

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre privind înființarea Carpatica Feroviar SA

Secțiunea a 2 – a

Motivele emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
2.2. Descrierea situației actuale	<p>I. Situația națională a transportului feroviar de marfă</p> <p>Evenimentele extraordinare ale anilor 2020 – 2023 au relevat nevoia statului român de a se putea baza pe existența unei societăți de transport feroviar de marfă ce va putea realiza următoarele tipuri de transporturi:</p> <ul style="list-style-type: none">● transportul de trupe, echipamente, utilaje, armament, în caz de mobilizare a forțelor armate ale României și ale partenerilor strategici;● transportul de ajutor umanitar pentru zonele afectate de conflicte armate, pentru asigurarea cooperării internaționale;● transportul de cereale, materii prime și combustibil, pentru evitarea unei crize alimentare sau energetice. <p>Totodată, Mobilitatea Militară reprezintă un element nou introdus de către Comisia Europeană pentru perioada de programare 2021 - 2027, acesta fiind inclus și în Regulamentul privind Mecanismul pentru Interconectarea Europei 2021 - 2027 (CEF 2.0).</p> <p>Statul român și-a asumat creșterea mobilității militare prin aderarea la cooperarea structurată permanentă (PESCO) și în cadrul Summit-ului NATO din luna iunie 2018.</p> <p>Obiectivul asumat prin PNRR de a face sectorul feroviar competitiv, respectiv măsurile orizontale privind protecția mediului, siguranța și eficiența globală a serviciilor de transport creează premisele pentru dezvoltarea economică locală și regională (obiective corelate cu European Green Deal, politicile climatice ale UE, planul UE privind schimbările climatice, Strategia) Europeană de Mobilitate Durabilă și Inteligentă, Regulamentul TEN-T.</p> <p>Noul sistem de taxare pentru vehicule gestionat în principal de Ministerul</p>

Transporturilor și Infrastructurii va include: transferul a 10 % din traficul rutier (pasageri și mărfuri) către transportul feroviar până în 2026, comparativ cu 2020. Estimări preliminare includ, printre beneficiile secundare ale adoptării măsurii de sprijinire a sectorului de transport feroviar, un transfer de trafic (pasageri + marfă) estimat de 10% către infrastructura feroviară ducând la decongestionare, poluare redusă și siguranță crescută.

Planul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare 2021-2025 are ca obiectiv creșterea traficului feroviar de marfă cu minimum 25% în 2026 față de 2020, creșterea utilizării materialului rulant nou achiziționat, precum și creșterea gradului de utilizare a materialului rulant nou achiziționat sau modernizat (cu până la 35%) pentru un randament maxim în ceea ce privește investițiile realizate pentru modernizare infrastructurii feroviare și pentru valorificarea materialului rulant.

În Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă se stabilește că, până în 2030, transportul intermodal feroviar și naval va fi în măsură să concureze pe picior de egalitate cu transportul exclusiv rutier din UE.

Pentru a atinge neutralitatea climatică la nivel european până în 2050, este necesară reducerea cu 90% a emisiilor din sectorul transportului, față de nivelul din anul 1990. Decarbonizarea sectorului transporturilor este susținută în principal de utilizarea modurilor sustenabile de transport, precum transportul feroviar, transportul naval (pentru marfă, în principal), transportul public de la nivel urban/zonă funcțională urbană (inclusiv cu metroul și trenul metropolitan), utilizarea bicicletei ca mod de deplasare și de măsurile de promovare a surselor regenerabile în producerea energiei electrice (sprijinite inclusiv la nivel de PNRR), în linie cu țintele ce vor fi asumate prin Planului Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice (PNIESC).

În conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 februarie 2021 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență, minimum 20 % din alocarea totală a PNRR trebuie să contribuie la tranziția digitală.

Potrivit Raportului de țară din 2020, sectorul transporturilor din România a fost responsabil de generarea a 24.7 % din emisiile totale de CO₂ și a 16.6 % din emisiile totale de GES, în 2017 (Comisia Europeană), cu mult sub media UE. Din aceste procente, transportul rutier a reprezentat peste 90% din totalul emisiilor de CO₂ și de GES din sectorul transportului la nivelul întregii țări.

Prin natura sa, transport feroviar este mult mai ușor de digitalizat decât cel rutier, naval sau aerian. Prin urmare, investițiile în automatizarea acestui tip de transporturi sunt mai puțin costisitoare și produc rezultate superioare în eficiența transportului de mărfuri.

Societatea va avea obligația legală de a asigura transporturile strategice ale statului român, contrabalansându-se riscul de refuz al societăților de transport private de a executa anumite transporturi feroviare sau chiar imposibilitatea acestora de a le prelua, în situații de criză. Însuși termenul de „criză” relevă urgența ce caracterizează necesitatea asigurării unor astfel de servicii de transport, care, în situația imposibilității de a le prelua sau refuzului din partea celorlalte companii private de transport, ar genera întârzieri ce pot afecta siguranța națională și a partenerilor externi.

