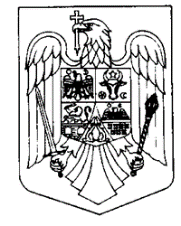
****

**ORDONANŢA DE URGENŢĂ**

**privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, precum şi unele măsuri în domeniul transporturilor**

Având în vedere că C.N.A.D.N.R. este administratorul autostrăzilor şi drumurilor naţionale pe bază de contract de concesiune încheiat în condiţiile prevăzute de legislaţia în vigoare, având drepturile, obligaţiile şi răspunderile ce îi revin în această calitate, potrivit reglementărilor interne şi actelor juridice internaţionale la care România este parte;

În vederea asigurării cadrului legal precum şi a condiţiilor necesare realizării obligaţiilor Companiei Naţionale de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România - S.A., aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor pentru desfăşurarea activităţilor de interes public naţional în domeniul administrării drumurilor naţionale şi autostrăzilor;

Întrucât principalele obiective ale Companiei Naţionale de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România - S.A. pentru perioada următoare sunt reprezentate de dezvoltarea reţelei de autostrăzi, construirea unei reţele de drumuri expres, realizarea de centuri şi variante ocolitoare pentru oraşele mari, conexiunea municipiilor reşedinţă de judeţ şi a localităţilor urbane limitrofe la autostrăzi şi drumuri expres dar şi de a asigura implementarea proiectelor de infrastructură de transport transeuropene aşa cum acestea sunt definite de legislaţia în vigoare;

Având în vedere că proiectele de infrastructură de transport sunt investiţii publice de importanţă strategică pentru România, care asigură conectivitatea cu coridoarele de transport europene şi creşterea mobilităţii populaţiei şi a mărfurilor;

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

Pentru asigurarea unui flux de numerar continuu necesar proiectelor, care să permită desfăşurarea lucrărilor corespunzător graficelor de execuţie, dar şi pentru respectarea angajamentelor contractuale, se impune, în regim de urgenţă, reglementarea cu exactitate a destinaţiei veniturilor încasate din executarea garanţiilor de bună execuţie, din executarea garanţiilor aferente sumelor reţinute, precum şi din penalităţile contractuale şi dobânzile de întârziere în executarea contractelor, după modelul legislaţiei aplicabile pentru proiectele ex-ISPA şi PHARE finanţate de Uniunea Europeană. Această situaţie are un caracter extraordinar întrucât determină întârzieri în procesul de implementare a proiectelor de infrastructură de interes strategic pentru România şi are un impact negativ asupra utilizării fondurilor structurale, determinând blocaje în procesul de implementare a proiectelor;

Ţinând cont că executarea silită a sumelor datorate conform titlurilor executorii, prin înfiinţarea de popriri pe conturile de venituri proprii ale Companiei Naţionale de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România - S.A., poate determina blocarea activităţii acesteia, cu consecinţe grave asupra activităţii de întreţinere a drumurilor naţionale şi în implementarea proiectelor, se impune necesitatea instituirii unor reglementări care să permită reîntregirea de la bugetul de stat a plăţilor efectuate din veniturile proprii ale Companiei Naţionale de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România - S.A.. Această situaţie are un caracter extraordinar, întrucât determină întârzieri şi blocaje în procesul de implementare a proiectelor de infrastructură de interes strategic pentru România;

Având în vedere drepturile, obligaţiile şi responsabilităţile care îi revin Companiei Naţionale de Căi Ferate „CFR”-SA în calitate de administrator al infrastructurii feroviare primită în concesiune de la statul român prin Ministerul Transporturilor în calitate de titular al dreptului de administrare, specificul activităţii Companiei Naţionale de Căi Ferate „CFR”-SA din care rezultă sursele de realizare a veniturilor proprii şi necesitatea utilizării acestora pe destinaţii, sursele de finanţare alocate de la bugetul de stat pentru întreţinerea şi reparaţia curentă a infrastructurii feroviare şi necesitatea utilizării acestora pe destinaţii, sursele de finanţare a reparaţiilor capitale (reînnoiri), a reabilitărilor, a modernizărilor, și a dezvoltărilor infrastructurii feroviare.

Ţinând seama de reglementările legale în vigoare, interne şi internaţionale, şi de necesitatea asigurării cadrului legal şi a condiţiilor necesare realizării obiectivelor şi obligaţiilor Companiei Naţionale de Căi Ferate „CFR”-SA,

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

Ţinând cont că executarea silită a sumelor datorate conform titlurilor executorii, prin înfiinţarea de popriri pe veniturile proprii ale Companiei Naţionale de Cai Ferate „CFR” - S.A determină blocarea activităţii acesteia, cu consecinţe grave asupra activităţii de întreţinere şi reparaţie a caii ferate şi de implementare a proiectelor de investiţii, se impune necesitatea instituirii unor reglementări care să permită reîntregirea de la bugetul de stat a plăţilor efectuate din venituri proprii ale Companiei Naţionale de Cai Ferate „CFR” - S.A. Această situaţie are un caracter extraordinar, întrucât determină întârzieri şi blocaje în procesul de implementare a proiectelor de infrastructură de interes strategic pentru România;

Deoarece sursele de finanţare alocate în anul 2016 pentru investiţiile în infrastructura de metrou sunt insuficiente în raport cu necesarul, fapt ce conduce implicit la întârzierea termenului de finalizare a lucrărilor la obiectivele de investiţii „Magistrala IV- Metrou” cu termen de punere în funcţiune în trimestrul IV al anului 2016, Magistrala V. Metrou, Etapa I-A Drumul Taberei – Universitate, cu termen de punere în funcţiune în anul 2017, precum şi întârzieri majore în demararea achiziţiei serviciilor de consultanţă exproprieri şi începere lucrări de structură staţii şi tunele, cu consecinţe directe în respectarea termenului de punere în funcţiune a Magistralei „Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă - Otopeni", programat pentru anul 2021. Finanţarea insuficientă faţă de necesarul real in derularea normală a contractelor, conduce implicit la întârzierea lucrărilor contractate pentru realizarea acestor obiective, prelungirea disconfortului cetăţenilor creat de existenţa şantierelor, imposibilitatea decongestionării traficului auto şi reducerea nivelului de poluare aferent, precum si imposibilitatea utilizării eficiente a fondurilor externe nerambursabile, alocate obiectivelor de investiţii ale METROREX SA, in cadrul financiar 2014-2020 (prin nerespectarea termenelor asumate pentru finalizarea lucrărilor),

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

Ţinând cont de faptul că sursele de finanţare pentru dotările CNADNR trebuie să fie asigurate din amortizare şi profitul net pentru a asigura executarea de lucrări de întreţinere şi mentenanţă necesare infrastructurii rutiere în regie proprie pentru a evita producerea de degradări ale structurii rutiere cu impact asupra siguranţei circulaţiei, iar în acest context se impune în regim de urgenţă reglementarea structurii surselor de finanţare care stau la baza achiziţionării dotării cu echipamente şi utilaje;

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

1. penalizări şi majorări de întârziere pentru bugetul de stat ca urmare a nerespectării clauzelor contractuale încheiate cu executanţii de lucrări;
2. blocaje şi întârzieri în implementarea proiectelor de infrastructură cu consecinţe imediate asupra nerespectării graficelor de execuţie lucrări;
3. pierderea unor sume de bani din bugetul UE alocate pentru sectorul de transport estimate pentru anul 2016 la suma de 1,0 mld euro;

Având în vedere că prin Hotărârea Consiliului Suprem de Apărare a Ţării nr. 91/2016 a fost aprobată Concepţia pentru constituirea, în mod etapizat, a capabilităţii aeriene destinate zborurilor speciale care prevede, într-o primă etapă, achiziţionarea şi operaţionalizarea, până la data de 31.12.2016, a unei aeronave destinate executării zborurilor speciale;

Ţinând cont de necesitatea şi urgenţa realizării capabilităţii aeriene pentru executarea zborurilor speciale, asigurarea securităţii demnitarilor de rang înalt, cu ocazia deplasărilor interne şi externe, răspunzând cerinţei protejării unor interese naţionale ale României,

Având în vedere că elementele sus-menţionate vizează interesul public şi strategic, sunt o prioritate a programului de guvernare şi constituie o situaţie de urgenţă, şi extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată, se impune adoptarea de măsuri imediate pe calea ordonanţei de urgenţă,

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

Guvernul României adoptă prezenta ordonanţă de urgenţă.

