**NOTĂ DE FUNDAMENTARE**

**Secțiunea 1.**

**Titlul proiectului de act normativ**

|  |
| --- |
| **Hotărâre a Guvernului privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții**  **”Implementarea măsurilor necesare funcționării sistemului ERTMS pe secțiunea de cale ferată Predeal – București – Constanța și extinderea sistemului GSM-R pe rețeaua primară de transport feroviar”, lucrare de utilitate publică de interes național** |

**Secțiunea a 2 – a**

**Motivele emiterii actului normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 2.1. Sursa proiectului de act normativ | Strategia națională de dezvoltare a infrastructurii feroviare din România include ca priorități modernizarea şi/sau asigurarea conformității infrastructurii existente cu cerințele de interoperabilitate ale rețelei TEN-T centrale şi/sau globale. De asemenea, strategia națională de dezvoltare a infrastructurii feroviare române vizează şi conformarea cu prevederile Directivei 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european.  Pe teritoriul României, Coridoarele TEN-T sunt parte din Coridorul de transport feroviar de marfă 7 (Orient/East-Med) şi parte a rețelei TRACECA.  Infrastructura feroviară luată în considerare pentru modernizare face parte din Coridorul Rin - Dunăre pe teritoriul României, ca parte a infrastructurii furnizate în cadrul nodului de acces al portului Constanța, care leagă rutele maritime de rețeaua feroviară terestră.  Sistemele de semnalizări feroviare garantează funcționarea şi operarea în condiții de siguranță a trenurilor. Dezvoltarea acestora a fost influențată de cerințele şi regulile de operare naționale, fiind bazate pe infrastructura existentă preponderent gestionată electrodinamic. Trecerea la un sistem coordonat de un calculator a creat diferențe față de soluțiile adoptate în alte țări ale Uniunii Europene.  Introducerea unui sistem european de management al traficului pe cale ferată (ERTMS) a fost inițiat prin crearea unei arii unice a căii ferate europene (SERA - Single European Railway Area) atât în ceea ce privește piața componentelor, cât şi a interoperabilității trenurilor.  Specificațiile armonizate pentru ERTMS trebuie să interfereze între diferitele sisteme de centralizare şi blocare şi celelalte sisteme ale căii ferate, ceea ce adaugă complexitate acestor specificații. Implementarea semnificativă preconizată a ERTMS/ETCS necesită o analiză a tendințelor așteptate în ceea ce privește stadiul tehnicii și evoluția restului componentei CCS.  Tronsonul de cale ferată Predeal – Chitila - București Băneasa – Constanța este situat pe Coridorul TEN-T Rin-Dunăre. Celelalte secțiuni ale coridorului sunt planificate pentru finanțare prin diferite programe europene. Parametrii tehnici ai acestui tronson de cale ferată trebuie să respecte în totalitate regulamentele şi directivele UE privind interoperabilitatea pentru eliminarea blocajelor care limitează competitivitatea rețelei feroviare române în Europa.  Necesitatea lucrărilor de modernizare pe coridoarele de transport feroviar este fundamentată și în prevederile din următoarele legi:  • Legea nr. 8/1993 pentru ratificarea Acordului european privind marile linii de transport internațional combinat şi instalații conexe (A.G.T.C.), încheiat la Geneva la 1 februarie 1991;  • Legea nr. 100 din 23 septembrie 1996 pentru aderarea României la Acordul european privind marile linii internaționale de cale ferată (A.G.C.), încheiat la Geneva la 31 mai 1985;  • Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea şi modernizarea reţelei de transport de interes național şi european, cu modificările şi completările ulterioare. |
| 2.2. Descrierea situaţiei actuale | Realizarea și derularea acestui proiect revine Companiei Naționale de Căi Ferate ”C.F.R.” – S.A., care este beneficiarul investiției.  Secțiunea feroviară Predeal – Chitila - București Băneasa - Constanța face parte din coridorului de cale ferată Constanța - București - Predeal - Brașov - Sighișoara - Coșlariu - Simeria - Curtici - granița cu Ungaria.  După anul 2006, CNCF ”CFR”-S.A. a decis realizarea unei noi actualizări a strategiei sale, astfel:   * implementarea instalațiilor de centralizare electronică, în loc de informatizarea posturilor de comandă; * implementarea sistemului ETCS nivel 2; * implementarea sistemului GSM-R (voce şi date).   Pe distanta Buftea-Brazi pe o distanță de 37 km a fost implementat un proiect pilot ERTMS nivel 2 cu GSM-R versiunea 2.3.0d, compatibilă cu STI CCS.  Din punct de vedere al soluțiilor, în România, sistemul ERTMS nivel 2 este în curs de implementare pe rețeaua feroviară ce aparține Coridorului Rin-Dunăre, Curtici – Arad – Deva – Sighișoara – Brașov – București - Constanta, prin folosirea unor echipamente și soluții tehnice de la diverși furnizori de vârf din industria de semnalizare.  În contextual european actual, România va implementa sistemul ERTMS care asigură interoperabilitatea, prin soluția tehnică de semnalizare ETCS nivel 2 și GSM-R, pe întreaga distanță Curtici Frontieră – Simeria – Coșlariu – Blaj – Sighișora – Brașov – Predeal – București – Constanța.  