

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Lege pentru aprobarea Contractului de finanțare – Linia feroviară Cluj Napoca-Episcopia Bihor-Cofinanțare aferentă Mecanismului de redresare și reziliență dintre România și Banca Europeană de Investiții, semnat la București la 26 noiembrie 2024 și la Luxemburg la 7 ianuarie 2025

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii proiectului de act normativ

2.1 Sursa proiectului de act normativ

În baza aprobării Guvernului și a Președintelui României, la data de 26 noiembrie 2024, la București și la data de 7 ianuarie 2025, la Luxemburg a fost semnat Contractul de finanțare dintre România și Banca Europeană de Investiții în valoare de 300 mil. euro, destinat sprijinirii proiectului de investiții Linia feroviară Cluj Napoca-Episcopia Bihor.

2.2 Descrierea situației actuale

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Compania Națională de Căi Ferate CFR S.A., joacă un rol esențial în dezvoltarea proiectelor de infrastructură de transport, care asigură conectivitatea cu coridoarele de transport europene și care contribuie la creșterea mobilității populației și a mărfurilor, influențând în mod direct relațiile economice și dezvoltarea mediului de afaceri la nivel național.

Proiectul Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj-Napoca-Oradea-Episcopia Bihor face parte din Master Planul General de Transport al României aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României.

România a aderat la convențiile și acordurile internaționale pentru integrarea rețelei feroviare naționale în rețeaua europeană, tronsonul Cluj Napoca-Episcopia Bihor regăsindu-se printre ramurile acestei rețele. Proiectul privind Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj-Napoca-Oradea-Episcopia Bihor își propune să realizeze interoperabilitatea infrastructurii feroviare de-a lungul Coridorului Rin - Dunăre și să perfecționeze calitatea serviciilor feroviare prin modernizarea infrastructurii feroviare și prin creșterea vitezei maxime operaționale la 160 km/h pentru trenurile de călători și la 120 km/h pentru trenurile de marfă.

Având în vedere prevederile Legii nr.203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, republicată, tronsonul Cluj –Napoca- Episcopia Bihor este unul de interes național și european, făcând parte din lista proiectelor prioritare, identificate de România împreună cu Uniunea Europeană.

De asemenea, Proiectul este inclus în Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea I, Rețele de Transport, aprobat prin Legea nr.363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport, cu modificările și completările ulterioare.

Conform Strategiei de administrare a datoriei publice guvernamentale 2024–2026, finanțarea deficitului bugetar și refinanțarea datoriei publice guvernamentale se realizează în principal din surse interne și, în completare, din surse externe, prin utilizarea instrumentelor de finanțare oferite de către instituțiile financiare internaționale, inclusiv a celor instituite la nivelul Uniunii Europene pentru susținerea procesului de redresare și reziliență la nivelul statelor membre, avându-se în vedere termenii și condițiile avantajoase oferite de acestea.

În baza memorandumului cu tema „Acord de principiu privind contractarea unei asistențe financiare rambursabile de la Banca Europeană de Investiții, în vederea acoperirii parțiale a finanțării publice naționale necesare implementării unor reforme și/sau investiții cuprinse în Planul Național de Redresare și Reziliență și în Programul Operațional Sănătate 2021-2027”, aprobat de Guvern în data de 21 septembrie 2022, Ministerul Finanțelor a solicitat Băncii Europene de Investiții acordarea unei asistențe financiare rambursabile în valoare de până la 4 mld. euro, din care aprox. 2 mld. euro pentru sectorul transporturi și aprox. 2 mld. euro pentru sănătate.

Printre proiectele identificate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii să facă obiectul asistenței financiare pentru sectorul transporturi se regăsește Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj-Napoca-Oradea-Episcopia Bihor, prin care se va asigura o creștere a mobilității pe rețeaua de infrastructură feroviară TEN-T Core, prin reducerea timpului de călătorie, îmbunătățirea condițiilor de călătorie și siguranță a traficului, precum și dezvoltarea zonelor pe care le va deservi.

Obiectivul investiției îl constituie electrificarea și modernizarea liniei de cale ferată Cluj – Oradea – Episcopia Bihor și presupune realizarea unei infrastructuri ce va permite viteze maxime cuprinse între 100 km/h și 160 km/h. Lucrările se vor desfășura pe calea ferată existentă, cu excepția unor zone în care este necesară mărirea razelor curbilor, în vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație și asigurării parametrilor pentru circulația cu viteză sporită. Electrificarea și reabilitarea tronsonului de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor, conduce la realizarea unei infrastructuri feroviare optimizate. Prin proiect se realizează 18.0 km de linie dublă nouă, se

desființează trecerile la nivel care nu respectă reglementările și se realizează pasaje denivelate.

Astfel, se va realiza o legătură rapidă între Cluj, Oradea și Episcopia Bihor, cu efecte benefice pe toate planurile (reducerea aglomerărilor, a poluării și a consumului de carburanți, scăderea timpului de transport pentru călători și mărfuri etc.)