**Art. I. -** **Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române şi reorganizarea Societăţii Naţionale a Căilor Ferate Române, republicată în Monitorul Oficial al României Partea I nr. 834 din 9 septembrie 2004, cu modificările şi completările ulterioare, se modifică şi se completează după cum urmează:**

1. **Articolul 1 alineatul (9)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„**(9)** Activităţile de transport feroviar public sau în interes propriu sunt realizate de către operatori de transport feroviar.”

1. **Articolul 1 alineatul (10) litera b)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„b) administratorul infrastructurii - compania naţională rezultată din reorganizarea Societăţii Naţionale a Căilor Ferate Române, în conformitate cu prevederile titlului II din prezenta ordonanţă de urgenţă, care are ca obiect principal de activitate dezvoltarea, administrarea şi întretinerea infrastructurii feroviare, inclusiv managementul traficului, monitorizarea şi comanda semnalizării.”

### Articolul 1 alineatul (10) litera f) se modifică şi va avea următorul cuprins:

### „f) transport public de călători – în sensul definiţiei de la art. 2 lit. a) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 şi nr. 1107/70 ale Consiliului, denumit în continuare Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.”

### La articolul 1 alineatul (10) se adaugă literele g), h), i), j), k), l), m), şi n) care vor avea următorul cuprins:

### „g) transport public de marfă – serviciile de transport de marfă care sunt de interes economic general şi care sunt prestate către clienţi în mod nediscriminatoriu şi continuu.

### h) drept exclusiv - în sensul definiţiei de la art. 2 lit. f) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

### i) obligaţie de serviciu public - în sensul definiţiei de la art. 2 lit. e) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

### j) contract de servicii publice - în sensul definiţiei de la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

### k) compensaţie de serviciu public - în sensul definiţiei de la art. 2 lit. g) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

### l) operator de serviciu public - în sensul definiţiei de la art. 2 lit. d) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

m) serviciu public de interes naţional - serviciu public de transport feroviar de călători prestat la nivelul reţelei naţionale de cale ferată sub coordonarea Ministerului Transporturilor

n) transport intermodal de marfă - serviciile de transport de marfă în care activitatea specifică transportului se realizează prin intermediul a cel puţin două moduri de transport, utilizând aceeaşi unitate de încărcare pe tot parcursul expediţiei de marfă.”

1. **Articolul 2** se modifică şi va avea următorul cuprins:

### „ Art. 2 Pentru efectuarea serviciilor de transport feroviar public sau în interes propriu pot obţine licenţă societăţile care îndeplinesc condiţiile prevăzute în legislaţia naţională în vigoare.”

1. **Articolul 3** se modifică şi va avea următorul cuprins:

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

1. **Articolul 5** se modifică şi va avea următorul cuprins:

### „ Art. 5 (1) Transportul feroviar de călători are caracter de transport public de călători. Ministerul Transporturilor şi alte autorităţi competente acţionează în domeniul transportului public de călători pe calea ferată pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună şi au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acţiunea forţelor pieţei.

În acest scop, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, Ministerul Transporturilor încheie contracte de servicii publice cu operatorii de transport feroviar în cadrul cărora se stabilesc obligaţiile de serviciu public de interes naţional în vederea furnizării de servicii de transport adecvate.

(2) Până la termenul stabilit prin art. 8 alin (2) din Regulamentul UE nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 şi nr. 1107/70 ale Consiliului, în limita bugetului aprobat prevăzut la alin. (6) al prezentului articol, contractele de servicii publice prevăzute la alin. (1) al prezentului articol se atribuie conform prevederilor art. 5 alin. (6) din Regulamentul UE nr. 1370/2007.

Până la acest termen, Ministerul Transporturilor elaborează şi aplică măsuri privind creşterea eficienţei economice şi a calităţii serviciilor publice de transport feroviar de călători, inclusiv prin asigurarea cadrului de creştere a competiţiei pe această piaţă.

**(3)** Contractele de servicii publice prevăzute la alin. (1) stabilesc condiţiile în care Ministerul Transporturilor compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate şi/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligaţiilor de serviciu public.

**(4)** Compensaţia de serviciu public pentru transportul feroviar public de călători se primeşte de către operatorii de transport feroviar de călători pe baza contractelor de servicii publice prevăzute la alin. (1).

În conformitate cu prevederile pct. 2 din Anexa Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, compensaţia de serviciu public nu poate depăşi o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligaţia de serviciu public asupra costurilor şi veniturilor operatorului de serviciu public. Efectul financiar se calculează conform următorului mecanism:

costurile suportate în legătură cu un set de obligaţii de serviciu public conţinute într-un contract de servicii publice prevăzut la alin. (1);

minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul reţelei exploatate în temeiul obligaţiilor de serviciu public în cauză;

minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligaţiilor de serviciu public în cauză;

plus un profit de maxim 3%, calculat la costuri;

egal efectul financiar net.

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

**(6)** Sumele aferente compensaţiei de serviciu public prevăzute la alin. (4) se alocă de la bugetul de stat şi sunt cuprinse în bugetul Ministerului Transporturilor.

(7) Sumele prevăzute la alin. (6) se asigură în mod nediscriminatoriu pentru toţi operatorii de transport feroviar care au contracte de servicii publice.

(8) În cazul în care un operator de transport feroviar realizează atât servicii compensate care fac obiectul unor obligaţii de serviciu public de transport feroviar cât şi alte activităţi, conturile aferente serviciilor publice sus-menţionate trebuie separate astfel încât să îndeplinească condiţiile prevăzute la pct. 5 din Anexa Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

(9) Modul de aplicare a prevederilor prezentului articol se stabileşte prin hotărâre a Guvernului.“

1. După articolul 5 se introduce **articolul 51** care va avea următorul cuprins:

### „ Art. 51 (1) În cazul efectuării de servicii de transport public de marfă sau călători pe calea ferată pentru anumite categorii de persoane fizice sau juridice care beneficiază, din dispoziţia autorităţilor publice competente, de reduceri ale tarifelor de transport, prin actul care a prevăzut acordarea acestor reduceri se vor asigura compensaţii corespunzătoare operatorului de transport, până la nivelul tarifului aprobat.

**(2)** Ministerul Transporturilor şi alte autorităţi competente acţionează în domeniul transportului public de marfă pe calea ferată pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai eficiente energetic, mai puţin dăunătoare mediului ambiant şi climei şi care generează cheltuieli publice mai mici pentru acoperirea efectelor transportului de marfă decât cele pe care le-ar fi permis numai acţiunea forţelor pieţei.

În acest scop, Ministerul Transporturilor promovează în special transportul intermodal de marfă care include şi transportul pe calea ferată al expediţiilor de marfă, prin compensarea costurilor suportate de operatorii de transport şi de operatorii de servicii implicaţi în aceste transporturi intermodale de marfă. Modul de determinare şi de acordare a compensaţiei pentru transportul intermodal de marfă se stabileşte prin hotărâre de guvern, cu respectarea legislaţiei privind ajutorul de stat.“

1. La a**rticolul 7, litera a)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„a) elaborează strategiile de dezvoltare a infrastructurii feroviare şi strategiile de dezvoltare a activităţilor de transport feroviar, astfel încât să asigure creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa transporturilor de persoane şi bunuri;”

1. **La articolul 7** după litera b) se introduce **litera b1)** care va avea următorul cuprins:

„b1) asigură alocarea fondurilor publice necesare pentru implementarea strategiilor de la punctul b);”

1. La a**rticolul 7, literele c), d), e) şi f)** se modifică şi vor avea următorul cuprins:

„c) asigură, în condiţii identice, tuturor operatorilor feroviari acces egal şi nediscriminatoriu pe infrastructura feroviară publică, conform reglementărilor interne, a legislaţiei Uniunii Europene, precum şi acordurilor şi convenţiilor internaţionale la care România este parte;

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

    e) sprijină dezvoltarea şi funcţionarea transportului feroviar public, în vederea susţinerii mobilităţii persoanelor şi a bunurilor prin intermediul unui sistem naţional de servicii publice de transport cu nivel ridicat de performanţă, calitate şi eficienţă economică;

    f) asigură condiţiile unui mediu concurenţial echitabil în transportul feroviar, precum şi condiţiile unui mediu concurenţial echitabil între modurile de transport;”

1. La a**rticolul 7, litera k)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

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

1. La a**rticolul 7, litera n)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„n) avizează cadrul de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare publice prevăzut în contractul de activitate al companiei naţionale care administrează infrastructura feroviară, încheiat cu Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii potrivit prevederilor art. 37-39;”

1. La a**rticolul 10, alineatele (3) şi (4)** se modifică şi vor avea următorul cuprins:

„**(3)** Închirierea unor părţi ale infrastructurii feroviare neinteroperabile se face prin licitaţie publică, conform prevederilor legale.

