

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul prezentului act normativ

Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale

În anul 1998, în temeiul Ordonanței de urgență nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, s-a creat cadrul juridic necesar separării instituționale a activității de exploatare și întreținere a infrastructurii feroviare de activitatea de operare a serviciilor de transport feroviar.

Această reorganizare a fost efectuată în spiritul Directivei 91/440/CE privind dezvoltarea căilor ferate comunitare, respectând totodată criteriile economiei de piață, având în principal următoarele scopuri:

- separarea activităților de exploatare și întreținere a infrastructurii feroviare publice de activitățile de operare a serviciilor de transport feroviar;
- accesul echitabil și nediscriminatoriu al operatorilor de transport feroviar pe infrastructura feroviară;
- liberalizarea tarifelor la transportul feroviar de marfă.

Potrivit OUG 12/1998 și a Hotărârii Guvernului nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române cu modificările și completările ulterioare, Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.”-S.A. administrează infrastructura feroviară, formată din elementele necesare circulației și manevrei materialului rulant, atribuindu-se în concesiune infrastructura feroviară.

Subfinanțarea succesivă, an de an, a activității de mentenanță a condus la degradarea continuă a stării de bună funcționare a elementelor componente ale sistemului feroviar român, distribuite geografic în lungul a 20172 km linii de cale ferată în lungime desfășurată și în circa 992 stații de cale ferată. Pentru a înțelege mai bine această situație exemplificăm mai jos cu câteva elemente definiții pentru infrastructura feroviară:

- lungimea totală desfășurată a rețelei s-a micșorat la 20.172 km, față de 21.030 km în anul 2001;
- în rețea mai sunt în prezent 27.367 aparate de cale echivalente, față de 30.242 aparate de cale echivalente în anul 2001;

	<ul style="list-style-type: none"> - în prezent peste 5.708 km de linii de cale sunt scadente la reparații capitale, adică 43% din lungimea totală a liniilor de cale ferată; - pe rețeaua CFR există 18.170 poduri și podețe din care 3.954 (respectiv 21,76%) au durată de viață expirată, iar un număr de 12.026 (66,18%), sunt scadente la reparații pentru readucerea în parametrii inițiali de funcționare. Din cele 12.026 poduri și podețe scadente la reparații un număr de 642 necesită urgent înlocuire; - din numărul de 170 tuneluri, 68 (40%) sunt scadente la reparații capitale; - pe întreaga rețea există un număr de 1.322 puncte periculoase iar din acestea 763 sunt pe linii magistrale și principale; - în prezent sunt 570 restricții de viteză, cu un număr de 1277 km față de 245 restricții cu 602 km în 2001. Trebuie menționat că majoritatea restricțiilor nu au acoperire în timpii de mers, ceea ce face ca multe trenuri să aibă întârzieri; - un număr de 634 de stații sunt dotate cu instalații de centralizare electrodinamică din care 600 stații (95%) au durată normală de funcționare depășită sau sunt scadente la RK; - celelalte stații sunt dotate cu alte tipuri de instalații de siguranța circulației, aproape toate fiind cu durată normală de funcționare depășită; - din cei 10.407 km linie de contact din linie curentă, stații și tuneluri 8.981 km(86,3%) sunt cu termenul de RK depășit; <p>În condițiile arătate mai sus, în anul 2010 s-au produs la instalațiile de semnalizare, electrificare și centralizare, în special din cauze tehnice, un număr de peste 4.093 deranjamente, care au avut ca efect întârzierea a circa 9.750 trenuri cu 95.822 de minute.</p> <p>Tariful de utilizare a infrastructurii feroviare este principala sursă de venit din care se acopera cca. 34,72 % din cheltuielile pentru întreținerea și menținerea funcționalității infrastructurii. Veniturile bugetare destinate acestui tip de cheltuială având o pondere de doar 2,53% ceea ce releva un deficit de finanțare de 62,75 %.</p>
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<p>Din punct de vedere economico-financiar, având în vedere cele prezentate la punctul anterior, rezultă că este imperios necesar a se mări veniturile Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A. pentru a se putea asigura sursele necesare întreținerii și reparării infrastructurii feroviare și, pe cât posibil, a recuperării întârzierilor acumulate.</p> <p>Pentru asigurarea unei concurențe viabile între sistemul de transport feroviar și cel rutier, este necesar a menține la același nivel tarifele de utilizare a infrastructurii percepute de la operatorii de transport feroviar, iar diferențele față de cel real să fie susținută de la bugetul de stat ca subvenție socială feroviară. Acesta subvenție socială se va constitui ca o completare a veniturilor proprii ale companiei obținute din taxa de utilizare a</p>

