

Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii

PLAN DE ACŢIUNE

pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare

şi transferul modal către calea ferată

al fluxurilor de transport de călători şi marfă

**Perioada de referinţă:** 2021 - 2026

 **Versiune:** 1.0

Cuprins

[1. Preambul 4](#_Toc89367840)

[2. Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 6](#_Toc89367841)

[2.1 Context legal 6](#_Toc89367842)

[2.2 Context de piaţă 7](#_Toc89367843)

[2.3 Obiective strategice, direcţii de acţiune prioritare şi rezultate aşteptate 9](#_Toc89367844)

[2.4 Necesităţi de finanţare 12](#_Toc89367845)

[2.5 Măsuri necesare pentru asigurarea fezabilităţii strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 14](#_Toc89367846)

[2.6 Implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii 15](#_Toc89367847)

[2.6.1 Situaţia actuală 15](#_Toc89367848)

[2.6.2 Acţiuni necesare în vederea susţinerii eficiente a realizării obiectivelor privind creşterea traficului feroviar 17](#_Toc89367849)

[3. Prioritizarea investiţiilor feroviare 18](#_Toc89367850)

[4. Creşterea traficului feroviar cu 25% până în anul 2026: analiză preliminară 24](#_Toc89367851)

[4.1 Analiza preliminară a obiectivelor asumate 24](#_Toc89367852)

[4.1.1 Obiective privind transportul de călători 24](#_Toc89367853)

[4.1.2 Obiective privind transportul de marfă 24](#_Toc89367854)

[4.2 Modalităţi de bază pentru asigurarea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport 26](#_Toc89367855)

[4.2.1 Restabilirea unui mediu competiţional echitabil şi nediscriminatoriu între modurile de transport 26](#_Toc89367856)

[4.2.1.1 Situaţia actuală 26](#_Toc89367857)

[4.2.1.2 Acţiuni necesare 27](#_Toc89367858)

[4.2.2 Creşterea nivelului de competitivitate al serviciilor de transport feroviar 29](#_Toc89367859)

[4.2.3 Asigurarea cadrului legal adecvat 29](#_Toc89367860)

[4.3 Beneficii aşteptate 30](#_Toc89367861)

[5. Transferul modal către calea ferată a traficului de călători 31](#_Toc89367862)

[5.1 Acţiuni specifice privind compensarea handicapului competitiv al transportului feroviar de călători în raport cu alte moduri de transport 31](#_Toc89367863)

[5.2 Acţiuni specifice privind creşterea competitivităţii serviciilor de transport feroviar de călători 34](#_Toc89367864)

[5.3 Investiţiile în material rulant feroviar şi utilizarea eficientă a acestuia 36](#_Toc89367865)

[6. Transferul modal către calea ferată a traficului de marfă 38](#_Toc89367866)

[6.1 Acţiuni specifice privind compensarea handicapului competitiv al transportului feroviar de marfă în raport cu alte moduri de transport 39](#_Toc89367867)

[6.1.1 Acţiuni privind transportul combinat de marfă 39](#_Toc89367868)

[6.1.2 Acţiuni privind transportul de marfă în vagoane izolate 41](#_Toc89367869)

[6.2 Acţiuni specifice privind asigurarea competitivităţii serviciilor de transport feroviar de marfă 42](#_Toc89367870)

[6.2.1 Acţiuni privind transportul combinat de marfă 42](#_Toc89367871)

[6.2.2 Acţiuni privind transportul de marfă în vagoane izolate 43](#_Toc89367872)

[7. Cadrul instituţional şi creşterea capacităţii administrative 44](#_Toc89367873)

[7.1 Entităţi responsabile de realizarea planului de acţiuni 44](#_Toc89367874)

[7.2 Creşterea capacităţii administrative a Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii pentru implementarea planului de acţiuni 44](#_Toc89367875)

[7.2.1 Creşterea capacităţii administrative la nivelul MTI 44](#_Toc89367876)

[7.2.2 Monitorizarea indicatorilor de performanţă ai sistemului naţional de transport feroviar 47](#_Toc89367877)

[7.3 Creşterea capacităţii administrative a CFR SA pentru implementarea planului de acţiuni 48](#_Toc89367878)

[7.4 Modificări legislative necesare 49](#_Toc89367879)

[8. Sinteza acţiunilor necesare pentru transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport 52](#_Toc89367880)

Lista figuri

[Figura 1 - Evoluţia transportului feroviar de călători şi marfă 7](#_Toc89417287)

[Figura 2 - Logica strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 9](#_Toc89417288)

[Figura 3 - Rezultate aşteptate pe orizont de 10 ani 11](#_Toc89417289)

[Figura 4 - Etapele stabilirii nevoilor prioritare feroviare 18](#_Toc89417290)

Lista tabele

[Tabelul 1- Situaţia fondurilor publice alocate în ultima perioadă pentru infrastructura feroviară 8](#_Toc89421985)

[Tabelul 2 - Obiective strategice şi acţiuni strategice privind dezvoltarea infrastructurii feroviare 10](#_Toc89421986)

[Tabelul 3- Programul cadru de reînnoire a infrastructurii feroviare şi costurile necesare 11](#_Toc89421987)

[Tabelul 4 - Fonduri publice necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025, structurate pe obiective strategice generale şi specifice 12](#_Toc89421988)

[Tabelul 5 - Fonduri publice necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025, structurate pe categorii de cheltuieli 13](#_Toc89421989)

[Tabelul 6 - Fonduri publice naţionale alocate pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025 16](#_Toc89421990)

[Tabelul 7 - Evoluţia indicatorilor de performanţă ai administrării infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025 16](#_Toc89421991)

[Tabelul 8 - Metodologia de evaluare în funcţie de criterii 19](#_Toc89421992)

[Tabelul 9 - Metodologia de prioritizare a reţelei feroviare 20](#_Toc89421993)

[Tabelul 10 - Lista proiectelor feroviare prioritizate şi ierarhizate, localizate pe reţeaua primară 21](#_Toc89421994)

[Tabelul 11 - Proiectele finanţate din POT 22](#_Toc89421995)

[Tabelul 12 - Creşterea capacităţii administrative a companiilor feroviare de stat 45](#_Toc89421996)

[Tabelul 13 - Acţiunile necesare pentru a asigura transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport 52](#_Toc89421997)

# Preambul

În procesul de elaborare a Planului Naţional de Redresare şi Rezilienţă (PNRR) a fost agreată necesitatea unui plan de acţiune pentru atingerea obiectivelor de reformă asumate în ceea ce priveşte creşterea traficului feroviar până în anul 2026. Acest plan include:

* un sistem cu indicatori pentru prioritizarea investiţiilor;
* o structură responsabilă cu pregătirea proiectului;
* măsuri de creştere a traficului de marfă feroviar cu cel puţin 25% până în 2026 faţă de 2020;
* măsuri specifice în vederea atingerii unui obiectiv de creştere a numărului de călători din transportul feroviar cu o medie de 25% faţă de nivelul de referinţă din 2021;
* măsuri de creştere a utilizării materialului rulant nou achiziţionat;
* măsuri de transfer al călătorilor de la transportul cu autobuze/microbuze la transportul feroviar pe rutele de navetă.

O componentă importantă a acestui plan de acţiune se referă la implementarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, document aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 985/2020. Rolul determinant al implementării acestei strategii în cadrul planului de acţiune destinat creşterii masive a traficului feroviar este dat de orientarea prevalentă a strategiei spre creşterea competitivităţii serviciilor de transport feroviar pe piaţa internă a transporturilor de călători şi marfă, în principal prin creşterea performanţelor circulaţiei trenurilor.

În conformitate cu prevederile legislaţiei europene şi naţionale în vigoare, instrumentul prin care se asigură cadrul legal de implementare a Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 este contractul de activitate şi performanţă al administratorului infrastructurii feroviare pentru perioada 2021-2025, contract încheiat cu Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii, în numele statului. Acest contract a fost aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 920/2021.

Implementarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 reprezintă o condiţie necesară, dar nu şi suficientă, pentru atingerea obiectivelor de reformă asumate prin PNRR în ceea ce priveşte creşterea traficului feroviar până în anul 2026.

Ca urmare, prezentul document configurează sintetic un plan de acţiune cuprinzător destinat să asigure realizarea cu succes a obiectivelor de reformă asumate în ceea ce priveşte creşterea traficului feroviar până în anul 2026. Documentul include:

* analiza preliminară a obiectivelor de reformă asumate şi identificarea principalelor direcţii de acţiune necesare;
* acţiunile necesare în vederea implementării cu succes a Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025;
* definirea unui sistem de prioritizare a investiţiilor în infrastructura feroviară, bazat pe indicatori şi criterii clare;
* acţiunile necesare pentru compensarea handicapului competitiv al transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, handicap generat de externalizarea masivă a costurilor transportului rutier şi a altor moduri de transport;
* acţiunile necesare pentru creşterea nivelului intrinsec de competitivitate al serviciilor de transport feroviar, prin creşterea parametrilor de performanţă şi calitate ai acestor servicii, precum şi prin creşterea nivelului de adecvare la cerinţele pieţei. Această categorie include şi acţiunile care exced domeniului de aplicabilitate al Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare;
* modificările legislative necesare pentru a asigura fezabilitatea planului de acţiune propus;
* definirea cadrului instituţional adecvat care să asigure implementarea planului de acţiune;
* stabilirea termenelor şi responsabilităţilor privind realizarea acţiunilor necesare.

Planul de acţiuni include seturi de acţiuni specifice fiecărui tip de trafic vizat, respectiv: traficul feroviar de călători, traficul combinat de marfă pe rute terestre care utilizează preponderent transportul feroviar, traficul feroviar de marfă în vagoane izolate.

# Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare

Mentenanţă şi reînnoire

## Context legal

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare a fost elaborată în conformitate cu cerinţele Legii nr. 202/2016[[1]](#footnote-1), care transpune în legislaţia naţională Directiva 2012/34/UE[[2]](#footnote-2). Art. 8 alin. (1) al acestei legi prevede următoarele:

„(1) Statul român, prin Ministerul Transporturilor, asigură dezvoltarea infrastructurii naţionale de cale ferată pe baza unei finanţări sustenabile a sistemului feroviar, ţinând cont de necesităţile pieţei interne a transporturilor şi de nevoile generale ale Uniunii Europene, inclusiv de necesitatea de a coopera cu statele terţe vecine. În acest scop, Ministerul Transporturilor, cu consultarea administratorului infrastructurii, elaborează strategia indicativă de dezvoltare a infrastructurii în vederea satisfacerii necesităţilor viitoare de mobilitate, în ceea ce priveşte mentenanţa, reînnoirea şi dezvoltarea infrastructurii. Strategia respectivă acoperă o perioadă de cel puţin cinci ani şi este reînnoibilă. După consultarea părţilor interesate, această strategie se aprobă prin hotărâre a Guvernului, se publică de către Ministerul Transporturilor şi se transmite Comisiei Europene.”

