare Comisiei Europene, care este membru al rețelei și care sprijină activitatea rețelei și facilitează coordonarea.

(2) Coordonarea în temeiul prezentului articol nu aduce atingere dreptului solicitanților de a formula o plângere la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și nici competențelor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, astfel cum sunt prevăzute la art. 56.”

**16. La articolul 8, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(1) Statul român, prin Ministerul Transporturilor, asigură dezvoltarea infrastructurii naționale de cale ferată pe baza unei finanțări sustenabile a sistemului feroviar, ținând cont de necesitățile pieței interne a transporturilor și de nevoile generale ale Uniunii Europene, inclusiv de necesitatea de a coopera cu statele terțe vecine. În acest scop, Ministerul Transporturilor, cu consultarea administratorului infrastructurii, elaborează strategia indicativă de dezvoltare a infrastructurii în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, în ceea ce privește mentenanța, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii. Strategia respectivă acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și este reînnoibilă. După consultarea părților interesate, această strategie se aprobă prin hotărâre a Guvernului, se publică de către Ministerul Transporturilor și se transmite Comisiei Europene.”

**17. La articolul 10, după alineatul (1) se introduc trei noi alineate, alineatele (11)—(13), cu următorul cuprins:**

„(11) Fără a aduce atingere obligațiilor internaționale ale Uniunii Europene și ale statelor membre, Ministerul Transporturilor, la propunerea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar sau cu acordul acestuia, după caz, poate limita, prin decizie, dreptul de acces pentru serviciile operate din și către un stat terț vecin care utilizează o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii Europene, în cazul în care apar denaturări ale concurenței în transportul feroviar transfrontalier dintre statele membre și statul terț respectiv. Astfel de denaturări pot rezulta, printre altele, din cauza lipsei unui acces nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile aferente în statul terț în cauză.

(12) În cazul în care Ministerul Transporturilor intenționează, în temeiul dispozițiilor alin. (11), să adopte o decizie de a limita dreptul de acces, acesta prezintă proiectul de decizie Comisiei Europene și consultă celelalte state membre. Dacă, în termen de trei luni de la prezentarea respectivului proiect de decizie, nici Comisia Europeană și niciun alt stat membru nu formulează obiecții, Ministerul Transporturilor poate adopta respectiva decizie.

(13) Măsurile care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării prevederilor alin. (11) vor fi adoptate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană.”

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

„(2) Fără a aduce atingere prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 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. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, operatorilor de transport feroviar li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructura feroviară din România în scopul operării serviciilor de transport feroviar de călători. Operatorii de transport feroviar au dreptul să îmbarce călători din orice stație și să îi debarce în altă stație. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii prevăzute la pct. 2 din anexa II.”

**19. La articolul 10, alineatele (3) și (4) se abrogă.**

**20. Articolul 11 se modifică și va avea următorul cuprins:**

#### „ARTICOLUL 11

##### Limitarea dreptului de acces și a dreptului de îmbarcare și debarcare a călătorilor

(1) În urma analizei prevăzute la alin. (2), Ministerul Transporturilor poate decide, prin ordin al ministrului, limitarea dreptului de acces prevăzut la art. 10 alin. (2) pentru serviciile de transport de călători între un anumit punct de plecare și o anumită destinație atunci când unul sau mai multe contracte de servicii publice acoperă aceeași rută sau o rută alternativă, dacă exercitarea acestui drept ar compromite echilibrul economic al contractului sau contractelor de servicii publice în cauză.

(2) Pentru a stabili dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar efectuează o analiză economică obiectivă și își bazează decizia pe criterii predeterminate, stabilite în condițiile legii. Acest lucru este stabilit în urma unei cereri formulate de oricare dintre entitățile

enumerare mai jos, în termen de 30 de zile de la primirea informării privind serviciul de transport feroviar de călători potrivit prevederilor art. 38 alin. (4):

a) autoritatea sau autoritățile competente care a/au atribuit contractul de servicii publice, conform prevederilor legislației în vigoare;

b) oricare altă autoritate competentă interesată care are dreptul de a limita accesul în înțelesul prezentului articol;

c) administratorul infrastructurii;

d) operatorul de transport feroviar care execută contractul de servicii publice.

(3) La solicitarea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, autoritățile competente și operatorii de transport feroviar care prestează aceste servicii publice pun la dispoziție informațiile solicitate, în limite rezonabile, pentru a putea lua o decizie. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar analizează informațiile puse la dispoziție de aceste părți și, după caz, solicită orice informații relevante de la toate părțile implicate și inițiază consultarea acestora în termen de 30 de zile de la primirea solicitării. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar trebuie să consulte toate părțile implicate, după caz, și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-un termen predeterminat și rezonabil și, în orice caz, în maximum 40 de zile de la primirea tuturor informațiilor relevante.

(4) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar comunică motivele care stau la baza deciziei sale și specifică condițiile în care oricare dintre entitățile de mai jos poate solicita reconsiderarea deciziei în termen de 30 de zile de la comunicare:

a) autoritatea sau autoritățile competente în materie, conform prevederilor legislației în vigoare;

b) administratorul infrastructurii;

c) operatorul de transport feroviar care execută contractul de servicii publice;

d) operatorul de transport feroviar care solicită accesul.