	<p>infrastructurii si va fi utilizata pentru suportarea contravalorii intretinerii si mentinerii functionalitatii infrastructurii feroviare.</p> <p>Sumele necesare pentru întreținerea, reparația si exploatarea infrastructurii publice care trebuie asigurate de la bugetul de stat anual sunt în valoare de aproximativ 1.400.000 mii lei. Pentru anul 2011 necesarul minim care trebuie asigurat de la bugetul de stat în completarea veniturilor proprii prognozate de CNCF „CFR” SA este de 400.000 mii lei, pentru a asigura funcționarea infrastructurii feroviare publice la parametri similari anului 2010.</p> <p>Considerăm că această modificare este necesar a se face cât mai urgent, deoarece Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A. se află într-o situație economica dificila, veniturile prevăzute pentru anul în curs fiind mult mai mici decât cheltuielile, ceea ce va duce la creșterea în continuare a decalajului înregistrat deja.</p> <p>Neadoptarea acestor prevederi va duce la introducerea de noi restricții de viteză, la apariția de noi puncte periculoase, ceea ce va conduce la creșterea timpilor de mers și întârzierilor neacoperite în graficul trenurilor. pentru a nu afecta siguranța circulației trenurilor.</p>
<p>3. Alte informații</p>	<p>Un alt argument foarte important în susținerea acestei modificări este acela că, în urma punerii în funcțiune a tronsoanelor de cale ferată modernizate de pe Coridorul IV paneuropean viteza de circulație a crescut, iar parametrii tehnici impun o verificare și întreținere mult mai exigentă.</p> <p>Sumele necesare întreținerii căilor ferate pe aceste zone sunt foarte mari, iar în anii următori se vor pune în funcțiune și alte sectoare de cale ferată aflate pe coridoarele pan europene și, în conformitate cu prevederile UE, România și Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A. trebuie să facă dovada asigurării resurselor financiare pentru întreținere cel puțin 5 ani de la data punerii în funcțiune a tronsoanelor respective, după care se face un audit al obiectivului respectiv, inclusiv a vitezei de circulație și există riscul ca România să fie obligată să plătească contravaloarea lucrărilor de modernizare din cauza neasigurării parametrilor proiectati.</p> <p>În lipsa fondurilor necesare Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A. nu va putea întreține, la parametri stabiliți prin construcție, aceste tronsoane, ceea ce va duce la pierderea garanției lucrărilor si pe cale de consecinta la adoptarea de masuri restrictive in scopul asigurarii sigurantei circulatiei.</p> <p>Considerăm că scăderea vitezei de circulație pe tronsoanele deja reabilitate sau pe cele care se vor reabilita în viitor, datorate lipsei resurselor financiare, nu poate fi acceptabilă, în condițiile în care România a cheltuit și va cheltui miliarde de Euro pentru reabilitarea și modernizarea acestor linii.</p>

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1. Impactul macroeconomic	Actul normativ nu se referă la acest subiect
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3. Impactul social	Actul normativ nu se referă la acest subiect
4. Impactul asupra mediului	Actul normativ nu se referă la acest subiect
5. Alte informații	Actul normativ nu se referă la acest subiect

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)

- mil lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale:						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:	400	900	900	900	900	800
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
(iii) subvenții	400	900	900	900	900	800
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						
3. Impact financiar, plus/minus, din care:						

a) buget de stat						
b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
7. Alte informații						

Secțiunea a 5-a

Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ	Actul normativ nu se referă la acest subiect
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Actul normativ nu se referă la acest subiect
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Actul normativ nu se referă la acest subiect
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Actul normativ nu se referă la acest subiect
6. Alte informații	Actul normativ nu se referă la acest subiect

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, instituite de cercetare și alte organisme implicate	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art.7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de acte normative spre adoptare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități	Actul normativ nu se referă la acest subiect

ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Actul normativ nu se referă la acest subiect
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ, prin avizul nr. 639/9.06.2011. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliul Concurenței și Curtea de Conturi.
6. Alte informații	Actul normativ nu se referă la acest subiect

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art.7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de acte normative spre adoptare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
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	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3. Alte informații	Actul normativ nu se referă la acest subiect

Secțiunea a 8-a


Măsurile de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Actul normativ nu se referă la acest subiect
2. Alte informații	Actul normativ nu se referă la acest subiect



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, în vederea aprobării Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate românie și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU



EMIL BOC