2.3 Schimbări preconizate

Proiectul va conduce la îndeplinirea principalelor obiective prevazute în cadrul Planului National de Redresare si Rezilienta (PNRR), Componenta 4 Transport Sustenabil, capitolul I1 – Modernizarea și reînnoirea infrastructurii feroviare. Obiectivul general al PNRR îl constituie dezvoltarea României prin realizarea unor proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență. Obiectivul specific al PNRR este și el corelat cu cel al mecanismului detaliat în Regulament, de a atrage fondurile puse la dispoziție de Uniunea Europeană prin NextGenerationEU în vederea atingerii jaloanelor și a țintelor în materie de reforme și investiții.

Prin H.G. nr. 93/2022 au fost aprobați indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj-Napoca-Oradea-Episcopia Bihor”, lucrare de utilitate publică de interes național.

Se estimează că Proiectul se va finaliza în 2027, iar data finală de disponibilizare a împrumutului este de 60 de luni de la data semnării Contractului de finanțare. Conform prevederilor Contractului de Finanțare, împrumutul poate fi tras în maxim 10 tranșe, valoarea minimă a unei tranșe fiind de 30 mil. euro. Împrumutul acoperă până la 50% din costul total al Proiectului. Nu sunt eligibile cheltuielile cu TVA și cele privind exproprierile.

În baza Memorandum-ului nr.727168/2024 pentru negocierea contractului de finanțare dintre România și Banca Europeană de Investiții, în valoare de 300 mil. euro, pentru susținerea proiectului Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca-Episcopia Bihor cofinanțare aferentă Mecanismului de redresare și reziliență - și a semnării acestuia; acordarea împuternicirii de semnare ministrului finanțelor, aprobat de Guvern și Președintele României, la 26 noiembrie 2024 și respectiv 7 ianuarie 2025 s-a semnat Contractul de finanțare supus aprobării.

Termenii financiari aferenți împrumutului, respectiv maturitatea, modalitatea de rambursare, tipul de dobândă (fixă sau variabilă), frecvența și termenele de plată a serviciului datoriei publice vor fi stabilite pentru fiecare tranșă în parte cu ocazia tragerii, cu luarea în considerare a termenilor și condițiilor standard ale BEI, așa cum sunt prevăzute în Contractul de finanțare, respectiv: maturitatea de până la 25 ani de la

data tragerii, pentru fiecare tranșă în parte, pentru opțiunea de rambursare în mai multe rate și de până la 16 ani de la data tragerii tranșei, pentru opțiunea de rambursare într-o singură tranșă.

Plata serviciului datoriei publice aferent împrumutului, respectiv rambursarea capitalului, achitarea dobânzilor, a comisioanelor și a altor costuri aferente împrumutului se asigură, conform legislației în vigoare privind datoria publică, prin mecanismul aferent finanțării rambursabile contractate de Guvernul României, prin Ministerul Finanțelor, în vederea finanțării deficitului bugetului de stat și refinanțării datoriei publice guvernamentale.

Valoarea estimată a proiectului este de 1,975,92 mld. euro¹ (inclusiv TVA și achiziția de terenuri), alocarea aferentă din PNRR fiind în sumă de circa 1,1 mld. euro. Diferența, până la concurența valorii totale, urmează a fi acoperită de la bugetul de stat, prin bugetul MTI și din veniturile proprii ale CNCF CFR SA, precum și din alte surse legal constituite. Împrumutul în valoare de 300 mil. euro va sprijini autoritățile române în acoperirea acestei contribuții prin finanțarea deficitului bugetului de stat creat pe parcursul implementării proiectului.

Echivalentul în lei al valorii împrumutului se cuprinde în bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, ca parte a cheltuielilor aferente Proiectului, în cadrul sumelor alocate anual cu această destinație de la bugetul de stat. Proiectul beneficiază de fonduri alocate de la bugetul de stat din anul 2023, la titlul XII Proiecte cu finanțare din sumele reprezentând asistența financiară nerambursabilă aferentă PNRR.

Implementarea Proiectului va fi asigurată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin Compania Națională de Căi Ferate CFR S.A., în calitate de agenție de implementare. În această calitate, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii i se delegă întreaga autoritate și responsabilitate privind realizarea Proiectului și utilizarea fondurilor alocate acestuia. Ministerul Finanțelor, pe de o parte, și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Compania Națională de Căi Ferate CFR S.A., pe de altă parte, vor încheia un acord subsidiar, prin care se vor stabili drepturile și obligațiile părților în ce privește realizarea Proiectului și executarea contractului de finanțare.

Tragerile în cadrul împrumutului vor fi efectuate de către Ministerul Finanțelor, conform prevederilor Contractului de finanțare, în baza raportărilor/evidențelor furnizate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Compania Națională de Căi Ferate CFR S.A., privind cheltuielile/activitățile eligibile efectuate în cadrul împrumutului.

¹ Valoare estimată de BEI, conform reglementărilor interne/politicilor proprii, și inclusă în contractul de finanțare în scopul determinării cheltuielilor eligibile care vor sta la baza tragerilor din împrumut.

Sumele trase din împrumut de către Ministerul Finanțelor vor avea destinațiile prevăzute în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 64/2007 privind datoria publică, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2008, cu modificările și completările ulterioare, respectiv finanțarea deficitului bugetului de stat și refinanțarea datoriei publice guvernamentale.