(5) În cazul în care Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar decide că echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis de serviciul de transport feroviar de călători avut în vedere, prevăzut la art. 38 alin. (4), acesta indică modificările posibile ale respectivului serviciu care ar garanta respectarea condițiilor de acordare a dreptului de acces prevăzute la art. 10 alin. (2).

(6) Măsurile care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării prevederilor alin. (1)—(4) vor fi stabilite prin acte normative subsecvente.

(7) Deciziile prevăzute la alin. (1)—(4) pot fi atacate în condițiile prevăzute de Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare, la Curtea de Apel București, în termen de 30 de zile de la comunicare.”

**21. După articolul 11 se introduce un nou articol, articolul 111, cu următorul cuprins:**

„ARTICOLUL 111

**Serviciile de transport feroviar de călători de mare viteză**

(1) În vederea dezvoltării pieței pentru serviciile de transport feroviar de călători de mare viteză și în vederea promovării unei utilizări optime a infrastructurii existente, precum și pentru a încuraja competitivitatea serviciilor de transport feroviar de călători de mare viteză în beneficiul călătorilor, exercitarea dreptului de acces prevăzut la art. 10 în ceea ce privește serviciile de transport feroviar de călători de mare viteză poate fi supusă doar cerințelor stabilite de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în conformitate cu prezentul articol.

(2) În cazul în care Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar stabilește, în urma analizei prevăzute la art. 11 alin. (2) și (3), că serviciul de transport feroviar de călători

de mare viteză preconizat între un anumit punct de plecare și o anumită destinație compromise echilibrul economic al unui contract de servicii publice care acoperă aceeași rută sau o rută alternativă, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar precizează modificările posibile ale serviciului care ar garanta îndeplinirea condițiilor de acordare a dreptului de acces prevăzute la art. 10 alin. (2). Astfel de modificări pot include o modificare a serviciului preconizat.”

**22. După articolul 13 se introduce un nou articol, articolul 131, cu următorul cuprins:**

„ARTICOLUL 131

**Sisteme comune de informații și de emiteră a biletelor directe**

(1) Fără a aduce atingere prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar și prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport, aprobată prin Legea nr. 221/2012, care transpune Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, Ministerul Transporturilor coordonează instituirea unui sistem comun de informații privind transportul feroviar al călătorilor și a unui sistem de emiteră integrată a biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor.

(2) Sistemele prevăzute la alin. (1) nu discriminează operatorii de transport feroviar și nu provoacă denaturări ale pieței de transport feroviar al călătorilor.

(3) Participarea la sistemele prevăzute la alin. (1) constituie parte a obligației de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor.

(4) Sistemul comun de informații privind transportul feroviar al călătorilor, prevăzut la alin. (1), este administrat de administratorul infrastructurii feroviare.

(5) Sistemul de emiteră integrată a biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor, prevăzut la alin. (1), este administrat de către o entitate juridică publică sau privată independentă de orice operator de transport feroviar sau de către o asociație a tuturor operatorilor de transport feroviar care operează servicii de transport feroviar de călători. Această entitate se desemnează de Ministerul Transporturilor, prin ordin al ministrului, în urma consultărilor cu operatorii de transport feroviar care operează servicii de transport de călători.

(6) Ministerul Transporturilor informează anual Comisia Europeană în ceea ce privește introducerea și utilizarea sistemelor prevăzute la alin. (1) și pune la dispoziția acesteia informațiile solicitate în scopul monitorizării evoluțiilor pieței feroviare privind introducerea și utilizarea unui sistem comun de informații și a unui sistem de emiteră integrată a biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor, precum și în scopul examinării accesului nediscriminatoriu al călătorilor din transportul feroviar la datele necesare pentru planificarea călătoriilor și rezervarea biletelor.

(7) Operatorii de transport feroviar care operează servicii de transport de călători instituie planuri de urgență pentru a oferi călătorilor asistență, în sensul prevederilor art. 18 din Regulamentul (CE) nr. 1.371/2007, în cazul unei perturbări majore a serviciilor.

(8) Planurile de urgență prevăzute la alin. (7) sunt comunicate Ministerului Transporturilor, care are obligația coordonării corespunzătoare a acestor planuri de urgență inclusiv prin consultarea, după caz, a administratorului infrastructurii și/sau a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.”

**23. La articolul 19, litera e) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„e) nu au fost găsite vinovate de încălcări grave ale obligațiilor care, în conformitate cu legislația națională în vigoare, decurg, după caz, din prevederile contractelor colective cu caracter obligatoriu.”

**24. La articolul 31, alineatul (9) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(9) Pentru capacitatea utilizată în scopul mentenanței infrastructurii pot fi percepute tarife. Respectivetele tarife nu depășesc pierderile din venitul net al administratorului infrastructurii cauzate de activitatea de mentenanță.”