**(4)** Veniturile obţinute din închirierea unor părţi ale infrastructurii feroviare neinteroperabile se încaseazã de către compania naţională care administrează infrastructura feroviară în scopul folosirii acestora exclusiv pentru executarea de lucrări de întreţinere, reparaţii curente, reparaţii capitale/reînnoire, reabilitare şi modernizare lainfrastructura feroviară publică interoperabilă.”

1. **Articolul 111 alineatul (1)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„**(1)** Compania naţională care administrează infrastructura feroviară poate să închirieze către filiala sa S.C. Electrificare C.F.R. S.A., cu acordul Ministerului Transporturilor, instalaţiile de tracţiune electrică şi de electroalimentare cu echipamentele aferente, aparţinând infrastructurii feroviare publice, pentru asigurarea funcţionării infrastructurii feroviare în scopul realizării transportului feroviar public.”

1. **Articolul 111 alineatul (2)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„**(2)** Compania naţională care administrează infrastructura feroviară poate să închirieze către filiala sa S.C. Electrificare C.F.R. S.A. bunuri proprietate privată necesare organizării şi desfăşurării procesului de transport feroviar, aferente instalaţiilor de tracţiune electrică şi de electroalimentare, cu echipamentele aferente.”

1. **La articolul 111** după alineatul (2) se introduc **alineatele (21), (22)** şi **(23)** care vor avea următorul cuprins:

„**(21)** Compania naţională care administrează infrastructura feroviară poate să închirieze către S.C. Telecomunicaţii C.F.R. S.A., cu acordul Ministerului Transporturilor, reţeaua de telecomunicaţii C.F.R., cu excepţia reţelei GSM-R, cu echipamentele aferente, parte a infrastructurii feroviare publice, în vederea administrării acesteia.”

„**(22)** Compania naţională care administrează infrastructura feroviară poate să închirieze către S.C. Telecomunicaţii C.F.R. S.A. bunuri proprietate privată necesare organizării şi desfăşurării procesului de transport feroviar, aferente reţelei de telecomunicaţii C.F.R., cu echipamentele aferente.”

„**(23)** Compania naţională care administrează infrastructura feroviară poate să închirieze bunuri imobile sau părţi din acestea, proprietate publică a statului, către persoane fizice sau juridice înregistrate în România, prin licitaţie publică, în condiţiile legii, cu aprobarea Ministerului Transporturilor.”

1. **Articolul 111 alineatul (3)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„**(3)** Pentru aplicarea prevederilor prezentului articol, condiţiile de închiriere se aprobă de catre Ministerul Transporturilor, la propunerea companiei naţionale care administrează infrastructura feroviară.”

1. **La articolul 111** după alineatul (3) se introduce **alineatul (4)** care va avea următorul cuprins:

„**(4)** Veniturile obţinute din închirierea activelor care fac obiectul prezentului articol se încaseazã de către compania naţională care administreazã infrastructura feroviară în scopul folosirii acestora exclusiv pentru executarea de lucrări de întreţinere, reparaţii curente, reparaţii capitale/reînnoire, reabilitare şi modernizare lainfrastructura feroviară publică interoperabilă.”

1. **Articolul 18 alineatul (1)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„**(1)** Accesul şi circulaţia pe infrastructura feroviară publică sunt permise dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiţii:

a) operatorul de transport feroviar deţine o licenţă în conformitate cu prevederile legislaţiei în vigoare;

b) operatorul de transport feroviar deţine un certificat de siguranţă în conformitate cu prevederile legislaţiei în vigoare;

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

1. **Articolul 22 alineatul (2)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

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

1. veniturile obţinute din taxa de utilizare a infrastructurii feroviare, în lei şi în valută;
2. veniturile obţinute din activitatea de închiriere a secţiilor neinteroperabile;
3. veniturile obţinute din alte activităţi de închiriere a activelor;
4. veniturile obţinute din activităţi conexe activităţii de transport feroviar;
5. veniturile obţinute din activităţi de valorificare a activelor;
6. veniturile obţinute din exploatarea bunurilor proprietate publică a statului concesionate companiei în baza contractului de concesionare încheiat cu Ministerul Transporturilor în calitate de titular al dreptului de administrare;
7. veniturile obţinute din executarea garanţiilor de participare la licitaţii, a garanţiilor aferente sumelor reţinute, a garanţiilor tehnice pentru asigurarea calităţii lucrărilor executate sau a altor garanţii constituite conform contractelor încheiate şi cu respectarea legislaţiei în vigoare, cu condiţia utilizării acestora pentru proiectele de infrastructură de transport în favoarea căruia au fost constituite;
8. venituri financiare şi extraordinare, după caz, în sensul definit prin legislaţia naţională în vigoare, în principal Legea contabilităţii nr. 82/1991, Ordinul MFP nr. 1802/2014, modificat şi completat prin Ordinul MFP nr 4160/2015 şi Ordinul MFP nr. 20/2016.”
9. **La articolul 22** după alineatul (2) se introduc patru noi alineate, **alineatele (3) - (6),** cu următorul cuprins:

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

a) proiectarea, repararea, administrarea, întreţinerea şi exploatarea infrastructurii feroviare;

b) plata cheltuielilor suplimentare, ce depăşesc valoarea cheltuielilor diverse şi neprevăzute din devizul general privind cheltuielile necesare realizării obiectivului de investiţii, aferente lucrărilor rezultate în urma schimbării, în condiţiile legii, a soluţiilor tehnice şi/sau constructive şi a exproprierilor aferente acestora;

c) finanţarea investiţiilor proprii;

d) rambursări de credite, plăţi de dobânzi şi de comisioane aferente creditelor contractate de stat;

e) plata penalităţilor, dobânzilor de întârziere precum şi a altor cheltuieli aferente acestora stabilite pe baza contractului de achiziţie publică legal încheiat ori de instanţă sau comisiile de adjudecare a disputelor conform clauzelor contractuale, inclusiv pentru obiectivele de investiţii finanţate de la bugetul de stat;

f) acoperirea cheltuielilor de personal, administrare şi funcţionare a companiei;

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

h) rambursări de credite, de plăţi de dobânzi şi de comisioane contractate de stat;

i) cheltuieli stabilite prin decizii ale comisiilor de adjudecare a disputelor pentru obiective de investiţii din domeniul public al statului şi a căror finanţare este asigurată de la bugetul de stat conform prevederilor legale, cu excepţia dobânzilor, penalităţilor şi altor cheltuieli aferente acestora;

j) stingerea obligaţiilor stabilite prin hotărâri judecătoreşti şi arbitrale care constituie titluri executorii aferente obiectivelor de investiţii din domeniul public al statului şi a căror finanţare este asigurată de la bugetul de stat cu excepţia dobânzilor, penalităţilor şi altor cheltuieli aferente acestora.

(4) Veniturile obţinute potrivit alineatului (2) punctul f) se încasează de compania naţională care administrează infrastructura feroviară şi se utilizează pentru lucrări şi servicii de întreţinere şi reparaţie curentă a bunurilor proprietate publică a statului primite prin concesionare, pentru lucrări de întabulare a terenurilor proprietate publică a statului primite prin concesionare şi pentru acoperirea unor cheltuieli de administrare si funcţionare a infrastructurii feroviare publice.

(5) Veniturile obţinute potrivt alin. (2) lit g) precum şi veniturile obtinute din penalităţile şi dobânzile contractuale pentru întârzieri în executarea contractelor finanţate din bugetul statului şi din fonduri externe nerambursabile, se utilizează pentru lucrări, indiferent de natura acestora, necesare continuării şi finalizării obiectivelor pentru atingerea cărora au fost încheiate respectivele contracte, inclusiv pentru finanţarea cheltuielilor suplimentare care pot apărea în vederea atingerii obiectivelor contractelor, cu respectarea legislaţiei în vigoare.