Societatea va desfășura activități:

- de interes strategic - ținând cont de parteneriatele României rezultate din obligațiile sale internaționale și de nevoia de acoperire a transportului de marfă în situații de criză;
- comercial – fiind o societate cu capital de stat, finanțată din surse proprii, ce va realiza transporturile feroviare de marfă, venind în completarea cerințelor pieței de transport feroviar.

II. Situația particulară a operatorului de transport feroviar de marfă CFR Marfă

Asigurarea transportului de marfă pe cale ferată reprezintă un serviciu de interes strategic, sincopele în funcționarea acestuia generează perturbări grave în funcționarea principalelor ramuri economice de activitate.

Evenimentele extraordinare ale anilor 2020 – 2023 (pandemia covid-19, criza energetică, alimentară și a transporturilor, precum și conflictele din apropierea granițelor) au accentuat nevoia investițiilor în sectorul feroviar, respectiv importanța existenței unui operator feroviar de stat, apt să execute necondiționat toate transporturile necesare, conform cerințelor agreate la nivelul României din UE și NATO.

Statul român are obligația de a recupera, cu celeritate, ajutorul de stat declarat ilegal prin Decizia Comisiei Europene C(2020) 1115 final din 24.02.2020 (în continuare, Decizia), acordat Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “C.F.R. Marfă” SA (denumit în continuare CFR Marfă). Nerecuperarea urgentă a ajutorului de stat (2,6 miliarde lei + dobânzi) poate conduce la costuri accesorii a căror valoare poate mări considerabil suma declarată ca ajutor de stat.

Ținând cont de situația în care se regăsește CFR Marfă, față de care obiectivul principal al statului român este rambursarea ajutorului de stat ilegal și punerea în aplicare a Deciziei, se creează nevoia înființării unei noi companii viabile de interes strategic, pentru deservirea nevoilor de apărare a țării.

Orice întârziere în adoptarea măsurilor prezentate poate periclita activitatea de transport feroviar de marfă și poate afecta decisiv industriile direct dependente de resursele deținute, iar, în ceea ce privește punerea în

	<p>aplicare a Deciziei C(2020) 1115 final a Comisiei Europene, crește riscul declanșării procedurii de infringement față de statul român.</p> <p>III. Situația geopolitică actuală în sfera transportului feroviar de marfă</p> <p>Criza energetică din Europa a relevat rolul important al statului român, prin operatorul național, în asigurarea transporturilor de produse energetice (precum cărbune, petrol etc.) cu rolul în funcționarea industriilor de profil.</p> <p>Sectorul transportului european feroviar de marfă este suprasolicitat, având în vedere contextul actual geopolitic generat de conflictul militar din regiunea Mării Negre, în care statul român, prin operatorul național de transport feroviar de marfă, joacă un rol determinant în asigurarea transporturilor de marfă pe cale ferată din și către Ucraina.</p> <p>Sectorul transporturilor reprezintă un element important în dezvoltarea Uniunii Europene, a regiunilor și orașelor acesteia, influențând în mod direct competitivitatea și coeziunea socială a regiunilor și orașelor și contribuind astfel în mod semnificativ la realizarea pieței unice europene. Documentele strategice europene și naționale subliniază rolul și impactul sectorului transporturilor în următoarele domenii:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Economic, social și de coeziune teritorială, având un rol esențial și în domeniul ocupării forței de muncă; ● Influență considerabilă asupra mediului, schimbărilor climatice și asupra calității sănătății și a vieții oamenilor; ● Impact în ceea ce privește siguranța pe toate modurile de transport. <p>În conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2021/241 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență, un quantum de cel puțin 37% din alocarea totală a PNRR trebuie să reprezinte cheltuieli privind tranziția verde.</p> <p>Transportul feroviar s-a dovedit a fi indispensabil atunci când blocajele din traficul rutier de la granița României cu Ucraina au pus în pericol transporturile de mărfuri urgente (alimente și ajutoare umanitare) către populația Ucrainei.</p> <p>De asemenea, prin intermediul transportatorului feroviar național de marfă, statul român a răspuns de îndată solicitării Comisiei Europene din cadrul Mecanismului European de Protecție Civilă (ECHO-ERCC) privind ajutorul necesar ca urmare a cutremurului din Republica Turcia.</p> <p>Astfel, situațiile de criză au relevat importanța, precum și obligația de a deține o companie cu obiect de activitate transport feroviar de marfă de către statul român.</p>
2.3.Schimbări preconizate	Înființarea Carpatica Feroviar SA, care va avea obligația legală de a