**25. La articolul 32, alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(4) Tarifele de utilizare a infrastructurii în cazul coridoarelor feroviare prevăzute în Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei din 27 mai 2016 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană pot fi diferențiate pentru a stimula echiparea trenurilor cu ETCS care respectă versiunea adoptată prin Decizia 2008/386/CE a Comisiei din 23 aprilie 2008 de modificare a anexei A la Decizia 2006/679/CE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul de control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional și a anexei A la Decizia 2006/860/CE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul de control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și cu versiunile succesive. Această diferențiere nu trebuie să aibă ca rezultat o creștere globală a veniturilor administratorului infrastructurii. Diferențierea tarifelor de utilizare a infrastructurii nu se aplică liniilor de cale ferată prevăzute în Regulamentul (UE) 2016/919, pe care pot circula doar trenuri dotate cu ETCS.”

**26. La articolul 38, alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(4) În cazul în care un solicitant intenționează să solicite o capacitate de infrastructură pentru a opera un serviciu de transport feroviar de călători pe o rută unde dreptul de acces la infrastructura feroviară este limitat în conformitate cu prevederile art. 11, acesta trebuie să informeze administratorul infrastructurii și Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar cu cel puțin 18 luni înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație la care se referă cererea de capacitate. Pentru a putea evalua potențialul impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar se asigură că toate autoritățile competente care au atribuit un serviciu feroviar de călători pe ruta respectivă, definit într-un contract de servicii publice, toate celelalte autorități competente interesate care au dreptul de a limita accesul în temeiul art. 11, precum și toți operatorii de transport feroviar care execută contractul de servicii publice pe ruta serviciului de transport de călători respectiv sunt informați fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de 10 zile.”

**27. Articolul 53 se modifică și va avea următorul cuprins:****„ARTICOLUL 53****Capacitățile de infrastructură pentru lucrările de mentenanță a rețelei**

(1) Cererile de acordare de capacitate de infrastructură pentru realizarea lucrărilor de mentenanță se transmit în cursul procesului de planificare.

(2) Administratorul infrastructurii ține seama de efectele pe care capacitățile de infrastructură rezervate pentru lucrările de mentenanță planificată a căii le pot avea asupra solicitanților.

(3) Administratorul infrastructurii trebuie să informeze cât mai rapid posibil părțile interesate despre indisponibilitatea

capacităților de infrastructură din cauza unor lucrări de mentenanță neplanificate. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate solicita administratorului de infrastructură să îi pună la dispoziție aceste informații, în cazul în care consideră necesar acest lucru.”

**28. La articolul 54, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(1) În cazul perturbării circulației trenurilor provocate de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul infrastructurii ia toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale. Pentru aceasta elaborează un plan de intervenție în care enumeră diferitele organisme care trebuie informate în cazul accidentelor grave sau în cazul perturbării semnificative a circulației trenurilor. În cazul unei perturbări care ar putea afecta traficul transfrontalier, administratorul infrastructurii comunică toate informațiile relevante altor administratori de infrastructură a căror rețea și al căror trafic pot fi afectate de această perturbare. Administratorul infrastructurii colaborează cu administratorii de infrastructură în cauză pentru a restabili traficul transfrontalier normal.”

**29. La articolul 55, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(3) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar este format din 5 membri. Aceștia sunt selectați în cadrul unei proceduri transparente, la propunerea unei comisii de selecție, desemnate de președintele Consiliului Concurenței, fiind numiți și revocați prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței. Membrii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar sunt numiți pentru o perioadă de 5 ani, cu posibilitatea reînnoirii mandatului o singură dată. Președintele Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar este numit dintre membrii Plenului Consiliului Concurenței. Selecția membrilor se realizează potrivit prevederilor Regulamentului privind procedura de selecție a membrilor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, adoptat de Consiliul Concurenței, și se bazează pe asigurarea unui echilibru corespunzător al componenței membrilor din punctul de vedere al experienței și competenței relevante în domeniile prevăzute în prezenta lege.”

**30. La articolul 55, după alineatul (3) se introduce un nou alineat, alineatul (3<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:**

„(3<sup>1</sup>) În cazul vacantării funcției de președinte al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar sau în cazul în care președintele Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar se află în imposibilitate obiectivă de a-și exercita mandatul fără să-și fi delegat atribuțiile pentru mai mult de 10 zile consecutive, președintele Consiliului Concurenței va exercita temporar mandatul de președinte al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar până la desemnarea unui nou președinte al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, respectiv pe perioada pentru care a intervenit indisponibilitatea exercitării mandatului președintelui Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.”

**31. La articolul 55 alineatul (5), partea introductivă se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(5) Membrii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar trebuie să îndeplinească, cumulativ, următoarele condiții:”

**32. La articolul 55, alineatul (16) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(16) În cadrul Consiliului Concurenței funcționează o structură organizatorică care asigură aparatul tehnic necesar desfășurării activității Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar. Aceasta este direct subordonată Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în ceea ce privește exercitarea atribuțiilor prevăzute de prezenta lege.”