(6) Pentru aplicarea prevederilor alin. (1), Ministerul Transporturilor alocă anual companiei naţionale care administrează infrastructura feroviară fonduri de la bugetul de stat care reprezintă diferenţa dintre costurile totale pentru întreţinerea şi asigurarea funcţionării infrastructurii feroviare publice şi veniturile proprii ale companiei.”

1. **Articolul 23 alineatul (1)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

“**(1)** Operatorii de transport feroviar care efectuează transporturi publice ori în interes propriu, de marfă şi/sau de călători, folosind capacităţile infrastructurii feroviare, plătesc un tarif de utilizare a acesteia, calculat conform cadrului de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare, prevăzut în contractul de activitate al companiei naţionale care administrează infrastructura, încheiat cu Ministerul Transporturilor potrivit prevederilor art. 37 şi 39.”

1. **Articolul 23 alineatul (2) se abrogă.**
2. **Articolul 24** se modifică şi va avea următorul cuprins:

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

1. **Articolul 25 alineatul (1)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

“**(1)** Cheltuielile pentru investiţii, reparaţii, modernizări şi/sau dezvoltări ale infrastructurii feroviare publice sunt finanţate de la bugetul de stat şi din surse proprii realizate din amortizarea mijloacelor fixe şi din veniturile obţinute potrivit art. 22 alineatul (2) punctul b)”

1. **După articolul 25** se introduce **articolul 251** care va avea următorul cuprins:

### “Art. 251 (1) Din bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, se alocă anual în limita creditelor bugetare aprobate cu această destinaţie, sume necesare pentru:

1. întreţinerea si reparaţia curentă a infrastructurii feroviară;
2. reparaţia capitală/reînnoirea, reabilitarea, modernizarea şi dezvoltarea infrastructurii feroviare;
3. alte cheltuieli de investiţii.

**(2)** Din sumele alocate de la bugetul de stat pentru întreţinerea şi reparaţia curentă a infrastructurii feroviare compania naţională care administrează infrastructura feroviară poate deconta:

1. lucrările şi serviciile realizate în regie proprie prin intermediul sucursalelor potrivit reglementărilor şi normelor specifice activităţii de întreţinere a infrastructurii feroviare;
2. materialele necesare realizării lucrărilor şi serviciilor potrivit pct. a), achiziţionate cu respectarea prevederilor legale în vigoare;
3. lucrările şi serviciile realizate prin intermediul societăţilor afiliate pe baza contractelor încheiate, cu acestea cu respectarea prevederilor legale în vigoare.
4. lucrările şi serviciile realizate prin intermediul societăţilor terţe pe baza contractelor încheiate cu acestea cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

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

1. reîntregirii veniturilor proprii ale companiei naţionale care administrează infrastructura feroviară care au fost supuse executărilor silite în baza deciziilor definitive emise de Curtea Internaţională de Arbitraj sau de oricare dintre instituţiile abilitate pentru proiectele finanţate din fonduri ex-ISPA;
2. decontării penalităţilor neimputabile companiei naţionale care administrează infrastructura feroviară aferente realizării investiţiilor finanţate din fonduri nerambursabile;
3. finalizării procedurilor de expropriere pentru investiţiile finanţate din fonduri nerambursabile.

**(4)** Fondurile externe nerambursabile ale companiei naţionale care administrează infrastructura feroviară se utilizează pentru proiectarea, asistenţa tehnică, reabilitarea, dezvoltarea, modernizarea infrastructurii feroviare, pentru dotarea cu echipamente şi utilaje necesare lucrărilor executate în regie proprie şi pentru alte cheltuieli de investiţii, în conformitate cu prevederile contractelor /memorandumurilor de finanţare.

**(5)** Creditele interne şi externe contractate de compania naţională care administrează infrastructura feroviară se utilizează pentru proiectarea, exploatarea, reabilitarea, dezvoltarea, modernizarea şi construcţia infrastructurii feroviare şi pentru alte cheltuieli de investiţii. Contractarea de credite în nume propriu de către companie se aprobă de Guvern. Aceste credite interne şi/sau externe pot fi garantate cu bunurile care fac parte din domeniul privat al companiei.

**(6)** Veniturile obţinute din executarea garanţiilor de bună execuţie, din executarea garanţiilor aferente sumelor reţinute, din executarea garanţiilor tehnice pentru asigurarea calităţii lucrărilor executate, din alte garanţii constituite conform contractelor încheiate precum şi veniturile obtinute din penalităţile şi dobânzile contractuale pentru întârzieri în executarea contractelor finanţate din bugetul statului şi din fonduri externe nerambursabile, se utilizează pentru lucrări, indiferent de natura acestora, necesare continuării şi finalizării obiectivelor pentru atingerea cărora au fost încheiate respectivele contracte, inclusiv pentru finanţarea cheltuielilor suplimentare care pot apărea în vederea atingerii obiectivelor contractelor, cu respectarea legislaţiei în vigoare.

**(7)** Sumele alocate de la bugetul de stat conform prevederilor alin. (3) se transferă în conturile proprii ale companiei naţionale care administrează infrastructura feroviară deschise la bănci comerciale şi se utilizează pentru acoperirea cheltuielilor de funcţionare a companiei”

1. **Articolul 29 alineatul (2)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„**(2)** Zona de siguranţă a infrastructurii feroviare cuprinde fâşiile de teren, în limită de 20 m fiecare, situate de o parte şi de alta a axei căii ferate, necesare pentru amplasarea instalaţiilor de semnalizare şi de siguranţa circulaţiei şi a celorlalte instalaţii de conducere operativă a circulaţiei trenurilor, precum şi a instalaţiilor şi lucrărilor de protecţie a mediului.

În zona de siguranţă a infrastructurii feroviare este interzisă executarea oricăror construcţii sau instalaţii neferoviare supraterane, cu excepţia proiectelor de infrastructuri publice şi a celor pentru care s-a emis aviz favorabil de catre Ministerul Transporturilor.

În zona de siguranţă a infrastructurii feroviare este interzisă închirierea terenurilor, proprietate publică a statului, în vederea executării unor construcţii sau instalaţii neferoviare supraterane. Prin excepţie, cu avizul companiei naţionale care administrează infrastructura feroviară, se pot închiria astfel de terenuri în vederea amplasării de construcţii provizorii în condiţiile specificate la articolul 111.”

1. **La articolul 29** după alineatul (2) se introduc **alineatele (21) şi (22)** care vor avea următorul cuprins:

„**(2**1**)** În scopul prevenirii evenimentelor de cale ferată determinate de căderea de masă lemnoasă (copaci, arboret etc) peste elemente ale căii ferate, administratorul infrastructurii feroviare execută lucrări de toaletare/tăiere/defrişare şi înlăturare a potenţialelor pericole identificate în limita zonei de siguranţă a infrastructurii feroviare, cu respectarea reglementărilor specifice în domeniul silvic.

**(2**2**)** În cazul căderilor accidentale de material lemnos peste elemente ale căii ferate, administratorul infrastructurii feroviare execută imediat lucrări de toaletare/tăiere/defrişare şi înlăturare a potenţialelor pericole identificate in limita zonei de siguranţă a infrastructurii feroviare, în vederea restabilirii condiţiilor de circulaţie normală pe calea ferată, masa lemnoasă rezultată urmând a fi exploatată conform reglementărilor specifice în domeniul silvic.”

1. **Articolul 29 alineatul (4)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„**(4)** Zona de protecţie a infrastructurii feroviare publice cuprinde terenurile limitrofe, situate de o parte şi de alta a axei căii ferate, indiferent de proprietar, în limita a maximum 100 m de la axa căii ferate, precum şi terenurile destinate sau care servesc, sub orice formă, la asigurarea funcţionării acesteia.”