Conform prevederilor Contractului de finanțare, dreptul aplicabil este legislația luxemburgheză. Prin urmare, natura juridică a acestui document este de contract de stat și nu de tratat. Intrarea în vigoare a contractului de finanțare este condiționată de aprobarea acestuia prin act normativ cu putere de lege, conform prevederilor art. 4 alin. (5) din O.U.G. nr 64/2007 privind datoria publică, aprobată cu modificări prin Legea nr. 109/2008, cu modificările și completările ulterioare.

2.4 Alte informații *)

Secțiunea a 3-a **Impactul socioeconomic **)**

3.1 Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ

Nu se referă la acest subiect.

3.2 Impactul social

a) impactul asupra sănătății populației, siguranței alimentare și nutriției, precum și asupra sistemului de sănătate

Nu este cazul

b) impactul asupra educației și învățării pe tot parcursul vieții

Nu este cazul

3.3 Impact asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului

Nu se referă la acest subiect.

3.4 Impactul macroeconomic

Nu se referă la acest subiect.

3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici

Nu se referă la acest subiect.

3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat

Nu se referă la acest subiect.

3.5 Impactul asupra mediului de afaceri

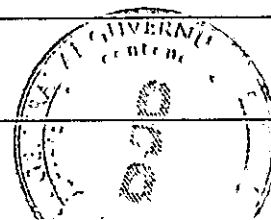
Nu se referă la acest subiect.

3.6 Impactul asupra mediului înconjurător

Nu se referă la acest subiect.

3.7 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării

Nu se referă la acest subiect.



3.8 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile

Nu se referă la acest subiect.

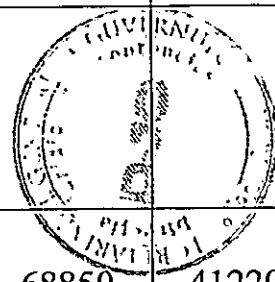
3.9 Alte informații

Secțiunea a 4-a

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

Impactul financiar direct al împrumutului asupra cheltuielilor bugetului de stat este generat de plata serviciului datoriei publice (respectiv dobânzi și comisioane aferente împrumutului), acesta fiind în mod direct influențat de cheltuielile efectuate în cadrul Proiectului. Având în vedere un calendar estimativ al implementării și implicit al tragerilor în cadrul împrumutului, impactul estimativ asupra cheltuielilor bugetului de stat pentru perioada 2025 – 2029 este prezentat, după cum urmează:

-în mii lei (RON)						
Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
		2025	2026	2027	2028	2029
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 (se va menționa natura acestora)						
4.2 Modificări ale cheltuielilor	0	22500	45900	68850	68850	41220



bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
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 (se va menționa natura acestora) Serviciul datoriei publice	0	22500	45900	68850	68850	41220
4.3 Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4 Propuneri pentru acoperirea creșterii 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) declarația 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						
4.8 Alte informații						

Secțiunea a 5 a

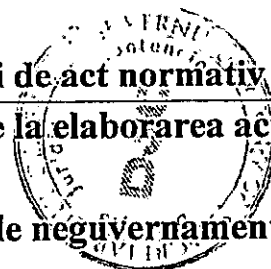
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

- 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).**
Nu este cazul
- 5.3.1 Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE**
Nu este cazul
- 5.3.2 Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE**
Nu este cazul
- 5.4 Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene**
Nu este cazul
- 5.5 Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate**
Nu este cazul
- 5.6 Alte informații**

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**
- 6.2 Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate**



Inițierea proiectului de act normativ este rezultatul încheierii unui acord semnat cu o instituție financiară internațională, actul normativ aprobând contractul de finanțare, potrivit prevederilor legislației române în vigoare. Au fost respectate dispozițiile Legii nr. 52/2003, republicată, privind transparența decizională.

6.3 Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale

Nu este cazul.

6.4 Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative

Nu este cazul.

6.5 Informații privind avizarea de către:

- a) Consiliul Legislativ – proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 660/2025.
- b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării
- c) Consiliul Economic și Social
- d) Consiliul Concurenței
- e) Curtea de Conturi

6.6 Alte informații

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

7.1 Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ

7.2 Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice

Au fost respectate dispozițiile Legii nr. 52/2003, republicată privind transparența decizională.

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

Punerea în aplicare a prezentului act normativ se asigură de către Ministerul Finanțelor, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Compania Națională de Căi Ferate CFR S.A., care vor încheia un acord subsidiar prin care se vor stabili drepturile și obligațiile părților în implementarea Proiectului și executarea Contractului de finanțare, așa cum se menționează în Secțiunea a 2-a de mai sus.

8.2 Alte informații – nu este cazul

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Contractului de finanțare – Cofinanțare aferentă Mecanismului de redresare și reziliență pentru linia feroviară Cluj-Napoca-Episcopia Bihor - dintre România și Banca Europeană de Investiții, semnat la București la 26 noiembrie 2024 și la Luxemburg la 7 ianuarie 2025, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

ILIE-GAVRIL BOLOJAN