Prin prisma cerinţelor menţionate anterior, scopul principal al strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare constă în fundamentarea necesităţilor de finanţare a infrastructurii feroviare în următorii cinci ani, pe baza unei viziuni strategice pe termen mediu şi lung, ţinând cont de necesităţile pieţei interne a transporturilor şi de nevoile generale ale Uniunii Europene. Din această perspectivă, trebuie menţionat că strategia acoperă toate domeniile relevante ale dezvoltării infrastructurii feroviare, respectiv: mentenanţa (întreţinere şi reparaţii), operarea, reînnoirea şi modernizarea. Caracterul comprehensiv al strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare oferă garanţia utilizării eficiente a fondurilor publice fundamentate drept necesare, în scopul creşterii eficienţei economice a sistemului naţional de transport prin reabilitarea transportului feroviar, cu consecinţe privind susţinerea creşterii competitivităţii economiei naţionale.

În conformitate cu prevederile alineatelor (2), (3) şi (4) ale art. 8 din Legea nr. 202/2016, strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare trebuie să constituie un document de referinţă al contractului de activitate al administratorului infrastructurii feroviare[[3]](#footnote-3), în principal în sensul că:

* contractul stabileşte obligaţiile reciproce ale părţilor cu privire la implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare;
* contractul prevede planul multianual de finanţare a infrastructurii feroviare, determinat pe baza necesităţilor de finanţare fundamentate în cadrul strategiei.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare este corelată cu Master Planul General de Transport al României (MPGT)[[4]](#footnote-4), în sensul că include proiectele prioritare privind modernizarea infrastructurii aferente reţelei TEN-T şi coridoarelor feroviare europene, care fac obiectul parteneriatului cu Comisia Europeană. Mai mult decît atât, necesităţile financiare pentru perioada 2021-2025, identificate în cadrul strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, sunt corelate cu proiecţiile financiare ale MPGT aferente acestei perioade.

## Context de piaţă

Strategia se bazează pe o analiză comprehensivă a situaţiei actuale a transportului feroviar pe piaţa transporturilor de persoane şi mărfuri, ca efect al evoluţiei în ultimii 30 de ani. Analizele evidenţiază competitivitatea foarte limitată a transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, dar mai ales în raport cu transportul rutier. Aceasta conduce la o structură profund dezechilibrată a sistemului naţional de transport, care se reflectă în cotele de piaţă ale modurilor de transport (cotele modale). Astfel, conform datelor Eurostat, cota modală a transportului feroviar pe piaţa transporturilor terestre este de:

* 4,2% în domeniul transporturilor de persoane pe relaţii interurbane (această cotă modală ia în consideraţie inclusiv transportul individual cu mijloace motorizate), respectiv de 21,1% în domeniul transporturilor publice de persoane pe relaţii interurbane;
* 21,9% în domeniul transporturilor comerciale de marfă pe relaţii interurbane.

Acest dezechilibru modal al sistemului naţional de transport se reflectă în primul rând în suprasolicitarea excesivă a reţelei rutiere, a cărei capacitate de transport a atins deja niveluri critice pe majoritatea relaţiilor de transport importante (cu consecinţe privind creşterea frecvenţei blocajelor rutiere, limitarea vitezelor de deplasare şi creşterea exponenţială a numărului de accidente cu urmări grave).

Analiza evoluţiei în timp a transportului feroviar de călători şi marfă relevă un declin major în ultimii 30 de ani, atât în ceea ce priveşte volumul de transport (măsurat în număr călători transportaţi, respectiv în tone transportate) cât şi în ceea ce priveşte volumul de prestaţii (măsurat în călători-km, respectiv în tone-km). Pentru ambii indicatori s-au înregistrat contracţii foarte mari, de peste 80%, atât în traficul de călători cât şi în traficul de marfă.

|  |
| --- |
| **a) Trafic călători** |
| **b) Trafic marfă** |

Figura 1 - Evoluţia transportului feroviar de călători şi marfă

Analizele efectuate indică două categorii de cauze ale acestei situaţii, respectiv:

* Distorsionarea semnificativă a mediului competiţional, mai ales între modurile de transport terestru, care creează un dezavantaj competitiv transportului feroviar în raport cu cel rutier. În principal este vorba despre externalizarea asimetrică şi extinsă a costurilor aferente transporturilor (ex: costurile de utilizare a infrastructurilor de transport, costurile privind siguranţa transporturilor) şi a costurilor generate de transporturi (ex: costurile privind efectele asupra mediului, costurile privind efectele accidentelor). Aceasta permite operatorilor rutieri să ofere preţuri mult mai atractive decât preţurile operatorilor feroviari, deşi costurile unitare totale (inclusiv costurile externe) sunt semnificativ mai mari în cazul transportului feroviar.
* Nivelul redus de performanţă şi calitate al serviciilor de transport feroviar, cauzat în măsură semnificativă de nivelul redus de performanţă al infrastructurii feroviare şi, implicit, al serviciilor şi facilităţilor oferite de administratorul infrastructurii feroviare.

În ceea ce priveşte infrastructura, analizele evidenţiază că finanţarea publică a infrastructurii feroviare s-a situat constant cu mult sub nivelul necesităţilor. Situaţia fondurilor publice alocate în ultimii ani pentru întreţinerea, repararea, reînnoirea şi modernizarea infrastructurii feroviare este prezentată în tabelul următor.

Tabelul 1- Situaţia fondurilor publice alocate în ultima perioadă pentru infrastructura feroviară

|  |  |
| --- | --- |
| **Anul** | **Fonduri publice** [mii lei] |
| **Intretinere** | **Reparatii**  | **Reinnoire**  | **Investitii** |
| **2012** | 850 000 | 44 821 | 37 165 | 1 352 564 |
| **2013** | 450 000 | 51 455 | 54 915 | 1 390 433 |
| **2014** | 693 045 | 4 329 | 13 973 | 1 505 330 |
| **2015** | 756 237 | 65 599 | 18 990 | 1 388 208 |
| **2016** | 1 022 222 | 92 974 | 48 474 | 1 243 268 |
| **2017** | 888 392 | 35 109 | 37 937 | 2 224 984 |
| **2018** | 893 686 | 17 219 | 36 342 | 1 146 595 |
| **2019** | 1 072 514 | 25 586 | 48 941 | 2 403 292 |
| **2020** | 1 204 716 | 26 141 | 79 958 | 2 253 535 |
| **Total** | **7 830 812** | **363 233** | **376 695** | **14 908 209** |
| **Medie anuala** | 870 090 | 40 359 | 41 855 | 1 561 333 |
| **Necesar anual (medie)** | **1 442 710** | **230 000** | **1 401 665** |   |
| **Acoperire necesar** | **60,31%** | **17,55%** | **2,99%** |   |

Trebuie precizat că aceste alocări au fost foarte reduse în raport cu necesităţile de finanţare pentru întreţinerea, repararea şi reînnoirea infrastructurii feroviare. Astfel:

* în ceea ce priveşte întreţinerea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit doar **60,3%** din necesităţile de finanţare;
* în ceea ce priveşte repararea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit mai puţin de **20%** din necesităţile de finanţare;
* în ceea ce priveşte reînnoirea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit mai puţin de **3%** din necesităţile de finanţare.

Consecinţa directă a finanţării necorespunzătoare a întreţinerii, reparării şi reînnoirii infrastructurii feroviare este degradarea progresivă a acesteia şi apariţia din ce în ce mai frecventă a unor defectări care necesită limitarea vitezei de circulaţie a trenurilor pentru asigurarea condiţiilor minimale de siguranţă. Aceasta a generat limitarea suplimentară a competitivităţii transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, materializată prin migrarea masivă a clienţilor către transportul rutier.

Efectul mai puţin vizibil, dar mai periculos, al subfinanţării infrastructurii feroviare, coroborat cu distorsionarea mediului competiţional de pe piaţa transporturilor, constă în faptul că se întreţine o vulnerabilitate a economiei naţionale prin promovarea artificială a unui mod de transport mai scump, care generează costuri globale, inclusiv costuri bugetare, substanţial mai mari. Calculele efectuate pe baza rezultatelor unui studiu internaţional[[5]](#footnote-5) arată că transferul către calea ferată a fiecărei cuante de 10% din traficul rutier derulat în România ar genera, la nivel naţional, economii anuale de peste 2 miliarde euro. Având în vedere că infrastructura feroviară are o capacitate de transport care ar putea permite preluarea a cel puţin 30% din traficul rutier actual, rezultă că **subfinanţarea infrastructurii feroviare generează la nivelul economiei naţionale pierderi anuale de peste 6 miliarde de euro**.

În plus, promovarea artificială şi excesivă a transportului rutier contribuie inclusiv la menţinerea unui nivel ridicat de dependenţă faţă de produsele petroliere, ceea ce creează o vulnerabilitate semnificativă din perspectiva siguranţei energetice. În România, nivelul de dependenţă faţă de petrol în sectorul transporturilor este mai mare de 97%[[6]](#footnote-6), depăşind chiar media europeană.

Nu în ultimul rând, limitarea competitivităţii transportului feroviar prin finanţarea insuficientă a infrastructurii feroviare generează suprasolicitarea reţelei rutiere, a cărei capacitate de transport este deja la nivel critic în raport cu cererile pe multe relaţii de transport.

## Obiective strategice, direcţii de acţiune prioritare şi rezultate aşteptate

Logica strategiei privind dezvoltarea infrastructurii feroviare române este o logică de tip iterativ, cu dezvoltare arborescentă, care include următoarele etape:

|  |
| --- |
| Identificarea acţiunilor strategice necesare pentru realizarea obiectivelor specificeDefinirea obiectivelor strategice generale privind dezvoltarea infrastructurii feroviare, care derivă din interesele naţionale privind transportul feroviarDefinirea obiectivelor strategice specifice, derivate din obiectivele generaleIdentificarea intereselor naţionale cu privire la transportul feroviar, precum şi identificarea aspectelor legate de armonizarea acestor interese cu politica europeană în domeniul transportului feroviar |

Figura 2 - Logica strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare

***Obiectivele strategice generale*** privind dezvoltarea infrastructurii feroviare sunt prezentate în paragraful 8.1 din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, document aprobat prin HG nr. 985/2020.

***Obiectivele strategice specifice*** privind dezvoltarea infrastructurii feroviare, derivate din obiectivele generale, sunt prezentate în paragraful 8.2 din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025.

Urmând logica de dezvoltare menţionată anterior, pentru fiecare obiectiv strategic specific sunt identificate ***acţiunile strategice*** necesare în vederea realizării obiectivelor asumate. Acţiunile strategice necesare pentru realizarea obiectivelor specifice, precum şi măsurile prioritare pentru perioada 2021-2025 sunt prezentate în capitolul 9 din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025.

Tabelul de mai jos prezintă sintetic obiectivele strategice generale, obiectivele specifice şi acţiunile strategice necesare indentificate în cadrul strategiei.