1. **Articolul 30 litera a)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„a) amplasarea oricăror construcţii, fie şi cu caracter temporar, fără aprobarea administratorului infrastructurii feroviare;”

1. **La articolul 30** după litera a) se introduce o nouă literă **literă a1)** care va avea următorul cuprins:

„**a1)** depozitarea de materiale sau înfiinţarea de plantaţii, care împiedică vizibilitatea liniei şi a semnalelor feroviare;”

1. **Articolul 33 alineatul (1)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„**(1)** Traversarea căii ferate de către alte căi de comunicaţii sau de către reţeaua naţională de transport a resurselor naturale, patrimoniul public al statului, se realizează şi se menţine în conformitate cu reglementările emise de către Ministerul Transporturilor, Ministerul Administraţiei şi Internelor, a celorlalte ministere de resort şi de către organele administraţiei publice locale, după caz, cu suportarea de către beneficiarul căii de comunicaţie/reţelei de transport respective a oricăror daune produse la infrastructura feroviară.”

1. **La articolul 37, alineatul (2),** prima teză se modifică şi va avea următorul cuprins:

„**(2)** Contractul prevăzut la alin. (1) respectă cel puţin principiile şi parametrii de bază prevăzuţi în legislaţia naţională în vigoare. Contractul cuprinde şi următoarele elemente:”

1. **La articolul 37, alineatul (2),** literele a) şi b) se abrogă.
2. **La articolul 37, alineatul (2), literele e) şi g)** se modifică şi vor avea următorul cuprins:

„e)cadrul de tarifare a infrastructurii feroviar publice”

„g) capacităţile de infrastructură care trebuie asigurate de administratorul infrastructurii pentru a permite îndeplinirea obligaţiilor de serviciu public definite de Ministerul Transporturilor conform prevederilor hotărârii Guvernului prevăzută la art. 5 alin (9).”

1. **La articolul 38 alineatele (1), (2) şi (3)** se modifică şi vor avea următorul cuprins:

„**Art. 38. - (1**) În conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, contractele de servicii publice prevăzute la art. 5 se încheie între Ministerul Transporturilor, pentru şi în numele statului, şi operatorii de transport feroviar care efectuează transport public de călători pe calea ferată şi se conformează obligaţiilor de serviciu public.

**(2)** Contractele de servicii publice prevăzute la alin. (1) trebuie să asigure conformitatea cu prevederile art. 4 alin. (1) din Anexa Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

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

1. **La articolul 38** după alineatul (3) se introduce **alineatul (31)** care va avea următorul cuprins:

„**(31)** Elementele principale ale contractelor de servicii prevăzute la alin. (1) se reglementează prin hotărârea de guvern prevăzută la art. 5 alin. (9), asigurând conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.”

1. **La articolul 38 alineatele (4) şi (5)** se modifică şi vor avea următorul cuprins:

„**(4)** Operatorii de transport feroviar de călători care au încheiat un contract de servicii publice în baza prevederilor prezentului articol primesc lunar, prin bugetul Ministerului Transporturilor, sumele corespunzătoare compensaţiei de serviciu public, conform prevederilor din contractele de servicii publice, în condiţiile stabilite prin hotărârea Guvernului prevăzută la art. 5 alin. (9).

**(5)** Activele implicate în furnizarea serviciilor de transport ce fac obiectul contractului de servicii publice prevăzut la alin. (1) pot aparţine operatorului de transport feroviar sau pot fi puse la dispoziţia sa.”

1. **Articolul 39 alineatul (1)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„**Art. 39. - (1)** Contractul prevăzut la art. 37 se încheie pentru o durată de minim 5 ani, se aprobă şi se actualizează anual, prin ordin al ministrului transporturilor, după aprobarea bugetului de stat şi după caz, urmare a rectificărilor bugetare.

Contractul prevăzut la art. 38 se aprobă şi se actualizează anual, prin ordin al ministrului transporturilor, după aprobarea bugetului de stat, şi după caz, urmare a rectificărilor bugetare. Durata acestui contract este în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (6) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.”

1. **Articolul 40** se abrogă.
2. **Articolul 53 litera f)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„**f)** să introducă sau să retragă servicii de transport, servicii din staţiile de călători sau de mărfuri, cu respectarea condiţiilor contractului de activitate, respectiv a contractului de servicii publice prevăzute la art. 37 şi 38, şi a prevederilor prezentei ordonanţe de urgenţă.”

**Art. II. -** Prin derogare de la prevederile art. 15 din Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică şi regimul juridic al acesteia, cu modificările şi completările ulterioare, se pot închiria sau da în administrare cu aprobarea ordonatorului principal de credite din cadrul Ministerului Transporturilor la propunerea administratorului de infrastructură feroviară sau rutieră, fără licitaţie, autorităţilor publice locale, terenuri aflate în proprietatea publică a statului din zona de siguranţă feroviară şi rutieră, pentru realizarea unor proiecte de interes public din domeniul infrastructurii de transport.

**Art. III. -** **După articolul 128 din Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 115/2011 privind stabilirea cadrului instituţional şi autorizarea Guvernului, prin Ministerul Finanţelor Publice, de a scoate la licitaţie certificatele de emisii de gaze cu efect de seră atribuite României la nivelul Uniunii Europene, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 926 din 28 decembrie 2011, aprobată prin Legea nr. 163/2012, cu modificările şi completările ulterioare, se introduce un nou articol, articolul 129, cu următorul cuprins:**

„Art. 129. - (1) Prin excepţie de la prevederile art. 12, din sumele obţinute în urma scoaterii la licitaţie prin platforma comună a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră repartizate potrivit art. 10 alin. (1) lit. b), se aprobă alocarea sumei de 234.000 mii lei Ministerului Transporturilor pentru finanţarea în anul 2016 a proiectelor de investiţii: Magistrala IV- Metroucu suma de 64.000 mii lei, Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă-Otopeni cu suma de 130.000 mii lei şi Magistrala V. Metrou, Etapa I-A Drumul Taberei – Universitate, cu suma de 40.000 mii lei.

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

(3) S.C.T.M.B. „Metrorex” – S.A. răspunde de modul de utilizare, în conformitate cu dispoziţiile legale, a sumei alocate potrivit alin. (1)".

**Art. VIII. -** (1) Începând cu data intrării în vigoare a prezentei ordonanţe de urgenţă, pentru proiectele beneficiarilor din domeniul transporturilor se desemnează Ministerul Transporturilor ca Autoritate Naţională pentru fondurile alocate României în cadrul Mecanismului de Interconectare a Europei care asigură coordonarea beneficiarilor în vederea implementării proiectelor de infrastructură de transport, cu respectarea Regulamentului Comisiei Europene.

(2) Ministerul Transporturilor preia de la Ministerul Fondurilor Europene toate drepturile şi se subrogă în toate obligaţiile care decurg din contractele, convenţiile afentente proiectelor din cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei din domeniul transporturilor inclusiv prevederile bugetare aprobate acestora în anul 2016 . (3) În termen de 20 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanţe de urgenţă, Ministerul Transporturilor si Ministerul Fondurilor Europene propun Guvernului spre adoptare proiectele de hotărârii ale Guvernului pentru modificarea şi/sau completarea hotărârilor de organizare şi funcţionare ale acestora, în conformitate cu prevederile alin.(1)-(2).

(4) În termen de 15 zile de la intrarea în vigoare a hotărârilor prevăzute la alin.(3) Ministerul Transporturilor preia pe bază de protocol de predare-preluare, prevederile bugetare aferente proiectelor din cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei din domeniul transporturilor aprobate pentru anul 2016.

(5) Se autorizează Ministerul Finanţelor Publice să introducă modificările ce decurg din aplicarea prevederilor alin.(4) în structura bugetului de stat pe anul 2016, precum şi în volumul şi structura bugetelor Ministerului Fondurilor Europene, şi Ministerului Transporturilor, la propunerea ordonatorilor principali de credite.

(6) Se autorizează Ministerul Fondurilor Europene şi Ministerul Transporturilor să detalieze modificările prevăzute la alin. (5) pe articole şi alineate de cheltuieli în structura bugetelor proprii, să introducă modificările corespunzătoare în anexe la acestea precum şi să introducă anexe noi la bugetul acestora, după caz, şi să le comunice Ministerului Finanţelor Publice în termen de 5 zile de la aprobarea modificărilor prevăzute la alin.(5).