Programul estimativ de punere în funcțiune a sistemului ERTMS nivel 2 este precizat în PROGRAMUL NAŢIONAL DE ACŢIUNE privind implementarea Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) aprobat prin HG nr. 651 din 18 mai 2022, realizat pe baza viitoarelor finanțări europene obținute pentru dezvoltarea și realizarea interoperabilității rețelei feroviare, astfel:   * Predeal – Câmpina: perioadă estimativă de punere în funcțiune 2025 – 2026; * Câmpina – Brazi: perioadă estimativă de punere în funcțiune 2024 – 2025; * Brazi – Buftea: pus în funcțiune 2022; * Buftea – Chitila: perioadă estimativă de punere în funcțiune 2024 - 2025; * București Băneasa – Fundulea: perioadă estimativă de punere în funcțiune 2024 - 2025; * Fundulea – Fetești: perioadă estimativă de punere în funcțiune 2025 - 2026; * Fetești – Constanța: perioadă estimativă de punere în funcțiune 2025 – 2026.   Pe secțiunea de cale ferată Predeal – Chitila - București Băneasa - Constanța, lucrările de modernizare a infrastructurii feroviare s-au realizat în perioada 2000 - 2013 în cadrul mai multor proiecte.  Obiectivul principal al acestui proiect de investiții,lucrare de utilitate publică de interes național, vizează implementarea sistemului ERTMS nivel 2 pe secțiunea de cale ferată Predeal – București – Constanța și extinderea sistemului GSM-R pe rețeaua primară de transport feroviar.  În contextul realizării unei piețe unice europene de transport, a fost dezvoltat sistemul ERTMS nivel 2 prin care s-au stabilit regulamente pentru uniformizarea sistemelor de semnalizare (STI CCS) și a regulilor de exploatare (STI OPE) feroviară între țările membre.  Soluția tehnică care urmează să fie implementată presupune proiectarea și execuția următoarelor lucrări:   * de dotare cu instalații de centralizare electronică a tuturor stațiilor cu implementarea BLAI (Bloc de Linie Automat Integrat) pe liniile curente, inclusiv treceri la nivel electronice, dotate cu tehnică de calcul; * instalațiile de centralizare electronică vor asigura interfețe pentru conectarea cu instalațiile de centralizare din stațiile vecine, cu RBC, ICCT și IMTF, conform alocării pe tronsonul de circulație; * instalarea sistemului de detecție al materialului rulant bazat pe numărătoare de osii pe întreaga distanță; * instalarea unui număr de RBC-uri (componentă a ERTMS nivel 2), astfel încât să acopere întregul tronson de cale ferată; * realizarea funcției de hand – over a fiecărui RBC cu RBC - urile adiacente; * instalarea în cale a Eurobalise-lor (componente a ERTMS nivel 2); * realizarea unui sistem pentru transmisii de date și voce (GSM-R); * instalarea unui număr de BSC-uri (componenta GSM-R), astfel încât să acopere întregul tronson de cale ferată; * se instalează un număr de BTS-uri (componenta GSM-R), astfel încât să acopere întregul tronson de cale ferată; * se instalează cabluri (aerian - pe stâlpii LC și subteran) de fibră optică astfel încât să permită toate conexiunile impuse de funcționarea GSM-R și a sistemului ERTMS nivel 2, în ansamblu; * integrarea în CCO (Centrul de Control Operațional) a instalațiilor realizate; * construirea clădirilor tip container pentru instalațiile CE, RBC și GSM-R;   construirea clădirii Centrului de Control Operațional București, în cadrul căreia își vor desfășura activitatea structurile organizatorice ale Centrului Național de Management al traficului (CNMT), Centrului de Management al Traficului București (CMT) și personalul de mentenanță pentru echipamentele aferente proiectelor integrate. |
| 2.3.Schimbări preconizate | Prin prezentul act normativ, se propune aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții "Implementarea măsurilor necesare funcționării sistemului ERTMS pe secțiunea de cale ferată Predeal – București – Constanța și extinderea sistemului GSM-R pe rețeaua primară de transport feroviar", lucrare de utilitate publică de interes național, prevăzuți în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre. |
| 2.4. Alte informații | Pentru implementarea prezentului proiect Compania Națională de Căi Ferate ”C.F.R.” – S.A. a finalizat Studiul de Fezabilitate pentru "Implementarea măsurilor necesare funcționării sistemului ERTMS pe secțiunea de cale ferată Predeal – București – Constanța și extinderea sistemului GSM-R pe rețeaua primară de transport feroviar" avizat în cadrul Consiliului Tehnico-Economic SRCF București cu Documentul de Avizare nr. R.2/22/577/06.10.2023, în cadrul Consiliului Tehnico-Economic SRCF Constanța cu Documentul de Avizare nr. 7/2/4765/18.10.2023, precum și în cadrul Consiliului Tehnico-Economic C.N.C.F. ”C.F.R.” S.A prin Documentul de Avizare nr. 104/31.10.2023.  Indicatorii tehnico-economici au fost avizați de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii în urma ședinței Consiliului Tehnico-Economic, prin avizul nr. 203/212/16.11.2023 şi de către Consiliul Interministerial de avizare lucrări publice de interes naţional şi locuinţe prin avizul nr. 69/27.12.2023. |