Tabelul 2 - Obiective strategice şi acţiuni strategice privind dezvoltarea infrastructurii feroviare

| **Obiective generale** | **Obiective specifice** | **Acţiuni strategice** |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| **A** | **Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă** |
|  |  | **A.1** | **Creşterea vitezei de circulaţie pe infrastructura feroviară** |
|  |  |  |  | A.1.1 | Reînnoirea infrastructurii feroviare  |
|  |  |  |  | A.1.2 | Reparaţiile curente ale elementelor de infrastructură  |
|  |  |  |  | A.1.3 | Întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare  |
|  |  |  |  | A.1.4 | Creşterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare |
|  |  | **A.2** | **Creşterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului faţă de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creşterea punctualităţii trenurilor** |
|  |  |  |  | A.2.1 | Creşterea eficienţei managementului operativ al circulaţiei trenurilor |
|  |  |  |  | A.2.2 | Creşterea eficienţei managementului tactic al circulaţiei trenurilor |
|  |  |  |  | A.2.3 | Creşterea eficienţei planificării circulaţiei trenurilor pe orizont de timp strategic  |
|  |  |  |  | A.2.4 | Planificarea strategică a infrastructurii şi a serviciilor feroviare |
|  |  |  |  | A.2.5 | Creşterea eficienţei procedurilor de siguranţă pentru comunicarea cu trenurile în mişcare  |
|  |  | **A.3** | **Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare**  |
|  |  |  |  | A.3.1 | Creşterea gradului de mecanizare a activităţilor de mentenanţă a infrastructurii  |
|  |  |  |  | A.3.2 | Creşterea nivelului de centralizare a instalaţiilor de semnalizare feroviară  |
|  |  |  |  | A.3.3 | Concentrarea centrelor de decizie privind managementul traficului feroviar |
|  |  |  |  | A.3.4 | Creşterea eficienţei utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare  |
|  |  |  |  | A.3.5 | Optimizarea gradului de divizare a reţelei feroviare şi a distribuţiei punctelor de secţionare |
|  |  |  |  | A.3.6 | Optimizarea modelului de business în domeniul mentenanţei infrastructurii feroviare  |
|  |  | **A.4** | **Menţinerea la nivel ridicat a siguranţei circulaţiei trenurilor** |
|  |  |  |  | A.4.1 | Menţinerea nivelului ridicat de siguranţă al sistemelor de semnalizare feroviară |
|  |  |  |  | A.4.2 | Creşterea nivelului de protecţie a traficului rutier la trecerile la nivel cu calea ferată |
|  |  | **A.5** | **Creşterea eficienţei energetice şi reducerea nivelului de poluare** |
|  |  |  |  | A.5.1 | Creşterea gradului de electrificare a reţelei feroviare  |
|  |  |  |  | A.5.2 | Creşterea eficienţei managementului distribuţiei energiei electrice |
|  |  | **A.6** | **Îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare** |
|  |  |  |  | A.6.1 | Construirea unor linii noi |
|  |  |  |  | A.6.2 | Interconectarea cu alte moduri de transport |
|  |  | **A.7** | **Creşterea competitivităţii transportului feroviar de pasageri** |
|  |  |  |  | A.7.1 | Promovarea unor servicii cu grad ridicat de atractivitate pentru transportul pasagerilor |
|  |  |  |  | A.7.2 | Susţinerea logistică a serviciilor cadenţate de transport feroviar al pasagerilor |
|  |  |  |  | A.7.3 | Integrarea transportului feroviar de pasageri în fluxuri intermodale destinate creşterii mobilităţii  |
|  |  |  |  | A.7.4 | Creşterea accesibilităţii transportului feroviar de pasageri |
|  |  |  |  | A.7.5 | Creşterea nivelului de calitate şi eficienţă a serviciilor de transport feroviar de pasageri  |
|  |  | **A.8** | **Creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă** |
|  |  |  |  | A.8.1 | Promovarea transportului intermodal feroviar-auto containerizat |
|  |  |  |  | A.8.2 | Promovarea transportului de semi-trailere şi a transportului RO-LA |
|  |  |  |  | A.8.3 | Promovarea transportului feroviar de marfă în vagoane izolate  |
|  |  |  |  | A.8.4 | Creşterea nivelului de calitate şi eficienţă a serviciilor de transport feroviar de marfă |
| **B** | **Integrarea în spaţiul feroviar unic european** |
|  |  | **B.1** | **Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaţionale** |
|  |  |  |  | B.1.1 | Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii coridorului Rin-Dunăre |
|  |  |  |  | B.1.2 | Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii coridorului Orient / East-Med |
|  |  | **B.2** | **Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii reţelei TEN-T** |
|  |  |  |  | B.2.1 | Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii reţelei TEN-T Centrale |
|  |  |  |  | B.2.2 | Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii reţelei TEN-T Extinse |
|  |  | **B.3** | **Integrarea în reţeaua feroviară europeană de mare viteză** |
|  |  |  |  | B.3.1 | Axa de mare viteză Est - Vest |
|  |  |  |  | B.3.2 | Axa de mare viteză Nord - Sud |
|  |  | **B.4** | **Susţinerea mobilităţii militare** |

Principala prioritate strategică (a se vedea paragraful 9.1.1 din strategie) constă în implementarea unui program de recuperare a restanţelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare, care vizează readucerea infrastructurii la parametrii de performanţă proiectaţi iniţial. Acest program este eşalonat pe 15 ani şi este prezentat sintetic în tabelul următor.

Tabelul 3- Programul cadru de reînnoire a infrastructurii feroviare şi costurile necesare

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Anul** | **Lungime refacţie**[km] | **Costuri estimate reînnoire** |
| **Reînnoire linii curente şi directe (refacţie)** | **Reînnoire elementecritice de infrastructură** | **TOTAL** |
| **mil.euro** | **mil.lei** | **mil.euro** | **mil.lei** | **mil.euro** | **mil.lei** |
| **i** | 70 | 40,9 | 188,3 | 33,0 | 151,8 | **73,9** | **340,1** |
| **ii** | 150 | 87,7 | 403,6 | 45,0 | 207,0 | **132,7** | **610,6** |
| **iii** | 250 | 146,2 | 672,6 | 60,0 | 276,0 | **206,2** | **948,6** |
| **iv** | 375 | 219,3 | 1 008,9 | 75,0 | 345,0 | **294,3** | **1 353,9** |
| **v** | 550 | 321,7 | 1 479,8 | 90,0 | 414,0 | **411,7** | **1 893,8** |
| **vi** | 600 | 350,9 | 1 614,3 | 100,0 | 460,0 | **450,9** | **2 074,3** |
| **vii** | 600 | 350,9 | 1 614,3 | 100,0 | 460,0 | **450,9** | **2 074,3** |
| **viii** | 600 | 350,9 | 1 614,3 | 100,0 | 460,0 | **450,9** | **2 074,3** |
| **ix** | 650 | 380,2 | 1 748,8 | 100,0 | 460,0 | **480,2** | **2 208,8** |
| **x** | 700 | 409,4 | 1 883,3 | 100,0 | 460,0 | **509,4** | **2 343,3** |
| **xi** | 700 | 409,4 | 1 883,3 | 100,0 | 460,0 | **509,4** | **2 343,3** |
| **xii** | 700 | 409,4 | 1 883,3 | 100,0 | 460,0 | **509,4** | **2 343,3** |
| **xiii** | 750 | 438,7 | 2 017,9 | 100,0 | 460,0 | **538,7** | **2 477,9** |
| **xiv** | 750 | 438,7 | 2 017,9 | 100,0 | 460,0 | **538,7** | **2 477,9** |
| **xv** | 800 | 467,9 | 2 152,4 | 100,0 | 460,0 | **567,9** | **2 612,4** |
| **TOTAL** | **8 245** | **4 822,4** | **22 182,9** | **1 303,0** | **5 993,8** | **6 125,4** | **28 176,7** |
| **MEDIE** | **549,7** | **321,5** | **1 478,9** | **86,9** | **399,6** | **408,4** | **1 878,4** |

Coroborat cu programul de reabilitare şi modernizare a infrastructurii feroviare aferente coridoarelor europene şi reţelei TEN-T, acest program vizează - pe un orizont de 10 ani - reabilitarea integrală a tuturor magistralelor feroviare, precum şi a principalelor legături intermagistrale (conform figurii de mai jos).

|  |
| --- |
|  |

Figura 3 - Rezultate aşteptate pe orizont de 10 ani

Ca urmare a implementării acestui program *este de aşteptat o creştere medie cu cel puţin 24% a vitezelor maxime admise pe magistralele feroviare*. De asemenea, este de aşteptat că vitezele comerciale efective ale trenurilor pe magistralele feroviare vor creşte cel puţin cu aceeaşi rată procentuală.

De asemenea, strategia evidenţiază necesitatea implementării prioritare a unui program de recuperare accelerată a restanţelor privind reparaţiile, în scopul eliminării restricţiilor de viteză existente (a se vedea anexa 5 a strategiei), precum şi necesitatea întreţinerii curente în regim permanent şi continuu, pentru a preveni mărirea ecartului dintre viteza proiectată şi viteza maximă permisă de infrastructura feroviară (a se vedea anexa 6 a strategiei).

Complementar acestei abordări, strategia recomandă modernizarea managementului traficului feroviar, ceea ce ar genera, suplimentar, un spaţiu de creştere a vitezelor comerciale de peste 20% faţă de situaţia actuală (a se vedea paragraful 9.1.2 din strategie şi anexele aferente).

## Necesităţi de finanţare

Tabelul următor prezintă o sinteză a fondurilor publice necesare în perioada 2021-2025, structurate pe obiective strategice generale şi specifice.

Tabelul 4 - Fonduri publice necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025, structurate pe obiective strategice generale şi specifice

| **Obiective strategice globale şi specifice** | **Fonduri publice necesare** |
| --- | --- |
| **UM** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **TOTAL** |
| **A** | **Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă** | **mil. euro** | **552,97** | **742,79** | **989,24** | **921,38** | **929,43** | **4 135,82** |
| **mil. lei** | **2 654,27** | **3 565,41** | **4 748,35** | **4 422,64** | **4 461,27** | **19 851,95** |
|  | A.1 | Creşterea vitezei de circulaţie pe infrastructura feroviară | mil. euro | 460,07 | 596,76 | 737,45 | 746,56 | 809,07 | **3 349,90** |
|  | mil. lei | 2 208,32 | 2 864,44 | 3 539,76 | 3 583,47 | 3 883,55 | **16 079,54** |
|  | A.2 | Creşterea vitezelor comerciale realizate, prin reduce-rea ecartului faţă de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creşterea punctualităţii trenurilor | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 7,74 | 11,31 | 5,95 | **24,99** |
|  | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 37,13 | 54,26 | 28,56 | **119,95** |
|  | A.3 | Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare  | mil. euro | 28,81 | 34,32 | 63,47 | 65,82 | 79,33 | **271,75** |
|  | mil. lei | 138,28 | 164,75 | 304,67 | 315,95 | 380,76 | **1 304,41** |
|  | A.4 | Menţinerea la nivel ridicat a siguranţei circulaţiei trenurilor | mil. euro | 17,91 | 7,96 | 0,56 | 0,00 | 0,00 | **26,42** |
|  | mil. lei | 85,95 | 38,20 | 2,69 | 0,00 | 0,00 | **126,84** |
|  | A.5 | Creşterea eficienţei energetice şi reducerea nivelului de poluare | mil. euro | 0,21 | 0,57 | 0,18 | 5,36 | 5,36 | **11,67** |
|  | mil. lei | 1,00 | 2,75 | 0,86 | 25,70 | 25,70 | **56,01** |
|  | A.6 | Îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare | mil. euro | 15,16 | 73,22 | 131,80 | 58,58 | 29,68 | **308,43** |
|  | mil. lei | 72,77 | 351,45 | 632,62 | 281,16 | 142,47 | **1 480,47** |
|  | A.7 | Creşterea competitivităţii transportului feroviar de pasageri | mil. euro | 30,82 | 29,96 | 48,05 | 33,77 | 0,05 | **142,65** |
|  | mil. lei | 147,95 | 143,82 | 230,63 | 162,09 | 0,23 | **684,73** |
|  | A.8 | Creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
|  | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| **B** | **Integrarea în spaţiul feroviar unic european** | **mil. euro** | **999,22** | **1 747,23** | **2 359,42** | **2 005,37** | **2 340,85** | **9 452,09** |
| **mil. lei** | **4 796,25** | **8 386,68** | **11 325,23** | **9 625,76** | **11 236,09** | **45 370,02** |
|  | B.1 | Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaţionale | mil. euro | 643,94 | 1 293,37 | 1 820,84 | 1 246,19 | 896,82 | **5 901,16** |
|  | mil. lei | 3 090,91 | 6 208,18 | 8 740,05 | 5 981,69 | 4 304,73 | **28 325,56** |
|  | B.2 | Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii reţelei TEN-T | mil. euro | 355,28 | 453,86 | 538,58 | 759,18 | 1 444,03 | **3 550,93** |
|  | mil. lei | 1 705,34 | 2 178,51 | 2 585,19 | 3 644,07 | 6 931,36 | **17 044,46** |
|  | B.3 | Integrarea în reţeaua feroviară europeană de mare viteză | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
|  | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
|  | B.4 | Susţinerea mobilităţii militare | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
|  | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| **TOTAL** | **mil. euro** | **1 552,19** | **2 490,02** | **3 348,66** | **2 926,75** | **3 270,28** | **13 587,91** |
| **mil. lei** | **7 450,52** | **11 952,10** | **16 073,59** | **14 048,41** | **15 697,36** | **65 221,97** |