**Art. IV. - Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr.40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, publicată în Monitorul Oficial Partea I, nr.746 din 06 octombrie 2015 se modifică şi se completează după cum urmează:**

**1. Articolul 6 alineatul(6)** se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(6) Cu respectarea prevederilor legislaţiei naţionale şi a legislaţiei Uniunii Europene privind ajutorul de stat se pot asigura de la bugetul de stat, în cadrul titlului din clasificaţia bugetară referitor la proiecte cu finanţare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020, de la o poziţie distinctă de transferuri, sume necesare finanţării proiectelor aprobate la finanţare în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei, pentru alţi beneficiari decât cei prevăzuţi la alin. (7) şi (8) astfel:

a) prin bugetul Ministerului Transporturilor pentru proiectele eligile în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei din domeniul transporturilor;

b) prin bugetul Ministerului Fondurilor Europene pentru celelate categorii de proiectele eligile în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei cu excepţia celor din domeniul transporturilor.”

**2.După alin.(6) al art.6** se introduce un nou **alineat (61)** cu următorul conţinut:

„(61) Categoriile de cheltuieli asigurate de la bugetul de stat şi mecanismul de implementare a proiectelor aprobate la finanţare în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei se stabilesc prin normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanţe de urgenţă.”

**3.** După alin.(8) al art.11, se introduce un nou alin. (81) care va avea următorul conţinut:

„(81) În bugetele ordonatorilor de credite din care asigură finanţarea proiectelor beneficiarilor prevăzuţi la art. 6 alin. (2) si (3) se pot introduce obiective de investiţii în continuare pentru care sursa de finanţare a fost asugrată din bugetul de stat sau din fonduri externe rambursabile, numai dupa obţinerea acordului Autoritătii de management a Programului Infrastructura Mare, dacă acestea îndeplinesc cumulativ urmatoarele conditii:

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

b) proiectul se încadrează în obiectivele Programului Operaţional Infrastructura Mare şi indeplineşte cerinţele tehnico-economice pentru a fi finanţat din fonduri europene şi se incadrează în valoarea totală la nivel de program, cu respectarea prevederilor art. 12 alin. (1).

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

**4.** **După alin.(4) al art.12** se introduc două noi alineate, respectiv **alin. (5) şi alin. (6)**, cu următorul conţinut**:**

„(5) Prin derogare de la prevederile alin. (1) se autorizează Autoritatea de Management POIM/Organismul intermediar transport să încheie contracte/decizii/ordine de finanţare a căror valoare poate determina depăşirea sumelor alocate în euro la nivel de alocare din POIM aferentă domeniul transport, din Fondul european de dezvoltare regională/Fondul de coeziune şi cofinanţare de la bugetul de stat, în limita a 20% din valoarea acestei alocări şi cofinanţării de la bugetul de stat aferentă acesteia.

(6) Autoritatea de management POIM / Organismul intermediar transport va depune la Comisia Europenă o cerere de modificare a alocărilor la nivelul axelor, în termen de 90 de zile de la depăşirea nivelului stabilit la nivel de axă conform alin. (1).”

**5. După articolul 12, se introduce un nou articol, articolul 121, cu următorul cuprins:**

„Art. 121 - (1) În cazul proiectelor de infrastructură de transport reprezentând a doua fază a proiectelor ce se finanţează în cele două perioade de programare bugetară ale Uniunii Europene, precum şi cele preluate integral în finanţare din perioada de programare bugetară a UE 2007-2013, cuprinse în buget în baza avizului de principiu al autorităţii de management, care au contractele de execuţie lucrări încheiate dar ale căror contracte de finanţare nu au fost încheiate cu Autoritatea de Management/Organismul Intermediar pentru Transport, compartimentul de specialitate din cadrul ordonatorului de credite ai beneficiarilor prevăzuţi la art. 6 alin. (2) aflaţi sub autoritatea sau coordonarea Ministerului Transporturilor solicită din partea departamentului/structurii responsabil/responsabile cu propunerea la finanţare a proiectului, note justificative pentru plata cheltuielilor care se efectuează înainte de data semnării contractului de finanţare**.**

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

(3) Prin ordin al ordonatorului principal de credite cu rol de Organism Intermediar pentru sectorul de transport se aprobă depunerea de cereri de rambursare pentru proiecte majore din domeniul transport, după stabilirea admisibilitatii/sau a altei forme de confirmare a depunerii proiectului cu toate documentele necesare, de către Comisia Europeană, proiecte care respectă criteriile aprobate de comitetul de monitorizare pentru programul operaţional infrastructură mare, în vederea includerii pe declaratii de cheltuieli transmise către Comisia Europeana, in conformitate cu prevederile Regulamentelor Comisiei Europene.

(4) Cheltuielile realizate in cadrul proiectelor majore din domeniul transport, pentru care s-a stabilit admisibilitatea de catre Comisia Europeana, dar pentru care nu s-a emis o decizie a Comisiei Europene în conformitate cu prevederile Regulamentului Comisiei Europene, sunt considerate eligibile daca indeplinesc urmatoarele conditii specifice:

a) a fost emis ordinul de aprobare a depunerii cererilor de rambursare de catre beneficiari in conformitate cu prevederile alin.(1);

b) sunt in conformitate cu prevederile cererii de finantare pentru care a fost stabilita admisibilitatea de catre Comisia Europeană.

(5) Cheltuielile efectuate şi plătite în cazul proiectelor prevăzute la alin. (1) se consideră cheltuieli definitive ale bugetului de stat, în condiţiile în care nu se încheie contractele de finanţare. Finalizarea proiectelor se va realiza în conformitate cu baza legală naţională de finanţare şi cu incadrarea în prevederile bugetare aprobate anual cu acestă destinaţie .”

**Art. V. -** (1) Creditele bugetare prevăzute în bugetul Ministerului Transporturilor, aferente proiectelor cu finanţare nerambursabilă postaderare pentru perioadele de programare bugetară a UE 2007-2013 şi 2014-2020, precum şi cele aferente cheltuielilor neeligibile ISPA, vor fi deschise de ordonatorul principal de credite pe baza estimărilor lunare de cheltuieli prezentate de beneficiari.

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

**Art. VI. -** (1) Pentru lucrările executate în regie proprie, de către administratorii de infrastructură rutieră şi feroviară, se alocă de la bugetul de stat, credite bugetare Ministerului Transporturilor în cadrul titlului 58 aferente proiectelor cu finanţare nerambursabilă postaderare pentru perioadele de programare bugetară 2014-2020 pentru următoarele categorii de cheltuieli eligibile din fonduri structurale:

a) achiziţia de stocuri de materiale specifice pentru executarea lucrărilor;

b) cheltuieli cu resursa umană utilizată în executarea lucrărilor;

c) achiziţionarea de echipamente şi utilaje cu sursa de finanţare din fonduri structurale precum şi cheltuielile cu amortizarea utilajelor utilizate pentru executarea lucrărilor;

d) alte categorii de cheltuieli eligibile.

(2) Categoriile de cheltuieli menţionate la alin. (1) sunt eligibile pentru decontare din fonduri structurale.

(3) Modalitatea de decontare din fonduri structurale pentru lucrările executate în regie proprie se stabilesc prin ordin comun al Ministerului Transporturilor şi Ministerului Fondurilor Europene, în termen de 30 zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanţe de urgenţă.

(4) Obiectivele de investiţii executate în regie proprie se introduc la finanţare din bugetul de stat numai după obţinerea avizului Organismului Intermediar în domeniul transport şi numai dacă sunt îndeplinite următoarele condiţii:

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

b) proiectul se incadreaza în obiectivele Programului Infrastructura Mare şi indeplineşte cerinţele tehnico-economice pentru a fi finanţat din fonduri europene şi se incadrează în valoarea totală la nivel de program, cu respectarea prevederilor art. 12 alin. (1) din OUG 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;

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

**Art. VII.** – (1)Se autorizează Regia Autonomă de Administrare a Patrimoniului Protocolului de Stat să achiziţioneze, în condiţiile legii şi ale prezentei ordonanţe de urgenţă, o aeronavă destinată şi utilizată exclusiv pentru executarea zborurilor speciale.

(2) Se autorizează Regia Autonomă de Administrare a Patrimoniului Protocolului de Stat să achiziţioneze, în condiţiile legii şi ale prezentei ordonanţe de urgenţă, serviciile/lucrările specifice necesare pentru operaţionalizarea, întreţinerea şi menţinerea în stare de aeronavigabilitate a aeronavei prevăzute la alin. (1).