**33. La articolul 56, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(2) Fără a aduce atingere termenului prevăzut la art. 46 alin. (6), orice solicitant, definit conform art. 3 pct. 28, are dreptul să conteste la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, care analizează și se pronunță, prin decizie, cu privire la toate plângerile formulate de solicitanți, în cazul în care consideră că a fost tratat inechitabil, că a fost discriminat sau nedreptățit în orice fel, în special prin deciziile adoptate de către administratorul infrastructurii sau, după caz, de către operatorul de transport feroviar sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii, în ceea ce privește:

- a) documentul de referință al rețelei în versiunile provizorii și finale ale acestuia;
- b) criteriile stabilite în documentul de referință al rețelei;
- c) procedura de alocare și rezultatul său;
- d) sistemul de tarifare;
- e) nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;
- f) măsuri privind accesul în conformitate cu prevederile art. 10—13;
- g) accesul la servicii și tarifarea acestora, în conformitate cu prevederile art. 13;
- h) managementul traficului;
- i) planificarea lucrărilor de reînnoire și operațiunile de mentenanță programate sau neprogramate;
- j) conformitatea cu cerințele privind conflictele de interese prevăzute la art. 7—74”.

**34. La articolul 56 alineatul (4), litera c) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„c) să impună prin decizie măsuri care să asigure remedierea situației, atunci când se constată că solicitantul a fost tratat inechitabil, a fost discriminat sau nedreptățit în ceea ce privește unul sau mai multe dintre elementele prevăzute la alin. (2).”

**35. La articolul 56, alineatele (5)—(7) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(5) În urma unei solicitări formulate de oricare dintre entitățile enumerate la art. 11 alin. (2), Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar stabilește, prin decizie, dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice este periclitat. În acest sens, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar va elabora un regulament pentru testul de echilibru economic, în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar aprobă acest regulament, pus în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței și publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, și pe pagina web a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.

(6) Fără a aduce atingere competențelor Consiliului Concurenței din România legate de aplicarea dispozițiilor Legii concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare, de asigurare a concurenței pe piețele de servicii feroviare, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are competența:

- a) să monitorizeze situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare, inclusiv piața serviciilor de transport de călători de mare viteză, precum și deciziile administratorului infrastructurii în ceea ce privește alin. (2);
- b) să verifice, din proprie inițiativă, respectarea prevederilor alin. (2), în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți;
- c) să verifice, în special, dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare administratorului infrastructurii, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți;

d) să decidă, după caz, din proprie inițiativă, cu privire la măsurile adecvate de corectare a discriminărilor împotriva solicitanților, a denaturărilor pieței și a altor tendințe nedorite înregistrate pe aceste piețe, în special cu trimitere la prevederile alin. (2).

(7) În îndeplinirea atribuțiilor prevăzute la alin. (6), Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate impune, prin decizie, măsuri care să asigure remedierea situației constatate și poate formula recomandări pentru adoptarea de măsuri care să faciliteze dezvoltarea domeniului transportului feroviar.”

**36. La articolul 56, după alineatul (9) se introduce un nou alineat, alineatul (91), cu următorul cuprins:**

„(91) Pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar colaborează cu alte autorități publice în îndeplinirea atribuțiilor ce îi revin.”

**37. La articolul 56, alineatele (12) și (13) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(12) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are competența de a audita sau de a iniția audituri externe la administratorul infrastructurii, la operatorii infrastructurilor de servicii și, unde este relevant, la operatorii de transport feroviar, pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile de separare contabilă prevăzute la art. 6 și cu dispozițiile privind transparența financiară prevăzute la art. 74. În această privință, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are dreptul de a solicita orice informații și/sau documente relevante. În special, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are competența de a solicita administratorului infrastructurii, operatorilor infrastructurilor de servicii și tuturor operatorilor ori entităților care efectuează sau integrează diverse tipuri de transport feroviar sau activități de administrare a infrastructurii, după cum se menționează la art. 6 alin. (1) și (2) și la art. 13, să furnizeze integral sau parțial informațiile contabile prevăzute în anexa nr. VIII, cu un nivel suficient de detaliere, după cum se consideră necesar și proporțional.

(13) Fără a aduce atingere competențelor Consiliului Concurenței, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate de asemenea să tragă concluzii, pe baza informațiilor contabile primite, potrivit legii, referitoare la ajutoarele de stat, pe care le transmite spre informare Consiliului Concurenței.”

**38. La articolul 56, după alineatul (13) se introduc două noi alineate, alineatele (131) și (132), cu următorul cuprins:**

„(131) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar evaluează acordurile de cooperare prevăzute la art. 73 alin. (3).

(132) Fluxurile financiare prevăzute la art. 74 alin. (1) fac obiectul monitorizării de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.”

**39. La articolul 56, alineatele (14) și (15) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(14) În scopul îndeplinirii atribuțiilor prevăzute de prezenta lege, printr-o hotărâre a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar inspectorii de concurență sunt abilitați cu puterile de inspecție prevăzute de Legea nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare, fiind aplicabile, în mod corespunzător, art. 38—40. Inspectorii de concurență pot proceda la inspecții, doar în baza hotărârii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și cu autorizarea judiciară dată prin încheiere de către președintele Curții de Apel București sau de către un judecător delegat de acesta.

(15) Atribuțiile Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și ale aparatului său tehnic se vor regăsi în

Regulamentul de organizare și funcționare, adoptat de Consiliul Concurenței, precum și în propriul Regulament de organizare și funcționare, aprobat de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, pus în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței.”

**40. La articolul 56, după alineatul (15) se introduce un nou alineat, alineatul (15<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:**

„(15<sup>1</sup>) În exercitarea atribuțiilor sale, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar emite decizii și hotărâri.”