Necesităţile de finanţare prezentate mai sus urmează a fi completate corespunzător portofoliului de proiecte cu utilizare duală aferente obiectivului specific B.4 "*Susţinerea mobilităţii militare*", ulterior stabilirii şi aprobării de către Guvern a acestui portofoliu.

Necesităţile de finanţare din fonduri publice a infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025, pe categorii de cheltuieli, fundamentate prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare române, sunt prezentate sintetic în tabelul următor.

Tabelul 5 - Fonduri publice necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025, structurate pe categorii de cheltuieli

| **Categoria de cheltuieli** | **Fonduri publice necesare** |
| --- | --- |
| **UM** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **TOTAL** |
| **Întreţinere şi reparaţii** | mil. euro | **366,67** | **366,67** | **364,67** | **361,67** | **358,67** | **1 818,33** |
| mil. lei | **1 760,00** | **1 760,00** | **1 750,40** | **1 736,00** | **1 721,60** | **8 728,00** |
|  | Întreţinere curentă (*acţiunea strategică A.1.3*) | mil. euro | 316,67 | 316,67 | 316,67 | 316,67 | 316,67 | **1 583,33** |
| mil. lei | 1 520,00 | 1 520,00 | 1 520,00 | 1 520,00 | 1 520,00 | **7 600,00** |
|  | Reparaţii curente (*acţiunea strategică A.1.2*) | mil. euro | 50,00 | 50,00 | 48,00 | 45,00 | 42,00 | **235,00** |
| mil. lei | 240,00 | 240,00 | 230,40 | 216,00 | 201,60 | **1 128,00** |
| **Reînnoirea reţelei feroviare** (*măsurile A.1.1.1 şi A.1.1.2*) | mil. euro | **73,94** | **132,73** | **206,22** | **294,33** | **411,69** | **1 118,91** |
| mil. lei | **354,92** | **637,12** | **989,86** | **1 412,79** | **1 976,10** | **5 370,79** |
| **Proiecte de investiţii** | mil. euro | **1 111,58** | **1 990,62** | **2 777,78** | **2 270,75** | **2 499,93** | **10 650,66** |
| mil. lei | **5 335,60** | **9 554,98** | **13 333,33** | **10 899,61** | **11 999,66** | **51 123,18** |
|  | Proiecte eligibile pentru finanţare din fonduri europene nerambursabile | mil. euro | 1 086,58 | 1 958,21 | 2 705,03 | 2 193,78 | 2 408,86 | **10 352,46** |
| mil. lei | 4 998,28 | 9 007,75 | 12 443,15 | 10 091,39 | 11 080,75 | **47 621,32** |
|  | Proiecte care se finanţează din fonduri naţionale | mil. euro | 25,00 | 32,41 | 72,74 | 76,97 | 91,07 | **298,20** |
| mil. lei | 337,32 | 547,23 | 890,17 | 808,22 | 918,92 | **3 501,86** |
| **TOTAL** | mil. euro | **1 552,19** | **2 490,02** | **3 348,66** | **2 926,75** | **3 270,28** | **13 587,91** |
| mil. lei | **7 450,52** | **11 952,10** | **16 073,59** | **14 048,41** | **15 697,36** | **65 221,97** |

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare a fost concepută astfel încât, în ipoteza asigurării unor finanţări din fonduri publice la nivelul necesităţilor evidenţiate mai sus, să asigure stoparea degradării infrastructurii şi ***recuperarea progresivă, în cca 20 de ani, a deficitului actual de performanţă al infrastructurii feroviare***.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare este complementară Master Planului General de Transport al României, în sensul că dezvoltă şi detaliază recomandările strategice generale ale MPGT privind consolidarea poziţiei transportului feroviar pe piaţa internă a transporturilor.

Având în vedere că Master Planul General de Transport a fost aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016, fapt care îi conferă statutul de document de referinţă privind politica de stat în domeniul transporturilor, precum şi prin prisma corelării cu proiecţiile financiare ale MPGT, rezultă că este îndeplinită condiţia sustenabilităţii financiare a strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare.

## Măsuri necesare pentru asigurarea fezabilităţii strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare

Dincolo de sustenabilitatea financiară şi de conformitatea cu politica naţională şi cea europeană în domeniul transporturilor, fezabilitatea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare este condiţionată inclusiv de întrunirea cumulativă a unor condiţii care exced domeniul de acţiune al administratorului infrastructurii feroviare şi, în unele cazuri, chiar al sistemului feroviar în ansamblu.

Este necesară reconsiderarea rolului transportului feroviar în cadrul sistemului naţional de transport, în sensul valorificării avantajelor sale economice intrinseci în scopul creşterii eficienţei economice a sistemului naţional de transport şi a reducerii costurilor economiei naţionale generate de domeniul transporturilor (a se vedea paragraful 11.1 din strategie).

Echilibrarea şanselor competitive ale modurilor de transport pe piaţa internă a transporturilor terestre reprezintă o pre-condiţie pentru reabilitarea transportului feroviar şi, implicit, pentru a asigura fezabilitatea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Aceasta implică eliminarea distorsiunilor existente pe această piaţă în ceea ce priveşte mediul concurenţial între modurile de transport, în scopul asigurării cadrului necesar pentru echilibrarea modală a sistemului naţional de transport (a se vedea paragraful 11.2 din strategie). Trebuie menţionat că Programul Naţional de Redresare şi Rezilienţă al României include asumarea unui obiectiv de reformă în acest sens, prin implementarea unui nou sistem de taxare a transportului rutier orientat spre internalizarea costurilor externe generate de acest mod de transport.

Este necesară implementarea unor reguli uniforme cu privire la finanţarea infrastructurilor de transport, în conformitate cu recomandările Master Planului General de Transport, în scopul de a asigura stabilitatea şi predictibilitatea finanţării acestor infrastructuri. În particular, regulile uniforme cu privire la finanţarea infrastructurilor de transport trebuie să asigure aplicarea prevederilor legislaţiei naţionale şi europene cu privire la acoperirea necesităţilor de finanţare a infrastructurii feroviare (a se vedea paragraful 11.3 din strategie).

Este imperios necesară consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al pasagerilor, în scopul asigurării cadrului necesar care să permită crearea unei alternative viabile şi atractive în raport cu varianta transportului rutier individual, cu consecinţe privind reducerea gradului de suprasolicitare a infrastructurii rutiere şi, implicit, fluidizarea traficului pe reţeaua rutieră naţională. În caz contrar, orice efort privind reabilitarea infrastructurii feroviare ar putea fi compromis prin menţinerea, în domeniul traficului feroviar de călători, a unei oferte de servicii insuficiente din punct de vedere cantitativ şi neatractive pentru clienţi din perspectiva nivelului de performanţă şi calitate a serviciilor (a se vedea paragraful 11.4 din strategie).

În perioada de tranziţie privind internalizarea costurilor externe ale transporturilor în vederea asigurării unui mediu competiţional echilibrat şi echitabil între modurile de transport, necesitatea transferului către calea ferată a unor fluxuri de marfă transportate în prezent pe căile rutiere conduce la necesitatea implementării urgente a unor măsuri de promovare a transportului intermodal/combinat de marfă şi a transportului feroviar de marfă în vagoane izolate, în scopul echilibrării competiţiei intermodale pe piaţa expediţiilor de marfă de dimensiuni mici (a se vedea paragraful 11.5 din strategie).

Implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, ca obligaţie asumată prin contractul de performanţă şi activitate al administratorului infrastructurii feroviare (a se vedea paragraful următor), impune necesitatea asigurării unui plan multianual de finanţare a infrastructurii feroviare, stabilit astfel încât să asigure acoperirea de o manieră predictibilă a necesităţilor de finanţare fundamentate în cadrul strategiei, evidenţiate în paragraful anterior. De asemenea, este necesară implementarea mecanismelor legale de finanţare multianuală a acţiunilor care se derulează pe intervale de timp care depăşesc orizontul unui an caledaristic (a se vedea paragraful 11.6 din strategie).

## Implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii

### Situaţia actuală

Strategia de dezvoltare a infrastructurii a fost aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 985/2020. Ca urmare, această strategie are în prezent statutul de document de referinţă privind politicile publice în domeniul transportului feroviar. Documentul este publicat pe site-ul Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii la adresa

<http://mt.gov.ro/web14/strategia-in-transporturi/transporturi-strategie/strategii-sectoriale-politici-programe>

şi pe site-ul CFR SA, administratorul infrastructurii feroviare, la adresa

<http://cfr.ro/index.php/ct-menu-item-3/ct-menu-item-55/strategia-de-dezvoltare-a-infrastructurii-feroviare>.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 202/2016, care transpune Directiva 2012/34/UE, în cursul anului 2021, între Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii -în numele statului- şi administratorul infrastructurii feroviare a fost încheiat ***Contractul de activitate şi performanţă al Companiei Naţionale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A.pentru perioada 2021-2025***. Contractul a fost aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 920/2021 şi este publicat pe site-ul CFR SA, administratorul infrastructurii feroviare, la adresa

<http://cfr.ro/index.php/ct-menu-item-3/contractul-de-activitate-2021-2025>

În conformitate cu prevederile art. 2 (*Obiectul Contractului*): “Prezentul Contract stabileşte drepturile şi obligaţiile reciproce ale CFR SA şi ale Ministerului pentru asigurarea funcţionării infrastructurii feroviare, care să garanteze desfăşurarea transporturilor de marfă şi de călători pe căile ferate române în condiţii de performanţă şi siguranţă a circulaţiei, în conformitate cu legislaţia în vigoare. De asemenea, contractul stabileşte regulile şi responsabilităţile privind monitorizarea şi evaluarea performanţei activităţii CFR SA, prin intermediul Indicatorilor de Performanţă şi Monitorizare”.