(3) Fondurile necesare achiziţiilor prevăzute la alin. (1) şi (2) se asigură de la bugetul de stat, prin bugetul Secretariatului General al Guvernului, capitolul 51.01 "Autorităţi publice şi acţiuni externe", titlul 55 "Alte transferuri”, în limita bugetului aprobat.

(4) Se autorizează Serviciul de Telecomunicaţii Speciale să achiziţioneze, în condiţiile legii şi ale prezentei ordonanţe de urgenţă, echipamentele de comunicaţii speciale pentru segmentul aer-sol şi serviciile de comunicaţii satelitare necesare pentru asigurarea serviciilor de voce, date şi video la bordul aeronavei.

(5) Se autorizează Serviciul de Telecomunicaţii Speciale să achiziţioneze, în condiţiile legii şi ale prezentei ordonanţe de urgenţă, serviciile necesare pentru operaţionalizarea şi menţinerea în stare de funcţionare a echipamentelor prevăzute la alin. (4).

(6) Sumele necesare achiziţiilor prevăzute la alin. (4) şi (5) se asigură de la bugetul de stat, prin bugetul Serviciului de Telecomunicaţii Speciale, în limita bugetului aprobat.

(7) În vederea operaţionalizării aeronavei se autorizează Regia Autonomă de Administrare a Patrimoniului Protocolului de Stat să încheie în anul 2016 contractele de achiziţie a serviciilor/lucrărilor specifice necesare în acest scop.

(8) În vederea operaţionalizării sistemului de comunicaţii speciale la bordul aeronavei, se autorizează Serviciul de Telecomunicaţii Speciale să încheie în anul 2016 contractele de achiziţie a echipamentelor şi a serviciilor necesare în acest scop.

(9) Prin derogare de la prevederile art. 52 alin. (1), alin (3)-(8) şi alin. (10) din Legea nr. 500/2002 privind finanţele publice, cu modificările şi completările ulterioare, se autorizează Serviciul de Telecomunicaţii Speciale să efectueze în anul 2016 plăţi în avans din valoarea angajamentelor legale încheiate conform (4);

(10) Lichidarea cheltuielilor angajate, ordonanţate şi plătite în anul 2016 conform alin. (9) se realizează în anul 2017 pe baza documentelor justificative care atestă livrarea/prestarea/executarea efectivă a bunurilor/serviciilor/lucrărilor.

(11)Regia Autonomă de Administrare a Patrimoniului Protocolului de Stat, respectiv Serviciul de Telecomunicaţii Speciale răspund de modul de utilizare a fondurilor destinate achiziţiilor prevăzute de prezenta ordonanţă de urgenţă.

**Art. VIII. - Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr.7/2016 privind unele măsuri pentru accelerarea implementării proiectelor de infrastructură de transport transeuropeană de transport precum şi pentru modificarea şi completarea unor acte normative, publicată în Monitorul Oficial nr.204 din 18 martie 2016 se modifică şi se completează după cum urmează:**

1. **Alin.(2) al art.XI se abrogă.**
2. **Alin.(1) al art.XII se modifică şi se completează astfel:**

Prin derogare de la prevederile art. 52 alin. (8) din Legea nr. 500/2002 privind finanţele publice, cu modificările şi completările ulterioare, pentru proiectele de infrastructură de transport derulate de beneficiarii prevăzuţi la art. 6 alin. (2) din Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, cu modificările ulterioare, finanţate din fonduri externe nerambursabile postaderare, beneficiarii pot efectua plăţi în avans de până la 15% din valoarea contractelor de execuţie lucrări/prestări servicii/livrare bunuri, cu încadrarea în creditele bugetare aprobate, care se justifică prin bunuri livrate, lucrări executate şi servicii prestate până la termenul stabilit conform contractelor de execuţie lucrări/prestări de servicii/livrări de bunuri legal încheiate, dar nu mai târziu de data de eligibilitate finală a programului operaţional, cu condiţia recuperării din fiecare plată a unei cote-părţi cel puţin egale cu procentul în limita căruia a fost acordat avansul, până la recuperarea integrală a acestuia.În cazul nelivrării bunurilor, neefectuării lucrărilor şi serviciilor angajate pentru care s-au plătit avansuri, recuperarea sumelor de către beneficiar se face cu perceperea de dobânzi şi penalităţi de întârziere sau majorări de întârziere, după caz, aplicabile pentru veniturile bugetare, calculate pentru perioada cuprinsă între data acordării şi data recuperării.

**3. După alin.(5) al art.XII se introduce un nou alineat numerotat (6) cu următorul conţinut:**

„(6) Beneficiarii acordă avansul prevăzut la alin.(1) şi (2) numai după constituirea garanţiei de returnare a avansului de către executanţii de lucrări/prestatorii de servicii/furnizorii de bunuri care au această obligaţie şi numai dacă sunt asigurate condiţiile pentru începerea îndeplinirii obligaţiilor rezultate din contract. Garanţia de returnare a avansului trebuie să acopere valoarea avansului acordat inclusiv valoarea dobânzilor, penalităţilor şi a altor asemenea accesorii prevăzute în contract cât şi eventualele prejudicii ce ar putea fi aduse prin imobilizarea fondurilor publice, în cazul neîndeplinirii sau îndeplinirii necorespunzătoare a obligaţiilor contractuale ce derivă din acordarea avansului în limita unui procent maxim de 30% din valoarea avansului acordat.”

**Art. IX. -** **La art.11 din Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, publicată în Monitorul Oficial nr.608 din 23 august 2012, cu modificările şi completările ulterioare, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, numerotat alin.(11), cu următorul cuprins:**

(**11**) Pentru proiectele de infrastructură rutieră aflate în implementare la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgenţă, investitorul sau administratorul poate mandata antreprenorul/ proiectantul pe bază de contract de mandat, să îl reprezinte în relația cu Autoritatea Rutieră Română în vederea realizării evaluării de impact asupra siguranței rutiere, respectiv a auditului de siguranță rutieră, inclusiv pentru plata sumelor datorate de investitor sau administrator către Autoritatea Rutieră Română.

**Art. X. -** (1) Din sumele aprobate pentru Ministerul Transporturilor, la titlul 55 "Alte transferuri", alineatul 55.01.12 „Investiţii ale agenţilor economici cu capital de stat”, se poate achita cu aprobarea ordonatorului principal de credite, valoarea titlurilor executorii stabilite de către instanţele de judecată prin sentinţe definitive în sarcina Ministerului Transporturilor, cu încadrarea în limitele creditelor bugetare aprobate cu această destinaţie, dacă aceste titluri sunt datorate pentru obiective de investiţii a căror sursă de finanţare a fost asigurată din bugetul de stat. Dacă sumele au fost achitate în prealabil de către beneficiarii care au/au avut asigurată finanţarea obiectivelor de investiţii din bugetul de stat. Cu valoarea acestor plăţi se reconstituie veniturile proprii ale beneficiarilor.

(2) Din bugetul Ministerului Transporturilor aprobat la capitolul 84.01 „Transporturi”, titlul 72 „Active financiare”, articolul 72.01 „Active financiare”, alineatul 72.01.01 „Participare la capitalul social al societăţilor comerciale”, se poate majora contribuţia statului la capitalul social al companiilor unde Statul Român prin Ministerul Transporturilor deţine participaţii la capitalul social în procent de 100%, cu respectarea legislaţiei privind ajutorul de stat şi în limita creditelor bugetare aprobate cu această destinaţie pentru a asigura finanţarea unor categorii de cheltuieli, cu excepţia cheltuielilor de personal şi de utilităţi publice, stabilite ca şi obligaţie în contractele încheiate de companiile din subordinea/autoritatea/coordonarea Ministerului Transporturilor cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

(3) Din suma prevăzută în bugetul Ministerului Transporturilor, la capitolul 84.01 „Transporturi”, titlul 71 „Active nefinanciare”, se pot repartiza sume, cu aprobarea ordonatorului principal de credite şi în limita creditelor bugetare aprobate cu această destinaţie, pentru autorităţile/instituţiile publice aflate în coordonarea /subordonarea/autoritatea Ministerului Transporturilor în vederea finanţării unor cheltuieli de capital. Ordonatorii de credite cărora li s-au repartizat sume cu această destinaţie, în completarea surselor de finanţare proprii, răspund de angajarea, lichidarea, ordonanţarea şi plata cheltuielilor de capital în condiţiile legii.