**Secţiunea a 3 – a**

**Impactul socio-economic**

|  |  |
| --- | --- |
| 3.1. Descrierea generală a beneficiilor şi costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ | Proiectul de hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu. |
| 3.2. Impactul social | Proiectul va satisface nevoile de mobilitate și de transport ale utilizatorilor săi, asigurând standarde sigure și de înaltă calitate, va contribui la coeziunea socială prin îmbunătățirea accesibilității și a conectivității.  Investiția va contribui la creșterea gradului de confort, precum și la reducerea riscurilor de poluare sau de îmbolnăvire a populației.  Prin realizarea lucrărilor propuse, impactul estimat nu poate fi decât pozitiv, de lungă durată și de importanță deosebită asupra mediului în special asupra comunității umane.  Efectele pozitive ce pot apare în zonă pot fi următoarele:  dezvoltarea unor noi activități economice rentabile și de lungă durată;  locuri de muncă suplimentare;  La nivelul Beneficiarului vor exista avantaje incontestabile în ceea ce privește reducerea costurilor, de întreținere și de îmbunătățire a performanței sistemului de management centralizat al traficului feroviar și a condițiilor de calitate și siguranță în circulația trenurilor. |
| 3.3. Impactul asupra drepturilor şi libertăților fundamentale ale omului | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| * 1. Impactul macroeconomic      1. Impactul asupra economiei şi asupra principalilor indicatori macroeconomici      2. Impactul asupra mediului concurențial şi domeniului ajutoarelor de stat | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 3.5. Impactul asupra mediului de afaceri | Finalizarea acestui obiectiv duce la îmbunătățirea condițiilor mediului de afaceri, prin creșterea performanței sistemului de transport, |
| 3.6. Impactul asupra mediului înconjurător | Implementarea prezentului proiect va conduce la îmbunătățirea factorilor de mediu prin reducerea emisiilor de poluanți în aer, ca urmare a atragerii unui număr cât mai mare de călători pe transportul feroviar (numărul de mașini pentru transport individual se va reduce și implicit va scădea consumul de combustibil folosit pentru circulația autovehiculelor).  Transportul feroviar, comparativ cu celelalte tipuri de transport este un transport sigur, economic și prietenos cu mediul. |
| 3.7. Evaluarea costurilor şi beneficiilor din perspectiva inovării şi digitalizării | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 3.8. Evaluarea costurilor şi beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 3.9. Alte informaţii | Nu au fost identificate |