În conformitate cu prevederile art. 4 (*Obiective de nivel înalt pentru Sectorul Feroviar*) alin. (2) din contract, acest contract “stabileşte obligaţiile asumate de către CFR SA şi de către Minister privind colaborarea în vederea realizării obiectivelor strategice stabilite în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 985/2020”.

Altfel spus, acest contract constituie instrumentul legal care stabileşte, pe de o parte, angajamentul reciproc al ministerului şi al administratorului infrastructurii feroviare cu privire la implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii, iar pe de altă parte stabileşte responsabilităţile asumate de cele două părţi în acest scop. Astfel, conform prevederilor art. 5 (*Roluri şi Responsabilităţi*) din contract se stabilesc următoarele **principii** care reglementează relaţiile dintre părţile contractante:

1. „Responsabilităţile şi obligaţiile principale ale Ministerului prevăzute prin prezentul Contract au în vedere asigurarea resurselor financiare de la bugetul de stat necesare îndeplinirii obiectivelor stabilite în strategia prevăzută la art. 4 alin. (2), cu respectarea prevederilor art. 8 alin. (4) din Legea nr. 202/2016, precum şi asigurarea cadrului legislativ care să permită desfăşurarea activităţii CFR SA în condiţii normale, într-un cadru concurenţial echitabil în raport cu alte moduri de transport”.
2. „Responsabilităţile şi obligaţiile principale ale CFR SA prevăzute prin prezentul Contract au în vedere îndeplinirea obiectivelor stabilite în strategia prevăzută la art. 4 alin.(2), cu respectarea prevederilor legale în vigoare, în scopul derulării în bune condiţii a serviciilor de transport feroviar, a satisfacerii integrale a cererilor de transport pe calea ferată şi a creşterii competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă a transporturilor”.

În cadrul contractului sunt prevăzute necesităţile de finanţare din fonduri publice ale administratorului infrastructurii, stabilite pe baza strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare astfel încât să asigure realizarea obiectivelor asumate prin strategie.

De asemenea, în cadrul contractului sunt stabilite fondurile publice alocate administratorului infrastructurii în scopul realizării obiectului contractului. Fondurile publice alocate includ atât fondurile naţionale cât şi fondurile europene nerambursabile. Tabelul următor sintetizează situaţia necesarului de finanţare şi a fondurilor alocate pentru categoriile de cheltuieli care se finanţează din fonduri naţionale.

Tabelul 6 - Fonduri publice naţionale alocate pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr****crt** | **Categorie fonduri** | **Fonduri publice** [mii lei] |
| **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025\*** | **Total****2021- 2025** |
| **1** | Întreţinerea şi asigurarea funcţionării infrastructurii feroviare publice | Fonduri necesare | 2 215 147 | 2 929 578 | 3 187 334 | 3 206 574 | 3 225 813 | **14 764 446** |
| Fonduri alocate | 1 404 019 | 1 340 935 | 1 387 565 | 1 385 816 | - | **5 518 335** |
| **2** | Reparaţiile curente ale infrastructurii feroviare publice | Fonduri necesare | 271 667 | 273 889 | 265 067 | 250 000 | 234 733 | **1 295 356** |
| Fonduri alocate | 41 908 | 50 000 | 50 000 | 50 000 | - | **191 908** |
| **3** | Reînnoirea infrastructurii feroviare publice | Fonduri necesare | 401 751 | 727 081 | 1 138 800 | 1 635 177 | 2 300 872 | **6 203 680** |
| Fonduri alocate | 70 954 | 123 076 | 98 924 | 82 000 | - | **374 955** |

\* *Conform legislaţiei naţionale, alocările estimate de fonduri publice pentru anul 2025 urmează să fie stabilite prin legea bugetului de stat pentru anul 2022*

*Sursa: HG nr. 920/2021, anexa nr. 9 şi anexa nr. 10*

Contractul stabileşte un set amplu de indicatori de performanţă ai infrastructurii, prin care se măsoară activitatea CFR SA destinată realizării obiectivelor stabilite prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Pe baza finanţării asigurate, contractul stabileşte obiectivele (ţintele) asociate acestor indicatori de performanţă. O sinteză a obiectivelor asociate principalilor indicatori de performanţă ai infrastructurii feroviare este prezentată în tabelul următor (sursa: HG nr. 920/2021, anexa nr. 8).

Tabelul 7 - Evoluţia indicatorilor de performanţă ai administrării infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Indicator** | **UM** | **Obiective** |
| **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
| A.1 - Viteza tehnică asigurată | km/h | 68,20 | 67,80 | 66,51 | 65,06 | - |
| A.2 - Grad de utilizare a performanţelor proiectate | % | 79,02 | 77,73 | 76,25 | 74,58 | - |
| A.3.1 - Valoare indisponibilitate | zile\*km | 768 807,36 | 816 074,33 | 870 371,05 | 934 014,94 | - |
| A.4 - Numărul punctelor periculoase eliminate prin reparaţii curente | nr | 1 | 3 | 3 | 3 | - |
| B.1 - Lungime linie reînnoită (refacţie) | km | 9,9 | 22,6 | 17,2 | 15,3 | - |
| B.2.1 - Număr puncte periculoase eliminate prin reînnoire | nr | 8 | 9 | 9 | 9 | - |
| C.1 - Punctualitatea trenurilor de călători | min/100 tren\*km | 1,45 | 1,52 | 1,61 | 1,72 | - |
| C.2 - Predictiblitatea trenurilor de călători | % | 99,21 | 99,16 | 99,10 | 99,04 | - |
| C.3 - Punctualitatea trenurilor de marfă | min/100 tren\*km | 0,98 | 1,03 | 1,09 | 1,17 | - |
| C.4 - Indicele de siguranţă a circulaţiei trenurilor | nr / mil.tren\*km | 0,76 | 0,80 | 0,84 | 0,88 | - |
| C.5.1 - Număr treceri la nivel modernizate | nr | 21 | 56 | 65 | 14 | - |
| D.1.1 - Parcursul trenurilor de călători pe reţea | tren\*km | 55 797 249,0 | 61 571 288,8 | 61 483 558,2 | 61 509 198,0 | - |
| D.2.1 - Parcursul trenurilor de marfă pe reţea | tren\*km | 21 126 950,0 | 21 232 584,8 | 21 338 747,7 | 21 445 441,4 | - |
| E.1.1 - Lungime linie electrificată | km | 4 032,4 | 4 032,4 | 4 032,4 | 4 032,4 | - |

### Acţiuni necesare în vederea susţinerii eficiente a realizării obiectivelor privind creşterea traficului feroviar

Prin Programul Naţional de Redresare şi Rezilienţă (PNRR) au fost asumate două obiective relevante de reformă în domeniul transporturilor. Aceste obiective vizează creşterea cu 25% până în anul 2026 a traficului feroviar derulat pe reţeaua feroviară din România (a se vedea capitolul 4 de mai jos).

După cum s-a evidenţiat în paragraful 2.3 de mai sus, unul dintre obiectivele strategice globale asumat prin Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare vizează **creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă** (obiectivul strategic general A). Acţiunile strategice identificate drept necesare pentru atingerea acestui obiectiv strategic vizează asigurarea suportului logistic al creşterii parametrilor de performanţă şi calitate ai serviciilor de transport feroviar, prin creşterea performanţelor circulaţiei trenurilor şi prin asigurarea serviciilor şi facilităţilor necesare în vederea creşterii atractivităţii transportului feroviar. Ca urmare, implementarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare are un rol esenţial din perspectiva realizării obiectivelor asumate prin PNRR privind creşterea semnificativă a transportului feroviar în perioada următoare, prin transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport.

Pe de altă parte, analizele efectuate în contextul definirii PNRR au condus la identificarea unor proiecte prioritare în domeniul dezvoltării infrastructurii feroviare, suplimentare faţă de cele propuse în cadrul strategiei pentru perioada 2021-2025.

Având în vedere considerentele prezentate anterior, sunt necesare următoarele acţiuni specifice pentru a asigura implementarea eficientă a strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, cu rezultate care să susţină în mod eficient realizarea obiectivelor asumate prin PNRR privind creşterea traficului feroviar prin transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport:

1. Redimensionarea planului multianual de finanţare a infrastructurii feroviare şi actualizarea subsecventă a contractului de activitate şi performanţă al administratorului infrastructurii prin actul adiţional aferent anului 2022. Redimensionarea trebuie să ia în considerare acoperirea adecvată a necesităţilor de finanţare stabilite prin HG nr. 985/2020, fondurile alocate prin PNRR pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare şi asigurarea resurselor necesare pentru realizarea obiectivelor asumate prin PNRR privind creşterea cu 25% până în anul 2026 a traficului feroviar derulat pe reţeaua feroviară din România.
2. Actualizarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare şi corelarea cu PNRR, prin includerea acţiunilor şi măsurilor prioritare specifice prevăzute prin PNRR şi luarea în considerare a resurselor financiare suplimentare asigurate prin PNRR. De asemenea, actualizarea strategiei va analiza neesitatea şi oportunitatea recalibrării unor acţiuni strategice din perspectiva realizării obiectivelor asumate prin PNRR privind creşterea cu 25% până în anul 2026 a traficului feroviar derulat pe reţeaua feroviară din România.
3. Implementarea proiectelor de investiţii prevăzute în PNRR, suplimentare faţă de cele deja propuse în cadrul strategiei pentru perioada 2021-2025.

Acţiunile privind implementarea efectivă a prevederilor strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare sunt evidenţiate în paragrafele 5.2 şi 6.2 de mai jos, în contextul acţiunilor destinate iniţierii şi susţinerii transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport de călători şi, respectiv, de marfă.

Exp

loatare

# Prioritizarea investiţiilor feroviare

În cadrul procesului de pregătire pentru noul cadru financiar multi-anual 2021-2027, condiţia favorizantă pentru Programul Operaţional Transport o reprezintă planificarea strategică a investiţiilor. Acest lucru se realizează prin planul investiţional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport 2021-2030 cu un rol triplu:

* prioritizare a investiţiilor constituind o condiţie favorizantă în vederea noului cadru financiar multianual,
* actualizare a strategiei de implementare a Master Planului General de Transport al României,
* document cadru de referinţă pentru politicile publice relevante şi pentru toate instituţiile implicate în realizarea obiectivelor de infrastructură de transport naţională.