**41. La articolul 57, după alineatul (3) se introduce un nou alineat, alineatul (4), cu următorul cuprins:**

„(4) Deciziile Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar prin care se aplică amenzi constituie titluri executorii, fără vreo altă formalitate, în termen de 30 de zile de la comunicare.”

**42. La articolul 58, după alineatul (4) se introduce un nou alineat, alineatul (4<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:**

„(4<sup>1</sup>) În cazul în care chestiunile legate de un serviciu internațional necesită decizii din partea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și a altor organisme de reglementare, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar cooperează cu acestea la pregătirea deciziilor pentru a se ajunge la soluționarea chestiunii. În acest scop, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar își exercită atribuțiile în conformitate cu prevederile art. 56.”

**43. La articolul 58, alineatul 9 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(9) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar colaborează cu organismele de reglementare din alte state membre pentru a elabora principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care este abilitat să le adopte în temeiul prezentei legi. Aceste principii și practici comune includ mecanisme de soluționare a litigiilor prevăzute la alin. (4<sup>1</sup>). Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar trebuie să aplice principiile și practicile comune adoptate de Comisia Europeană în baza actelor de punere în aplicare.”

**44. La articolul 61 alineatul (1), după litera c) se introduce o nouă literă, litera d), cu următorul cuprins:**

„d) nerespectarea de către operatorii infrastructurilor de servicii, care nu se află sub controlul administratorului infrastructurii, precum și de către gestionarii de infrastructură feroviară închiriată a obligației de a furniza informații despre tarifele pentru accesul la infrastructură și pentru prestarea de servicii, precum și despre condițiile tehnice de acces pentru includerea în documentul de referință al rețelei sau de a indica un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic, potrivit prevederilor art. 27 alin. (2), coroborate cu prevederile pct. 2 și 6 din anexa nr. IV.”

**45. La articolul 61, alineatul (6) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(6) Individualizarea sancțiunilor care se aplică de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, conform prevederilor alin. (4), se va face ținând seama de gravitatea și durata faptei, precum și de alte elemente, conform instrucțiunilor aprobate de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și puse în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței. Sumele provenite din amenzile aplicate de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar se fac venit la bugetul de stat, în condițiile legii.”

**46. După articolul 62 se introduce un nou articol, articolul 62<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„ARTICOLUL 62<sup>1</sup>

**Dispoziții derogatorii**

(1) Prin excepție de la prevederile art. 61 și 62, în cazul în care, în anul financiar anterior sancționării, întreprinderea nu a

înregistrat cifră de afaceri sau aceasta nu poate fi determinată, va fi luată în considerare cea aferentă anului financiar în care întreprinderea a înregistrat cifra de afaceri, an imediat anterior anului de referință pentru calcularea cifrei de afaceri în vederea aplicării sancțiunii. În ipoteza în care nici în anul anterior anului de referință pentru calcularea cifrei de afaceri în vederea aplicării sancțiunii întreprinderea nu a realizat cifră de afaceri, va fi luată în calcul ultima cifră de afaceri înregistrată de întreprindere.

(2) Prin excepție de la prevederile art. 61 și 62, precum și prin derogare de la art. 8 din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, în cazul întreprinderii nou-înființate, care nu a înregistrat cifra de afaceri în anul anterior sancționării, aceasta va fi sancționată cu:

a) amendă de la 10.000 lei la 100.000 lei, în cazul contravențiilor prevăzute la art. 61;

b) amendă de la 100 lei la 5.000 lei, în cazul aplicării prevederilor art. 62.”

**47. La articolul 67, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alineatul (2<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:**

„(2<sup>1</sup>) Reglementările Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar constituie acte administrative și pot fi atacate în contencios administrativ la Curtea de Apel București, în condițiile Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.”

**48. La anexa nr. IV punctul 3, partea introductivă se modifică și va avea următorul cuprins:**

„3. un capitol asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților de infrastructură. Acesta stabilește caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură disponibile pentru operatorii de transport feroviar și orice restricții în legătură cu utilizarea ei, inclusiv condițiile probabile pentru mentenanța capacităților de infrastructură. De asemenea, specifică procedurile și termenele-limită în legătură cu procesul de alocare a capacităților de infrastructură. Conține criteriile speciale utilizate în timpul procesului, în special:”

**49. La anexa nr. IV punctul 3, litera c) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„c) planificarea proceselor de depunere a cererilor și de alocare, precum și procedurile care sunt urmate pentru solicitarea de informații referitoare la planificare și procedurile de planificare a unor lucrări de mentenanță programate sau neprevăzute;”

**50. La anexa nr. V, punctul 1 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„1. domeniul de aplicare al contractului în ceea ce privește infrastructura și infrastructurile de servicii, care se definește luând în considerație structura serviciilor prevăzute la anexa nr. II. Acesta vizează toate aspectele administrării infrastructurii, inclusiv mentenanța și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare. Dacă este cazul, se poate include și construcția de noi infrastructuri;”

**51. La anexa nr. V, punctul 2 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„2. structura plăților sau a fondurilor alocate serviciilor de infrastructură enunțate în anexa nr. II, mentenanței, reînnoirii și tratării restanțelor în activitatea de mentenanță și de reînnoire. Dacă este cazul, se poate include și structura plăților sau a fondurilor alocate infrastructurilor noi;”