	<p>asigura transporturile strategice ale statului român, contrabalansându-se riscul de refuz al societăților de transport private de a executa anumite transporturi feroviare sau chiar imposibilitatea acestora de a le prelua, în situații de criză. Însuși termenul de „criză” relevă urgența ce caracterizează necesitatea asigurării unor astfel de servicii de transport, care, în situația imposibilității de a le prelua sau refuzului din partea celorlalte companii private de transport, ar genera întârzieri ce pot afecta siguranța națională și a partenerilor externi.</p> <p>Societatea va desfășura activități:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ de interes strategic - ținând cont de parteneriatele României rezultate din obligațiile sale internaționale și de nevoia de acoperire a transportului de marfă în situații de criză; ➤ comercial – fiind o societate cu capital de stat, finanțată din surse proprii, ce va realiza transporturile feroviare de marfă, venind în completarea cerințelor pieței de transport feroviar.
2.4. Alte informații	<p>Înființarea societății se realizează după parcurgerea pașilor prevăzuți la art. 15 alin. (3) din OUG nr. 20/2014, cu modificările și completările ulterioare, respectiv:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) întocmirea testului investitorului privat prudent în economie, b) determinarea impactului asupra mediului concurențial împreună cu autoritatea de concurență, c) stabilirea impactului social și asupra mediului de afaceri, d) evaluarea costurilor și beneficiilor asupra domeniului economic în care se încadrează activitățile societății nou înființată, e) realizarea unei analize economico-financiară, tehnică, juridică și de oportunitate care include cerințele stabilite la lit. b) – d), fără a se limita la acestea. <p>De asemenea, Societatea se înființează cu respectarea criteriilor prevăzute la art. 15 alin. (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 20/2014, cu modificările și completările ulterioare, respectiv:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) respectarea interesului general al statului în domeniul transportului de marfă pe calea ferată; b) respectarea principiului eficienței economice în stabilirea obiectului de activitate al Societății, respectiv transportul de marfă pe calea ferată; c) respectarea principiilor economiei de piață în funcționarea Societății; d) garantarea tratamentului egal și nediscriminatoriu al operatorilor economici în dobândirea de produse, servicii sau lucrări necesare desfășurării activității Societății; e) transparența fondurilor publice alocate la înființare și utilizarea eficientă și transparentă a acestora pe parcursul funcționării Societății, f) necesități sociale, economice și/ sau de mediu a căror satisfacere se realizează prin Societate. g) evitarea unor situații de natură să determine conflicte sociale.

Secțiunea a 3 – a
Impactul socioeconomic

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Conform documentației întocmite potrivit art. 15 alin. (3) din OUG nr. 20/2014.
3.2. Impactul social	Conform documentației întocmite potrivit art. 15 alin. (3) din OUG nr. 20/2014.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Nu este cazul.
3.4. Impactul macroeconomic 3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici 3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Conform documentației întocmite potrivit art. 15 alin. (3) din OUG nr. 20/2014.
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Cererea crescută de transport marfă creează o oportunitate pentru înființarea unei companii.
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Proiectul vizează încurajarea investițiilor în sectorul de transport feroviar, prin urmare favorizează indirect reducerea gazelor cu efect de seră și trecerea spre transporturi cu impact minim asupra mediului.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Nu este cazul.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Nu este cazul.
3.9. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 4 – a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri

- mii lei -						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						

(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale:						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
d) alte tipuri de venituri						
4.2.Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri si servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
d) alte tipuri de cheltuieli						
4.3.Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4.Propuneri pentru acoperirea cresterii cheltuielilor bugetare						
4.5.Propuneri pentru a compensa						

reducerea veniturilor bugetare.						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.					
4.8. Alte informații	Capitalul social inițial al societății este de 125.000 lei.					

Secțiunea a 5 – a
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ	Nu este cazul.
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Nu este cazul.
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE). 5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE 5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative ale UE.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.5. Alte acte normative si/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Nu este cazul.
5.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 6 – a
Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 561/2009.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare si alte organisme implicate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic si Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ necesită avizul Consiliului Legislativ, Consiliul Suprem de Apărare a Țării și Consiliului Concurenței.
6.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 7 – a
Activități de informare publică privind elaborarea si implementarea proiectului de act normativ

7.1 Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată cu modificările și completările ulterioare.
---	---

7.2 Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
---	--

Secțiunea a 8 – a

Măsuri privind implementarea monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1 Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	Nu este cazul.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Având în vedere cele de mai sus, a fost elaborat proiectul de *Hotărâre privind înființarea Carpatica Feroviar SA* pe care îl supunem spre adoptare Guvernului României.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
SORIN MIHAI GRINDEANU**

**AVIZAT
VICEPRIM-MINISTRU
MARIAN NEACȘU**

**MINISTRUL FINANTELOR
MARCEL-IOAN BOLOȘ**

**MINISTRUL MUNCII ȘI SOLIDARITĂȚII SOCIALE
SIMONA BUCURA-OPRESCU**

**MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE
ANGEL TÎLVĂR**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI
ALINA- ȘTEFANIA GORGHIU**

**SECRETAR DE STAT
IONUȚ-CRISTIAN SĂVOIU**

**SECRETAR GENERAL
MARIANA IONIȚĂ**

**SECRETAR GENERAL ADJUNCT
ADRIAN-DANIEL GĂVRUȚA**

**DIRECȚIA GENERALĂ JURIDICĂ
DIRECTOR GENERAL
MARIUS TOADER**

**DIRECȚIA GUVERNANȚĂ CORPORATIVĂ
DIRECTOR
VALENTIN PURCĂREATĂ**

**DIRECȚIA ECONOMICĂ
DIRECTOR
LAURA - DIANA GÎRLĂ**

DIRECȚIA TRANSPORT FERROVIAR
DIRECTOR
ADELA VLĂDUȚ