**În ce priveşte prioritizarea proiectelor, Planul investiţional răspunde necesităţii unui sistem de indicatori în baza căruia a fost definitivată atât prioritizarea propriu-zisă a proiectelor cât şi strategia de finanţare, secţiunea privind prioritizarea proiectelor din planul investiţional fiind comună cu cea din prezentul plan de acţiune**. Astfel, pentru dezvoltarea sectorului feroviar au fost identificate câteva obiective specifice care să contribuie la atingerea obiectivului general de bună conectivitatea feroviară şi complementaritate cu alte moduri de transport, respectiv:

* Obiectivul de eficienţă economică: dezvoltarea unui sistem de transport feroviar care generează beneficii mai mari decât costurile înregistrate;
* Obiectivul de echitate: costurile şi veniturile unui sistem de transport vor fi distribuite corect între cetăţeni, industrii şi între zone geografice;
* Obiectivul de siguranţă: infrastructura şi serviciile de transport vor fi furnizate astfel încât să protejeze persoanele împotriva vătămării sau a deceselor;
* Obiectivul de integrare: sistemul de transport va permite persoanelor (inclusiv pentru cele cu mobilitate redusă) să călătorească confortabil şi sigur, utilizând o varietate de moduri de transport şi să minimizeze costurile de transport de mărfuri;
* Obiectivul de mediu: sistemul de transport va proteja mediul înconjurător sprijinind dezvoltarea socială şi economică în folosul prezentei generaţii dar şi a celor viitoare.

Pentru stabilirea nevoilor prioritare feroviare totale s-a identificat nevoia de conectivitate, s-au definit coridoarele de conectivitate, reţeaua feroviară, lista de proiecte care au fost prioritizate şi ierarhizate în aşa fel încât să se obţină un rezultat fundamentat în funcţie de criterii ştiinţifice, concrete şi corecte:

******

Figura 4 - Etapele stabilirii nevoilor prioritare feroviare

Strategia de prioritizare a proiectelor s-a realizat în concordanţă cu metodologia agreată cu Comisia Europeană, similară cu cea din Master Planul General de Transport. În fapt, considerăm astfel, că se realizează o actualizare a strategiei de implementare în baza aceloraşi priorităţi de conectivitate identificate în documentul strategic de programare a investiţiilor în transport.

Lista de proiecte, după aplicarea criteriilor prezentate, este structurată în funcţie de stadiul proiectelor. Astfel, investiţiile care fac parte din strategia de implementare sunt reprezentate de:

* **Proiecte aflate în faza de execuţie** (lucrări care vor fi fazate şi finalizate în următorul cadru financiar) şi fac parte din scenariul de referinţă;
* **Proiecte lansate spre a fi implementate** (achiziţie publică demarată pentru realizarea documentaţiei tehnico-economice sau pentru execuţie) şi fac parte din scenariul de referinţă;
* **Proiecte din lista prioritizată.**

Prioritizarea proiectelor reprezintă un pas foarte important în definirea programului de investiţii, dată fiind situaţia în care investiţiile identificate ca fiind necesare depăşesc semnificativ bugetul disponibil. Aceasta implică necesitatea ierarhizării proiectelor potrivit unui set de criterii de evaluare predefinite, care să asigure un proces de prioritizare corect şi neutru, elaborat pe baze independente şi ştiinţifice. Adăugarea limitărilor de finanţare la lista de proiecte ierarhizate va avea ca rezultat obţinerea strategiei de implementare.

Prin urmare, metodologia analizei multicriteriale (AMC) pentru proiectele reţelei primare se bazează pe următoarele criterii:

1.     **Eficienţă economică** – 35%

2.     **Reducerea emisiilor de carbon** – 20%

3.     **Conectivitate strategică** – 25%

4.     **Utilizarea duală a infrastructurii** – 15%;

5.     **Maturitatea pregătirii proiectului** – 5%

Metodologia de evaluare pentru fiecare criteriu este sintetizată în tabelul de mai jos:

Tabelul 8 - Metodologia de evaluare în funcţie de criterii

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr. Crt.** | **Obiectiv** | **Pondere** | **Criteriu de evaluare** | **Modul de punctare** |
| 1 | **Eficienţă economică** | 35% | Pe baza Ratei interne de rentabiltiate economică (RIRE) a proiectului | Au fost alocate 35 puncte pentru proiectul cu valoarea RIRE cea mai mare (Bucureşti - Craiova – RIRE 35). Pentru valorile intermediare între 0 şi 35, punctajul a fost alocat proporţional. |
| 2 | **Reducerea emisiilor de carbon** | 20% | Pe baza contribuţiei proiectului la ţinta naţională de reducere a emisiilor | Intervalul 0-100 puncte. Proiectul cu cea mai mare cantitate de tone echivalent CO2 redusă primeşte 20 puncte (Bucureşti - Craiova), iar punctajul pentru celelalte proiecte este redus proporţional |
| 3 | **Conectivitatea strategică** | 25% | În funcţie de apartenenţa la reţeaua naţională primară/secundară, TEN-T sau alte reţele | 100 puncte pentru proiectele TEN-T aflate pe reţeaua primară, 80 puncte pentru proiectele TEN-T care nu sunt pe reţeaua primară, 50 puncte pentru proiectele de pe reţeaua secundară, 20 puncte pentru proiectele de pe alte reţele. |
| 4 | **Utilizarea duală a infrastructurii** | 15% | Pe baza importanţei pentru mobilitatea militară pe teritoriul României | 0-100 puncte împărţite pe 3 intervale: 100-66, 65-33, 32-1. Proiectele de categoria A, conform clasificaţiei date de către Ministerul Apărării Naţionale, primesc maxim 100 puncte şi minim 66 puncte, în funcţie de ordinea de pe listă (reducerea proporţională până la minimul intervalului), similar pentru proiectele de categoria B şi C. Pentru proiectele în afara celor 3 categorii (liste) 0 puncte. |
| 5 | **Maturitatea pregătirii proiectului** | 5% | Pe baza stadiului de pregătire a proiectului | Studiu de fezabilitate (cu acord de mediu emis) finalizat – 100 puncte. Studiu de fezabilitate (cu acord de mediu emis) cu nevoie de actualizare – 85 puncte. Studiu de fezabilitate (fără acord de mediu) în elaborare – 50 puncte. Studiu de fezabilitate (fără acord de mediu) în faza de licitaţie – 20 puncte. Fără studiu de fezabilitate – 0 puncte. |

Astfel, metodologia de evaluare a criteriilor, respectiv prioritizarea a fost realizată pentru 20 de proiecte care însumează un total de 2586.8 km şi un cost total estimat de 12.8 mld. EUR.

Tabelul 9 - Metodologia de prioritizare a reţelei feroviare

*(M – Modernizare, E – Electrificare, D - dublare, R - Reînnoire)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr. Crt** | **Proiect** | **Reţea TEN-T** | **Tip Intervenţie** | **L****(km)** | **Cost estimat (mil.EUR)** | **Eficienţa economică** | **Reducerea emisiilor de carbon** | **Conectivitatea strategică** | **Utilizarea duală** | **Maturitatea pregătirii proiectului** | **Punctaj** |
| **fără TVA** | **cu TVA** | **Scor EIRR (%)** | **Punctaj EIRR** | **Valoare emisii de carbon (kt)** | **Punctaj emisii** **de carbon** | **Apartenenţă reţea** | **Punctaj reţea** | **Prioritate** **NATO - MAPN** | **Punctaj prioritate** **NATO - MAPN** | **Stadiu pregatire proiect** | **Punctaj pregatire proiect** |
| **35%** | **20%** | **25%** | **15%** | **5%** | **100%** |
| 1 | ***Port Constanţa - Palas\**** | *Core* | **M+D** | 180.0 | 727.4 | 865.6 | 2.71 | ***19.37*** | 12,454,241 | ***5.16*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 1 | ***15.00*** | Contract | ***5.00*** | ***69.53*** |
| 2 | ***Complex feroviar Bucureşti \**** | *Core* | **M+E+D** | 600.0 | 1000.0 | 1190.0 | 2.71 | ***19.37*** | 12,454,241 | ***5.16*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 1 | ***15.00*** | MPGT | ***0.00*** | ***64.53*** |
| 3 | ***Predeal - Braşov*** | *Core* | **M** | 27.0 | 630.0 | 749.7 | 6.86 | ***28.56*** | 18,276,015 | ***7.57*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 1 | ***15.00*** | Contract | ***5.00*** | ***81.13*** |
| 4 | ***Giurgiu Frontieră - Bucureşti \*\**** | *Core* | **M+E** | 99.0 | 577.7 | 687.4 | 1.65 | ***17.03*** | 10,250,451 | ***4.25*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 1 | ***15.00*** | Contract | ***5.00*** | ***66.28*** |
| 5 | ***Ploieşti Triaj - Focşani*** | *Core* | **M** | 143.0 | 572.0 | 680.7 | 9.14 | ***33.61*** | 33,407,371 | ***13.84*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 1 | ***15.00*** | Contract | ***5.00*** | ***92.44*** |
| 6 | ***Focşani - Roman*** | *Core* | **M** | 147.0 | 588.0 | 699.7 | 2.95 | ***19.90*** | 12,734,742 | ***5.28*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 3 | ***5.00*** | Contract | ***5.00*** | ***60.18*** |
| 7 | ***Roman - Paşcani*** | *Core* | **M** | 41.0 | 164.0 | 195.2 | 0.23 | ***13.88*** | 2,176,903 | ***0.90*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 3 | ***5.00*** | Contract | ***5.00*** | ***49.78*** |
| 8 | ***Paşcani - Suceava - Dărmăneşti*** | *Core* | **M** | 71.0 | 284.0 | 338.0 | 1.14 | ***15.90*** | 4,711,528 | ***1.95*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 3 | ***5.00*** | Contract | ***5.00*** | ***52.85*** |
| 9 | ***Dărmăneşti - Vicşani Frontieră*** | *Core* | **M+E** | 34.0 | 57.0 | 67.8 | -6.04 | ***0.00*** | 192,311 | ***0.08*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 3 | ***5.00*** | Contract | ***5.00*** | ***35.08*** |
| 10 | ***Bucureşti - Craiova*** | *Core* | **M** | 209.0 | 1254.0 | 1492.3 | 9.77 | ***35.00*** | 48,281,132 | ***20.00*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 1 | ***15.00*** | MPGT | ***0.00*** | ***95.00*** |
| 11 | ***Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeş*** | *Core* | **M+D partial** | 234.0 | 2110.1 | 2511.0 | 0.54 | ***14.57*** | 13,872,206 | ***5.75*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 1 | ***15.00*** | Contract | ***5.00*** | ***65.31*** |
| 12 | ***Suceava - Ilva Mică*** | *Core* | **M** | 191.0 | 1807.5 | 2150.9 | -0.95 | ***11.27*** | 8,479,162 | ***3.51*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 3 | ***5.00*** | MPGT | ***0.00*** | ***44.78*** |
| 13 | ***Ilva Mică - Apahida*** | *Core* | **M** | 119.0 | 714.0 | 849.7 | 5.02 | ***24.48*** | 15,792,005 | ***6.54*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 1 | ***15.00*** | MPGT | ***0.00*** | ***71.03*** |
| 14 | ***Teiuş - Cp. Turzii*** | *Core* | **M** | 51.0 | 306.0 | 364.1 | 6.26 | ***27.23*** | 9,805,898 | ***4.06*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 1 | ***15.00*** | MPGT | ***0.00*** | ***71.29*** |
| 15 | ***Cp. Turzii - Cluj Napoca*** | *Core* | **M** | 51.0 | 484.5 | 576.6 | 3.70 | ***21.56*** | 6,631,048 | ***2.75*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 1 | ***15.00*** | MPGT | ***0.00*** | ***64.31*** |
| 16 | ***Buzău - Făurei*** | *Comprehensive* | **R** | 40.0 | 160.0 | 190.4 | 0.99 | ***15.56*** | 1,818,795 | ***0.75*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 1 | ***15.00*** | MPGT | ***0.00*** | ***56.32*** |
| 17 | ***Făurei - Feteşti*** | *Comprehensive* | **R** | 89.0 | 356.0 | 423.6 | -1.44 | ***10.18*** | 2,354,655 | ***0.98*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 3 | ***5.00*** | MPGT | ***0.00*** | ***41.16*** |
| 18 | ***Paşcani - Iaşi - Ungheni*** | *Core* | **M+E partial** | 97.0 | 388.0 | 461.7 | 2.50 | ***18.91*** | 8,279,850 | ***3.43*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 3 | ***5.00*** | Contract | ***5.00*** | ***57.34*** |
| 19 | ***Timişoara - Stamora Moraviţa Fr.\*\*\**** | *Core* | **M+E** | 56.0 | 120.0 | 142.8 | -1.77 | ***9.45*** | 4,236,081 | ***1.75*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 1 | ***15.00*** | MPGT | ***0.00*** | ***51.21*** |
| 20 | ***Craiova - Calafat \*\*\**** | *Core* | **M+E** | 107.8 | 561.3 | 667.9 | -1.77 | ***9.45*** | 4,236,081 | ***1.75*** | Primara | ***25.00*** | Prioritatea 1 | ***15.00*** | Contract | ***5.00*** | ***56.21*** |
|  | ***Total*** |  |  | ***2586.8*** | ***12861.4*** | ***15305.1*** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Aşadar, în urma prioritizării pe baza criteriilor stabilite s-a realizat o ierarhizare a celor 20 de proiecte în funcţie de punctajul obţinut. Ecartul punctajelor este de la 30.98 puncte (proiectul Făurei - Feteşti) la 95.00 puncte (proiectul Bucureşti - Craiova).