**52. La anexa nr. V, punctul 4 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„4. volumul posibilelor restanțe în activitatea de mentenanță și activele care urmează a fi eliminate din uz și care, prin urmare, determină fluxuri financiare diferite;”

**53. Anexa nr. VII se modifică și va avea următorul cuprins:**

*ANEXA Nr. VII*

**CALENDARUL PROCESULUI DE ALOCARE  
(prevăzut la art. 43)**

1. Graficul de circulație este stabilit o dată la un an calendaristic.

2. Modificarea graficului de circulație se realizează la miezul nopții, în a doua sâmbătă din luna decembrie. În cazul în care se face o ajustare după trecerea iernii, în special pentru a se ține cont, după caz, de modificările în mersul de tren al traficului regional de călători, aceasta va avea loc la miezul nopții, în a doua sâmbătă din luna iunie, precum și, la nevoie, în alte momente dintre aceste date. Administratorul infrastructurii poate conveni cu administratorii de infrastructură din statele vecine date diferite și, în acest caz, informează Comisia Europeană dacă traficul internațional riscă să fie perturbat.

3. Termenul-limită de primire a cererilor pentru capacitățile care trebuie incluse în graficul de circulație nu poate depăși douăsprezece luni înainte de modificarea graficului de circulație. Cererile primite după termenul-limită trebuie luate în considerare, de asemenea, de administratorul infrastructurii.

4. Cel târziu cu 11 luni înaintea modificării graficului de circulație, administratorul infrastructurii se asigură că trasele internaționale provizorii au fost stabilite în colaborare cu alți administratori de infrastructură relevanți. Administratorul infrastructurii se asigură că aceste trase provizorii sunt respectate pe cât posibil în timpul procedurilor ulterioare.

5. În cel mult patru luni de la termenul-limită prevăzut la pct. 3, administratorul infrastructurii întocmește și publică un proiect de grafic de circulație.

6. Administratorul infrastructurii decide în privința cererilor primite după termenul-limită prevăzut la pct. 3, în conformitate cu o procedură publicată în documentul de referință al rețelei. Administratorul infrastructurii poate replanifica o trasă alocată dacă acest lucru este necesar pentru a se asigura cea mai bună concordanță a tuturor cererilor de trase și dacă replanificarea este aprobată de solicitantul căruia îi fusese alocată trasa. Administratorul infrastructurii actualizează proiectul de grafic de circulație cel târziu cu o lună înainte de modificarea graficului de circulație, pentru a include toate trasele alocate după termenul-limită prevăzut la pct. 3.

7. În cazul trenurilor care trec de la o rețea la alta și care ajung la frontiera de intrare în România cu o întârziere estimată de maximum 10 ore și, din 14 decembrie 2019, de 18 ore, administratorul infrastructurii nu consideră anulat trasa sau nu impune prezentarea unei cereri pentru o altă trasă, nici dacă decide să aloce o trasă diferită, cu excepția cazului în care solicitantul informează administratorul infrastructurii că trenul nu va trece pe rețeaua feroviară din România. Administratorul infrastructurii comunică fără întârziere solicitantului trasa actualizată sau nouă, inclusiv, în cazul în care diferă, legătura dintre numărul trasei respective și numărul trasei anulate.

8. În ceea ce privește restricțiile temporare ale capacității liniilor de cale ferată din motive precum lucrările de infrastructură, inclusiv restricționările aferente ale vitezei, sarcina pe osie, lungimea trenului, tracțiunea sau gabaritul de liberă trecere («restricții de capacitate»), care au o durată mai mare de șapte zile consecutive și din cauza cărora mai mult de 30% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport, administratorul infrastructurii publică, în măsura în care sunt cunoscute, toate restricțiile de capacitate și rezultatele preliminare ale unei consultări cu solicitanții, mai întâi cu cel puțin 24 de luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză și, a doua oară, într-o formă actualizată, cu cel puțin 12 luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză.

9. Dacă impactul restricțiilor de capacitate nu este limitat la o singură rețea, administratorul infrastructurii, în colaborare cu administratorii de infrastructură vizați, creează, de asemenea, un mecanism prin care discută respectivele restricții de capacitate, împreună cu solicitanții interesați, cu asociațiile de administratori de infrastructură prevăzute la art. 40 alin. (1) și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză, atunci când se publică pentru prima oară restricțiile respective, cu excepția cazului în care administratorii de infrastructură și solicitanții convin că un astfel de mecanism nu este necesar. Discuțiile comune ajută la conceperea graficelor, inclusiv la prevederea de rute ocolitoare.

10. Când se publică pentru prima oară restricțiile de capacitate în conformitate cu pct. 8, administratorul infrastructurii lansează o consultare cu solicitanții și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză privind restricțiile de capacitate. Atunci când, în conformitate cu pct. 11, este obligatorie o coordonare între prima și a doua publicare a restricțiilor de capacitate, administratorul infrastructurii se consultă a doua oară cu solicitanții și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză, între sfârșitul respectivei coordonări și a doua publicare a restricțiilor de capacitate.