**Secţiunea a 4 – a**

**Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât si 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) contribuţii 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 şi/sau cheltuielilor bugetare |  |  |  |  |  |  |
| 4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:  a) fişa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. [500/2002](file:///C:\Users\user\sintact%204.0\cache\Legislatie\temp197918\00057056.htm) privind finanţele publice, cu modificările şi completările ulterioare, însoţită de ipotezele şi metodologia de calcul utilizată;  b) declaraţie conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele şi priorităţile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală şi cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. | | | | | |
| 4.8. Alte informaţii | Finanțarea obiectivului de investiții de utilitate publică de interes național se realizează din fonduri externe nerambursabile și de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, din veniturile proprii ale Companiei Naționale de Căi Ferate ,,C.F.R.”– S.A., precum și din alte surse legal constituite, în limita sumelor prevăzute anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii. | | | | | |

**Secţiunea a 5 – a**

**Efectele proiectului de act normativ asupra legislaţiei în vigoare**

|  |  |
| --- | --- |
| 5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.2. Impactul asupra legislaţiei în domeniul achiziţiilor publice | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislaţia 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 domeniu. |
| 5.4. Hotărâri ale Curţii de Justiţie a Uniunii Europene | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.5. Alte acte normative si/sau documente internaţionale din care decurg angajamente asumate | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea a 6 – a**

**Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 6.1. Informaţii privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative | Proiectul de act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. |
| 6.2. Informaţii privind procesul de consultare cu organizaţii neguvernamentale, institute de cercetare si alte organisme implicate | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 6.3. Informaţii despre consultările organizate cu autorităţile administraţiei publice locale. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 6.4. Informaţii privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 6.5. Informaţii privind avizarea de către:  a)Consiliul Legislativ  b)Consiliul Suprem de Apărare a Ţării  c)Consiliul Economic si Social  d)Consiliul Concurenţei  e)Curtea de Conturi | Proiectul de act normativ nu necesită aceste avize. |
| 6.6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea a 7 – a**

**Activităţi de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 7.1 Informarea societăţii civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ | Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administrația publică, republicată. |
| 7.2 Informarea societăţii civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum si efectele asupra sănătăţii și securităţii cetăţenilor sau diversităţii biologice | Proiectul de act normativ nu produce niciun impact asupra mediului. |

**Secţiunea 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 | Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu. |
| 8.2. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat prezentul proiect de **Hotărâre a Guvernului privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții ”Implementarea măsurilor necesare funcționării sistemului ERTMS pe secțiunea de cale ferată Predeal – București – Constanța și extinderea sistemului GSM-R pe rețeaua primară de transport feroviar", lucrare de utilitate publică de interes național** care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate şi pe care îl supunem aprobării.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN-MIHAI GRINDEANU**

**AVIZĂM:**

**VICEPRIM-MINISTRU**

**MARIAN NEACȘU**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI PROIECTELOR EUROPENE**

**ADRIAN CÂCIU**

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ŞI ADMINISTRAŢIEI**

**ADRIAN – IOAN VEȘTEA**

**MINISTRUL FINANȚELOR**

**MARCEL – IOAN BOLOȘ**