Tabelul 10 - Lista proiectelor feroviare prioritizate şi ierarhizate, localizate pe reţeaua primară

*(M – Modernizare, E – Electrificare, D - dublare, R - Reînnoire)*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr. Crt.** | **Proiect** | **Tip Intervenţie** | **Lungime (km)** | **Cost estimat (mil. EUR fără TVA )** | **Cost estimat****(mil.EUR cu TVA)** | **Punctaj** |
| 1 | ***Bucureşti - Craiova*** | **M** | 209.0 | 1254.0 | 1492.3 | ***95.00*** |
| 2 | ***Ploieşti Triaj - Focşani*** | **M** | 143.0 | 572.0 | 680.7 | ***92.44*** |
| 3 | ***Predeal - Braşov*** | **M** | 27.0 | 630.0 | 749.7 | ***81.13*** |
| 4 | ***Teiuş - Cp. Turzii*** | **M** | 51.0 | 306.0 | 364.1 | ***71.29*** |
| 5 | ***Ilva Mică - Apahida*** | **M** | 119.0 | 714.0 | 849.7 | ***71.03*** |
| 6 | ***Port Constanţa - Palas\**** | **M+D** | 180.0 | 727.4 | 865.6 | ***69.53*** |
| 7 | ***Giurgiu Frontieră - Bucureşti \*\**** | **M+E** | 99.0 | 577.7 | 687.4 | ***66.28*** |
| 8 | ***Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeş*** | **M+D parţial** | 234.0 | 2110.1 | 2511.0 | ***65.31*** |
| 9 | ***Complex feroviar Bucureşti \**** | **M+E+D** | 600.0 | 1000.0 | 1190.0 | ***64.53*** |
| 10 | ***Cp. Turzii - Cluj Napoca*** | **M** | 51.0 | 484.5 | 576.6 | ***64.31*** |
| 11 | ***Focşani - Roman*** | **M** | 147.0 | 588.0 | 699.7 | ***60.18*** |
| 12 | ***Paşcani - Iaşi - Ungheni*** | **M+E parţial** | 97.0 | 388.0 | 461.7 | ***57.34*** |
| 13 | ***Buzău - Făurei*** | **R** | 40.0 | 160.0 | 190.4 | ***56.32*** |
| 14 | ***Craiova - Calafat \*\*\**** | **M+E** | 107.8 | 561.3 | 667.9 | ***56.21*** |
| 15 | ***Paşcani - Suceava - Dărmăneşti*** | **M** | 71.0 | 284.0 | 338.0 | ***52.85*** |
| 16 | ***Timişoara - Stamora Moraviţa Fr.\*\*\**** | **M+E** | 56.0 | 120.0 | 142.8 | ***51.21*** |
| 17 | ***Roman - Paşcani*** | **M** | 41.0 | 164.0 | 195.2 | ***49.78*** |
| 18 | ***Suceava - Ilva Mică*** | **M** | 191.0 | 1807.5 | 2150.9 | ***44.78*** |
| 19 | ***Făurei - Feteşti*** | **R** | 89.0 | 356.0 | 423.6 | ***41.16*** |
| 20 | ***Dărmăneşti - Vicşani Frontieră*** | **M+E** | 34.0 | 57.0 | 67.8 | ***35.08*** |
|  | ***Total*** |  | ***2586.8*** | ***12861.4*** | ***15305.1*** |  |

Deciziile de finanţare în domeniul feroviar depind de modul de abordare al proiectelor de modernizare, în vederea atingerii standardelor impuse la nivel de regulament european. Astfel cele două abordări sunt:

***1. Implementarea fazată care prevede două etape:***

**a) etapa I** – lucrări de tip reînnoiri pe liniile directe, implementate într-o manieră accelerată, care vizează eliminarea tuturor restricţiilor de viteză prin înlocuirea cadrului piatră spartă (track beds) – traverse şi prinderi (rail sleepers and rail fasteners) – şină (steel rail) şi a aparatelor de cale (rail switches);

**b) etapa a II-a** – lucrări de modernizare complete, pe liniile directe şi abătute în special pentru poduri, podeţe, tuneluri, care prevăd reutilizarea în procente ridicate a elementelor schimbate în prima etapă, la care se adaugă şi introducerea sistemului ERTMS.

În această abordare fazată, etapa 1 este complementară cu etapa a II-a, lucrările la infrastructura feroviară fiind stabilite integrat încă de la început.

***2. Modernizare completă în cadrul unui proiect integrat***

Alocările financiare aferente proiectelor depind de abordările menţionate, studiile de fezabilitate definind sectoarele de cale ferată care necesită modernizare completă şi cele care asigură standardele europene printr-un proces fazat.

Având în vedere corelarea cu investiţiile aferente PNRR (modernizare completă, renewal, quick wins, centralizări), în cadrul POT sunt propuse la finanţare o serie de proiecte desfăşurate în tabelul următor.

Tabelul 11 - Proiectele finanţate din POT

| **Nr. Crt.** | **Proiect** | **Tip Intervenţie** | **Lungime (km)** | **Cost estimat total – modernizare completă (mil. EUR fără TVA )** | **Valoare propusă la finanţare din POT (mil. EUR fără TVA )** | **Observaţii** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | **Predeal - Braşov** | ***M*** | 27.0 | 630 | 630 | ”Missing link” pe principala conexiune feroviară Constanţa – Curtici – finanţare integrală din POT.  |
| 2 | **Craiova - Dr. Tr. Severin - Caransebeş** | ***M+D parţial*** | 234.0 | 2110.1 | 865 | Faza 1 - Modernizare completă pe secţiunile-cheie ale sectorului critic Gârniţa - Balota - Dr.Tr.Severin (declivitatea ridicată, raze de curbură mici, rocă nefavorabilă construcţiilor)Faza 2 - Finalizare modernizare post 2027 |
| 3 | **Teiuş - Cp. Turzii - Cluj-Napoca** | ***M*** | 102 | 790.5 | 580 | Missing Link între principalul coridor feroviar (Constanţa - Bucureşti - Braşov - Curtici) şi proiectul Cluj-Napoca - Episcopie Bihor din PNRR – finanţare integrală din POT |
| 4 | **Port Constanţa - Palas** | ***M+D*** | 180.0 | 727.4 | 246 | Faza 1 - Modernizare completă pe secţiunile-cheie ale sectorului de acces în port (Palas - Port Constanţa) între Agigea Ecluză şi Terminal FerryBoat precum si grupa B din port.Faza 2 - Finalizare modernizare post 2027 |
| 5 | **Complex feroviar Bucureşti** | ***M+E+D*** | 600.0 | 1000.0 | 250 | Faza 1 - Modernizare completă pe secţiunile-cheie ale sectorului de acces în Gara de Nord grupele A şi B, reactivarea unor racorduri, construcţia unor puncte de oprire (staţii CF) pentru aria metropolitană în noi de bazine de captare a pasagerilorFaza 2 - Finalizare modernizare post 2027 |
| 6 | **Paşcani - Iaşi - Ungheni** | ***M+E parţial*** | 97.0 | 388.0 | 388 | Conexiune a municipiului Iaşi la Magistrala 500 – finanţare integrală din POT şi principala legătură a Republicii Moldova la reţeaua TEN-T |
| 7 | **Ploieşti Triaj – Focşani – Roman - Paşcani** | ***M*** | 331 | 1324 | 352 | Faza 1 - Modernizare completă pe secţiunile-cheie ale sectoarelor feroviare pe care viteza de circulaţie este redusă (ex. Ploieşti - Buzău viteza actuală pe toată distanţa este 80 km/h)Faza 2 - Finalizare modernizare post 2027 |
| 8 | **Proiect reabilitare staţii** | ***M*** | - | 90 | 90 | Faza 1 - Reabilitare staţii prioritizateFaza 2 - Finalizare reabilitare post 2027 |
| 9 | **Proiect reabilitare poduri, podeţe, tuneluri** | ***M*** | - | 450 | 110 | Faza 1 - Reabilitare poduri, podeţe, tuneluri prioritizateFaza 2 - Finalizare reabilitare post 2027 |
| 10 | **Proiect de modernizare a** trecerilor la nivel cu calea ferată | ***M*** | - | 162 | 80 | Faza 1 - Modernizare treceri la nivel cu calea ferată prioritizateFaza 2 - Finalizare modernizare post 2027 |
| 11 | **Proiect de creştere a vitezei peste 160 km/h pe sectoarele modernizate** | ***M*** | - | 70 | 30 | Identificare şi realizare lucrări de valorificare superioară a sectoarelor modernizate pretabile pentru creşterea vitezei peste 160 km/h |
| 12 | **Studiu pentru trenul de mare viteză (HSR)** | ***S*** | n/a | 120 | 120 | Realizare studiu |
|  | **Total** | 1571 | 7862 | 3741 |  |
| **Proiecte de rezervă** |
|  | **Suceava - Ilva Mică** | ***M*** | 191 | 1807.5 | 1807.5 |  |
|  | **Ilva Mică - Apahida** | ***M*** | 119 | 714 | 714 |  |
|  | **Timişoara - Stamora Moraviţa frontieră** | ***M*** | 56 | 120.0 | 120.0 |  |
|  | **Total** | 366 | 2641,5 | 2641,5 |  |
|  | **Total general** |  | ***1937*** | ***10463,56*** |  |  |

# Creşterea traficului feroviar cu 25% până în anul 2026: analiză preliminară

## Analiza preliminară a obiectivelor asumate

Prin Programul Naţional de Redresare şi Rezilienţă (PNRR) au fost asumate două obiective relevante de reformă în domeniul transporturilor, respectiv:

1. ***creşterea numărului de călători din transportul feroviar cu o medie de 25% faţă de nivelul de referinţă din 2021;***
2. ***creşterea traficului feroviar de marfă cu cel puţin 25% până în 2026 faţă de 2020.***

În condiţiile în care în perioada recentă evoluţia traficului feroviar a fost relativ staţionară (a se vedea paragraful 2.2 de mai sus) şi nu există premise pentru o creştere accentuată în perioada următoare, inclusiv în ipoteza creşterii economiei naţionale, este evident că ***atingerea obiectivelor asumate este condiţionată de iniţierea şi susţinerea unei tendinţe de transfer modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate prin alte moduri de transport***, cu referire în principal la transportul rutier. În cele ce urmează sunt identificate obiectivele de transfer modal către calea ferată care asigură echivalenţa cu obiectivele asumate prin PNRR.