11. Înainte de publicarea restricțiilor de capacitate în conformitate cu pct. 8, în cazul în care impactul restricțiilor de capacitate nu este limitat la rețeaua feroviară din România, administratorul infrastructurii se coordonează cu administratorii de infrastructură vizați, inclusiv cu administratorii de infrastructură care ar putea fi afectați de redirecționarea trenurilor, în ceea ce privește restricțiile de capacitate care ar putea implica o anulare, o redirecționare a unei trase sau o înlocuire cu alte moduri.

Coordonarea de dinaintea celei de a doua publicări se încheie:

a) cel târziu cu 18 luni înainte de modificarea graficului de circulație, dacă se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 50% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată timp de peste 30 de zile consecutive;

b) cel târziu cu 13 luni și 15 zile înainte de modificarea perioadei de valabilitate a graficului de circulație, dacă se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 30% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată timp de peste șapte zile consecutive;

c) cel târziu cu 13 luni și 15 zile înainte de modificarea perioadei de valabilitate a graficului de circulație, dacă se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 50% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată timp de cel mult șapte zile consecutive.

Dacă este necesar, administratorul infrastructurii invită solicitanții activi pe liniile în cauză și principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză să se implice în coordonarea respectivă.

12. În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată de cel mult șapte zile consecutive care nu trebuie publicate în conformitate cu pct. 8, în cazul cărora se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 10% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată, care au loc în timpul următoarei perioade de valabilitate a graficului de circulație și de care administratorul infrastructurii ia cunoștință cel târziu cu 6 luni și 15 zile înainte de modificarea graficului de circulație, administratorul infrastructurii consultă solicitanții în cauză privind restricțiile de capacitate prevăzute și comunică restricțiile de capacitate actualizate cu cel puțin patru luni înainte de modificarea graficului de circulație. Administratorul infrastructurii furnizează detalii privind trasele oferite pentru trenurile de călători cel târziu cu patru luni înainte de începerea restricției de capacitate, iar pentru trenurile de marfă cel târziu cu o lună înainte, cu excepția

cazului în care administratorul infrastructurii și solicitanții vizați convin asupra unui termen mai scurt.

13. Administratorul infrastructurii poate decide să aplice praguri mai stricte privind restricțiile de capacitate pe baza unor procentaje mai scăzute de volume estimate ale traficului sau a unor durate mai scurte decât cele indicate în prezenta anexă sau poate aplica și alte criterii, pe lângă cele prevăzute în prezenta anexă, în urma unei consultări cu solicitanții și cu operatorii de infrastructuri de servicii. Administratorul infrastructurii publică pragurile și criteriile privind gruparea restricțiilor de capacitate în documentul de referință al rețelei în conformitate cu pct. 3 din anexa nr. IV.

14. Administratorul infrastructurii poate decide să nu aplice perioadele prevăzute la pct. 8—12 dacă restricția de capacitate este necesară pentru restabilirea operațiunilor feroviare în condiții de siguranță, în cazul în care calendarul restricțiilor se află în afara controlului administratorului infrastructurii, dacă aplicarea perioadelor respective ar fi inefficientă din punctul de vedere al costurilor sau ar dăuna inutil duratei de viață sau stării activelor sau dacă toți solicitanții în cauză sunt de acord. În cazurile respective și în cazul oricăror altor restricții de capacitate care nu fac obiectul consultării în conformitate cu alte dispoziții ale prezentei anexe, administratorul infrastructurii consultă fără întârziere solicitanții și principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză.

15. Informațiile care trebuie furnizate de administratorul infrastructurii atunci când acesta acționează în conformitate cu pct. 8, 12 sau 14 includ:

a) ziua planificată;

b) momentul din zi și, de îndată ce se pot stabili, ora de începere și ora de încheiere a restricției de capacitate;

c) secțiunea liniei afectate de restricție; și

d) dacă este cazul, capacitatea liniilor ocolitoare.

În documentul de referință al rețelei prevăzut la pct. 3 din anexa nr. IV, administratorul infrastructurii publică informațiile respective sau un link către pagina unde pot fi găsite acestea. Administratorul infrastructurii menține actualizate informațiile în cauză.

16. În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată de cel puțin 30 de zile consecutive și care afectează mai mult de 50% din volumul estimat de trafic pe o linie de cale ferată, administratorul infrastructurii pune la dispoziția solicitanților, la cerere, în cursul primei runde de consultări, o comparație a condițiilor care pot fi întâlnite în cadrul a cel puțin două alternative de restricții de capacitate. Administratorul infrastructurii elaborează cele două alternative pe baza contribuțiilor furnizate de solicitanți la momentul prezentării solicitărilor și împreună cu aceștia.

Pentru fiecare alternativă, comparația include cel puțin:

a) durata restricției de capacitate;

b) taxele orientative preconizate a fi datorate pentru utilizarea infrastructurii;

c) capacitatea disponibilă pe liniile ocolitoare;

d) rutele alternative disponibile; și

e) orarul orientativ al călătoriei.

Înainte de a decide între alternativele de restricții de capacitate, administratorul infrastructurii consultă solicitanții interesați și ia în considerare impactul diferitelor alternative asupra solicitanților și a utilizatorilor serviciilor respective.