(4) În anul 2016, începând cu data intrării în vigoare a prezentei ordonanţe de urgenţă, prin derogare de la prevederile art. 30 alin. (2) din Legea nr.500/2002 privind finanţele publice, cu modificările şi completările ulterioare, din Fondul de rezervă bugetară la dispoziţia Guvernului, prin hotărâre a Guvernului se pot aloca Ministerului Transporturilor sume pentru plata arieratelor înregistrate de spitalele aflate în subordinea acestuia.

(5) În anul 2016, sunt exceptate de la îndeplinirea condiţiilor stabilite la art.54 alin.(3) lit. b) din Legea bugetului de stat pe anul 2016 nr.339/2015 publicată în Monitorul Oficial nr. 941 din 19 decembrie 2015, companiile din coordonarea /autoritatea /subordonarea Ministerului Transporturilor care s-au încadrat în nivelul plăţilor restante şi care au realizat un profit brut de cel puţin două ori mai mare decât cel planificat în anul precedent.

**Art. XI. -** Alin.(1) al art.121 din Legea 76/2014 privind modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România" publicată în Monitorul Oficial nr. 470 din 26.06.2014 se modifică şi se completează cu următorul conţinut:

(1) Contractul de achiziție publică având ca obiect realizarea, reabilitarea, extinderea sau modernizarea de drumuri de interes național, încheiat între C.N.A.D.N.R. și antreprenorul general al lucrării, trebuie să includă datele de identificare a tuturor subcontractanților/prestatorilor de servicii/furnizorilor de materiale de construcție, care prestează servicii sau execută lucrări în legătură cu obiectul contractului, precum și valoarea prestațiilor fiecăruia dintre aceștia, inclusiv cantitățile de materiale utilizate în cadrul contractului.

**Art. XII.** – (1) Pentru categoriile de cheltuieli aferente obiectivelor de investiţii referitoare la cheltuielile privind protecţia mediului, cheltuielile privind relocările de utilităţi, cheltuielile privind arheologia precum şi alte categorii de cheltuieli asemenea, care sunt independente de voința beneficiarului sau a executantului de lucrări sau care nu pot fi prevăzute cu exactitate la data organizării procedurii legale de achiziție publică, dar care devin strict necesare pentru implementarea proiectelor de infrastructură de transport de interes national strategic, beneficiarii pot include, odată cu inițierea procedurilor de achiziție publică, sume provizionate exprimate în procente din valoarea estimată a contractelor sau în sume fixe, dacă este cazul, din care urmează a fi finanțate aceste categorii de cheltuieli.

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

(3) Utilizarea sumelor provizionate de către executanții de lucrări se face pe baza unei metodologii aprobate de beneficiar cu avizul prealabil al ordonatorului de principal de credite al Ministerului Transporturilor și cu respectarea principiilor de transparență și eficiență a utilizării fondurilor. Metodologia de utilizare a sumelor provizionate face parte din documentaţia de achiziţie publică care se comunică ofertanţilor odată cu organizarea procedurii de achiziţie publică.

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

(5) Utilizarea mecanismului sumelor provizionate se poate face numai pentru contractele de execuție lucrări dacă aceste sume sunt prevăzute distinct în contractele legal încheiate.

(6) Compensaţia acordată operatorilor de transport feroviar de călători pentru serviciile prestate în anul 2015 se recunoaşte drept cheltuială în bugetul Ministerului Transporturilor.

**Art. XIII. -** (1) Creanţele rezultate din drepturile executanţilor de lucrări, prestatorilor de servicii, furnizorilor de bunuri, furnizorilor de materiale, subcontractorilor care deţin contracte legal încheiate cu autoritatea contractantă sau antreprenorul general al proiectului de infrastructură de transport pot face obiectul unor contracte de cesionare legal încheiate pentru a asigura disponibilităţile necesare implementării proiectelor de infrastructură de transport cu acordul autorităţii contractante sau al antreprenorului general după caz. În situaţia încheierii contractelor de cesiune de creanţe autoritatea contractantă sau după caz antreprenorul general are calitatea de debitor cedent conform legii.

(2) Creanţele rezultate din drepturile executanţilor de lucrări, prestatorilor de servicii, furnizorilor de bunuri, furnizorilor de materiale, subcontractorilor pot face obiectul unor garanţii mobiliare pentru încrierea de ipotecă conform legii. În această situaţie contractele de achiziţie publică trebuie să prevadă datele de identificare ale subcontractanţilor/prestatorilor de servicii/furnizorilor de materiale precum şi orice ale date necesare pentru înscrierea de ipotecă în sistemul de garanţii mobiliare pentru obţinerea de credite bancare.

**Art. XIV. -** (1) Între Ministerul Transporturilor şi beneficiarii de fonduri structurale din domeniul transportului rutier şi feroviar se încheie contracte de performanţă, în termen de 4 luni de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanţe de urgenţă, în baza cărora se stabilesc drepturile şi obligaţiile beneficiarilor de fonduri structurale, drepturile şi obligaţiile privind depunerea aplicaţiilor de finanţare, drepturile şi obligaţiile privind monitorizarea proiectelor de infrastructură de transport, drepturi şi obligaţiile privind depunerea cererilor de rambursare precum şi indicatorii de rezultat care se fundamentează pe relaţia directă între modul de utilizare a fondurilor structurale şi rezultatele obţinute din utilizarea acestora.

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

- denumirea părţilor contractante;

- obiectul contractelor de performanţă;

- durata contractelor de performanţă;

- drepturile şi obligaţiile părţilor privind încheierea contractelor de finanţare;

- drepturile şi obligaţiile părţilor prinvind monitorizarea implementării proiectelor inclusiv sistemul de raportare;

- drepturile şi obligaţiile părţilor privind depunerea cererilor de rambursare;

- indicatorii de rezultat/performanţă care se referă la rezultatul direct dintre modul de utilizare a fondurilor structurale şi rezultatele obţinute;

- alte drepturi şi obligaţii ale beneficiarilor de fonduri structurale.

(3) Modelul contractelor de performanţă se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor, în termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanţe de urgenţă şi se publică în Monitorul Oficial, Partea I.

**Art. XV. -** (1) Beneficiarii de fonduri structurale din domeniul transporturilor rutier, feroviar şi naval pot include în contractele de execuţie lucrări odată cu organizarea procedurilor de achiziţie publică bonusuri de performanţă pentru executanţii de lucrări care îndeplinesc cumulativ următoarele condiţii:

1. execută lucrări în condiţiile stabilite prin contract pe care le finalizează înainte de termenele stabilite prin contractele de achiziţie publică. Duratele de timp luate în considerare de autoritatea contractantă nu pot depăşi un an calendaristic;
2. nu înregistrează defecte de calitate pentru lucrările executate;
3. încheie procese verbale la terminarea lucrărilor fără defecte de calitate;
4. nu înregistrează penalităţi, dobânzi, majorări de întârziere şi nu sunt aplicate alte sancţiuni în derularea contractelor de achiziţie publică;
5. nu înregistrează dispute pentru majorări ale valorii contractelor de achiziţie publică în Comisiile de Adjudecare a Disputelor sau în Camerele de Arbitraj.

(2) Bonusurile de performanţă se acordă în procent cuprins între 1%-5% din valoarea contractelor de execuţie lucrări fără T.V.A., stabilit de autoritatea contractantă, raportat la duratele de timp luate în calcul pentru finalizarea lucrărilor înainte de data limită stabilită prin contract cu încadrarea în prevederile alin.(1) lit.a).

(3) Plata bonusurilor de performanţă pentru executanţii de lucrări are loc la finalizarea executării lucrărilor conform contractelor de achiziţie legal încheiate.

(4) Bonusurile de performanţă se prevăd în bugetele proiectelor de infrastructură de transport, la titlul de cheltuieli din care are loc finanţarea proiectului. În devizul general de investiţii elaborat conform legii, bonusurile de performanţă se prevăd la Cap.V – Alte cheltuieli. Bonusurile de performanţă sunt cheltuieli eligible pentru decontare din fonduri structurale şi se cuprind în bugetul proiectelor astfel cum acesta este întocmit potrivit contractelor de finanţare legal încheiate.

**PRIM MINISTRU**

**DACIAN JULIEN CIOLOŞ**