17. În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată care depășește 30 de zile consecutive și care afectează mai mult de 50% din volumul estimat de trafic pe o linie de cale ferată, administratorul infrastructurii stabilește criterii privind trenurile care ar trebui redirectionate în funcție de fiecare tip de serviciu, luând în considerare constrângerile de natură comercială și operațională ale solicitantului, cu excepția cazului în care respectivele constrângeri operaționale sunt rezultatul deciziilor de gestiune sau organizaționale ale solicitantului, fără a compromite scopul administratorului infrastructurii de a reduce costurile în conformitate cu prevederile art. 30 alin. (1). Atunci când acționează în conformitate cu pct. 8, administratorul infrastructurii publică criteriile respective în documentul de referință al rețelei, împreună cu o alocare preliminară între diferitele tipuri de servicii feroviare a capacității rămase. După încheierea consultării și fără a se aduce atingere obligațiilor administratorului infrastructurii prevăzute la pct. 3 din anexa nr. IV, administratorul infrastructurii, pe baza punctului de vedere primit de la solicitanți, pune la dispoziția operatorilor de transport feroviar în cauză o defalcare orientativă a capacității rămase în funcție de tipul de serviciu.”

**54. La anexa nr. VIII punctul 3, litera c) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„c) o declarație de cheltuieli de mentenanță;”.

**Art. II.** — Prevederile art. I pct. 44 intră în vigoare la 30 de zile de la data publicării prezentei ordonanțe de urgență în Monitorul Oficial al României, Partea I.

★

Prezenta ordonanță de urgență transpune Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernarea infrastructurii feroviare, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 352 din 23 decembrie 2016.

PRIM-MINISTRU  
**VASILICA-VIORICA DĂNCILĂ**

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor,

**Alexandru-Răzvan Cuc**

p. Președintele Consiliului Concurenței,

**Eugen-Corneliu Șușu**

p. Ministrul apărării naționale,

**Nicolae Nasta,**

secretar de stat

Ministrul muncii și justiției sociale,

**Marius-Constantin Budăi**

Ministrul afacerilor externe,

**Teodor-Viorel Meleşcanu**

Ministrul delegat pentru afaceri europene,

**George Ciamba**

Ministrul finanțelor publice,

**Eugen Orlando Teodorovici**

București, 25 iunie 2019.

Nr. 52.

# ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE

## ORDIN

### privind modificarea și completarea Normelor metodologice pentru stabilirea atribuțiilor structurilor Ministerului Afacerilor Interne în vederea aplicării prevederilor Legii nr. 105/2012 privind detașarea experților naționali la instituțiile și organismele Uniunii Europene, aprobate prin Ordinul ministrului afacerilor interne nr. 8/2016

În temeiul art. 7 alin. (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 30/2007 privind organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Interne, aprobată cu modificări prin Legea nr. 15/2008, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul afacerilor interne emite următorul ordin:

**Art. I.** — Normele metodologice pentru stabilirea atribuțiilor structurilor Ministerului Afacerilor Interne în vederea aplicării prevederilor Legii nr. 105/2012 privind detașarea experților naționali la instituțiile și organismele Uniunii Europene, aprobate prin Ordinul ministrului afacerilor interne nr. 8/2016, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 63 din 28 ianuarie 2016, se modifică și se completează după cum urmează:

1. **La articolul 9, alineatele (6)—(8) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(6) În baza avizelor prevăzute la alin. (2) și (5), DGAESRI întocmește proiectul de răspuns la solicitare, potrivit art. 4 alin. (2) din Legea nr. 105/2012, în dublu exemplar, ambele având valoare de original. Proiectul de răspuns se prezintă ministrului afacerilor interne pentru aprobare, cu o notă în cuprinsul căreia se menționează elementele de fundamentare a răspunsului în raport cu criteriile prevăzute la art. 4 alin. (1) aplicabile.

(7) În cazul în care propune un răspuns pozitiv, DGAESRI prezintă ministrului afacerilor interne și documentele necesar a fi transmise instituției sau organismului UE, potrivit solicitării acesteia/acestuia.

(8) După aprobarea notei prevăzute la alin. (6), secretarul general al MAI semnează, în numele și pentru ministrul afacerilor interne, următoarele:

a) documentele necesar a fi transmise instituției sau organismului UE;

b) ambele exemplare originale ale răspunsului, întocmit potrivit alin. (6).”

2. **La articolul 9, după alineatul (8) se introduce un nou alineat, alineatul (8<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:**

„(8<sup>1</sup>) DGAESRI transmite ambele exemplare originale ale răspunsului, semnate potrivit alin. (8), către structura din care face parte solicitantul. Șeful structurii din care face parte solicitantul înmânează acestuia, sub semnătură, un exemplar original al răspunsului primit de la DGAESRI.”

3. **În cuprinsul normelor, sintagma „Direcția Afaceri Europene și Relații Internaționale” se înlocuiește cu sintagma „Direcția Generală Afaceri Europene, Schengen și Relații Internaționale”, iar acronimul „DAERI” cu acronimul „DGAESRI”.**

**Art. II.** — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul afacerilor interne,  
**Carmen-Daniela Dan**

București, 25 iunie 2019.  
Nr. 72.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,  
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București  
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București  
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,  
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.73, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72

Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.



5 948493 224303