### Obiective privind transportul de călători

În ceea ce priveşte obiectivul de creştere a traficului feroviar de călători, este previzibil că traficul realizat în anul 2021 se va situa la parametri similari cu anul 2019, anul anterior pandemiei COVID-19. Pornind de la aceste premise, obiectivul asumat prin PNRR înseamnă:

* creşterea numărului de călători care utilizează transportul feroviar cu 17,427 milioane de unităţi (numărul de călători transportaţi pe calea ferată în 2019 a fost de 69,708 de milioane);
* creşterea parcursului total al călătorilor pe calea ferată[[7]](#footnote-7) cu 1.427 milioane de unităţi de transport (călători-km), în condiţiile în care parcursului total al călătorilor pe calea ferată realizat în 2019 a fost de 5.906 milioane de călători-km.

Având în vedere datele statistice privind traficul rutier public de călători realizat în anul 2019, respectiv:

* 355,556 milioane călători şi
* 20.553 milioane de unităţi de transport (călători-km),

obiectivul de creştere asumat prin PNRR echivalează cu transferul modal către calea ferată a următoarelor cote din traficul rutier public de călători realizat în anul 2019:

* **4,90%** în ceea ce priveşte numărul de călători;
* **7,18%** în ceea ce priveşte parcursul total al călătorilor (călători-km).

### Obiective privind transportul de marfă

În ceea ce priveşte obiectivul de creştere a traficului feroviar de marfă asumat prin PNRR, obiectivul asumat prin PNRR înseamnă:

* creşterea volumului de marfuri transportate pe calea ferată cu 12,418 milioane de tone, în condiţiile în care în 2020 s-au transportat 49,671 milioane de tone;
* creşterea parcursului total al mărfurilor pe calea ferată[[8]](#footnote-8) cu 3.078 milioane de unităţi de transport (tone-km), în condiţiile în care parcursului total al mărfurilor pe calea ferată realizat în 2020 a fost de 12.291 milioane de tone-km.

Având în vedere datele statistice privind traficul rutier de marfă realizat în anul 2020, respectiv:

* 266,523 milioane tone şi
* 55.026 milioane de unităţi de transport (tone-km),

obiectivul de creştere asumat prin PNRR echivalează cu transferul modal către calea ferată a următoarelor cote din traficul rutier de marfă realizat în anul 2020:

* **4,66%** în ceea ce priveşte volumul de marfuri transportate;
* **5,58%** în ceea ce priveşte parcursul total al mărfurilor (tone-km).

Trebuie însă avut în vedere că din totalul transporturilor rutiere de marfă, segmentul care trebuie luat în considerare în mod pragmatic pentru transferul modal către calea ferată este cel al expediţiilor de marfă transportate în autocamioane sau autotrenuri (autotractoare + remorci) cu capacitate de transport de peste 12 tone. Traficul rutier de marfă realizat în anul 2020 cu aceste tipuri de autovehicule a fost de:

* 151,640 milioane tone şi
* 16.458 milioane de unităţi de transport (tone-km),

Ca urmare, obiectivul de creştere asumat prin PNRR echivalează cu transferul modal către calea ferată a următoarelor cote din traficul rutier de marfă realizat în anul 2020 cu autovehicule de peste 12 tone:

* **8,19%** în ceea ce priveşte volumul de marfuri transportate;
* **18,67%** în ceea ce priveşte parcursul total al mărfurilor (tone-km).

*Menţiune: Cotele necesare de transfer modal menţionate mai sus sunt calculate pe baza datelor furnizate de Institutul Naţional de Statistică al României.*

După cum se arată în preambulul capitolului 6 de mai jos, prin PNRR sunt asumate o serie de obiective de reformă privind reducerea masivă a ponderii cărbunilor în procesele de producere a energiei. O consecinţă importantă a realizării acestor obiective va consta în reducerea semnificativă a transportului de cărbune pe calea ferată. Având în vedere ponderea importantă a cărbunelui în totalul mărfurilor transportate pe calea ferată, obiectivele privind cotele de transfer modal către calea ferată a traficului rutier de marfă realizat în anul 2020 cu autovehicule de peste 12 tone ar trebui majorate cu cel puţin 20% faţă de valorile determinate mai sus.

Ca urmare, obiectivul de creştere asumat prin PNRR echivalează în mod realist cu transferul modal către calea ferată a următoarelor cote din traficul rutier de marfă realizat în anul 2020 cu autovehicule de peste 12 tone:

* **9,83%** în ceea ce priveşte volumul de marfuri transportate cu autovehicule de peste 12 tone;
* **22,4%** în ceea ce priveşte parcursul total al mărfurilor (tone-km) transportate cu autovehicule de peste 12 tone.

## Modalităţi de bază pentru asigurarea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport

Analizele prezentate în cadrul Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, precum şi analizele efectuate în cadrul unor studii europene, au evidenţiat că iniţierea şi susţinerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport necesită două categorii relevante de acţiuni, respectiv:

1. Restabilirea unui mediu competiţional echitabil şi nediscriminatoriu între modurile de transport, de natură să permită ca preţurile serviciilor de transport să reflecte costurile reale de operare a acestor servicii. Implicit, se pune problema de a elimina actualul handicap competitiv al transportului feroviar în ceea ce priveşte preţurile serviciilor de transport, handicap care a fost generat în mod artificial prin externalizarea masivă către restul economiei naţionale a costurilor generate de alte moduri de transport, cu referire în principal la costurile generate de operarea serviciilor de transport rutier.
2. Creşterea nivelului de competitivitate al serviciilor de transport feroviar în raport cu alte moduri de transport, prin creşterea nivelului de performanţă şi calitate al acestor servicii, precum şi prin implementarea unor servicii cu nivel superior de adecvare în raport cu aşteptările beneficiarilor serviciilor de transport.

Implementarea cu succes a acestor acţiuni are un potenţial foarte ridicat de a conduce la comutarea opţiunilor beneficiarilor serviciilor de transport în ceea ce priveşte modurile de transport, cu efecte privind migrarea progresivă către calea ferată.

### Restabilirea unui mediu competiţional echitabil şi nediscriminatoriu între modurile de transport

#### Situaţia actuală

Numeroase studii realizate la nivel internaţional au generat rezultate convergente care evidenţiază ***eficienţa economică superioară a transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport***. Astfel:

* Transportul feroviar utilizează de 11 ori mai puţină energie per unitate de transport (călător-km sau tonă-km) decât transportul rutier, conform studiului “*Railway Handbook 2014 - Energy Consumption and CO2 Emissions - Focus on Infrastructure*” realizat în colaborare de UIC (Union International des Chemins de fer) şi IEA (International Energy Agency).
* Conform aceluiaşi studiu menţionat mai sus, infrastructura feroviară a transportat de 10 ori mai multe unităţi de transport per km decât infrastructura rutieră.
* Conform aceluiaşi studiu al UIC şi IEA, transportul feroviar generează emisii de gaze cu efect de seră per unitate de transport de 10 ori mai mici decât transportul rutier.
* Transportul rutier din România generează de 92 ori mai multe accidente decât transportul feroviar, prin prisma mediei accidentelor la un miliard de pasageri-km transportaţi calculată conform datelor furnizate de organismele naţionale (Institutul Naţional de Statistică, Poliţia Română).

Astfel de rezultate arată că transportul feroviar are costuri unitare reale mult mai mici decât cele ale transportului rutier. În condiţiile în care transportul terestru este preponderent în cadrul sistemului naţional de transport, rezultă că ***eficienţa economică a sistemului naţional de transport este direct proporţională cu cota modală a transportului feroviar***.

Cu toate acestea, politica de externalizare masivă a costurilor generate de transportul rutier anulează aceste avantaje economice intrinseci ale transportului feroviar şi permite operatorilor de transport rutier să ofere clienţilor preţuri substanţial mai mici decât preţurile serviciilor similare de transport feroviar. Această politică afectează semnificativ mediul concurenţial între modurile de transport şi generează în mod artificial un handicap competitiv al transportului feroviar în raport cu transportul rutier, dar şi în raport cu alte moduri de transport[[9]](#footnote-9).

Efectul acestor politici asupra pieţei transporturilor constă în migrarea masivă a clienţilor către alte moduri de transport, mai ales către transportul rutier, din cauza preţurilor mai atractive decât preţurile serviciilor de transport feroviar. Aceasta reprezintă principala cauză a declinului sever şi prelungit al transportului feroviar din România. Din perspectiva obiectivelor asumate privind creşterea transportului feroviar, aceasta reprezintă principalul obstacol care trebuie depăşit în vederea iniţierii şi susţinerii transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri.

Efectul acestor politici asupra economiei naţionale constă în creşterea costurilor suportate de bugetul de stat şi de alţi actori economici pentru susţinerea componentelor externalizate ale costurilor de operare a transporturilor rutiere. Conform unui studiu recent[[10]](#footnote-10) al Comisiei Europene, în România transporturile terestre generează în economia naţională **costuri externe totale de 21,66 miliarde euro pe an**, care reprezintă **6,5% din PIB**. Dintre acestea:

* transportul feroviar generează costuri externe de 0,46 miliarde euro pe an, iar
* transportul rutier generează costuri externe de 21,2 miliarde euro pe an.

O parte din aceste costuri externe sunt internalizate de către operatorii de transport şi sunt recuperate de la beneficiarii finali ai transporturilor prin tarifele aferente serviciilor de transport utilizate. Acelaşi studiu al Comisiei Europene menţionat mai sus relevă însă o diferenţă mare între modurile de transport în ceea ce priveşte recuperarea (internalizarea) costurilor externe. Astfel:

* **transportul feroviar recuperează 55% din costurile externe generate**; ca urmare, economia naţională suportă costuri de 0,21 miliarde euro/an generate de transportul feroviar şi nerecuperate de la clienţi (costuri neinternalizate);
* **transportul rutier recuperează doar 16% din costurile externe generate**; ca urmare, economia naţională suportă costuri de 17,76 miliarde euro/an, care reprezintă 5,3% din PIB, costuri generate de transportul rutier şi nerecuperate de la clienţi (costuri neinternalizate).

În concluzie, ***restabilirea unui mediu competiţional echitabil şi nediscriminatoriu între modurile de transport este necesară atât pentru valorificarea avantajelor economice intrinseci ale transportului feroviar, ca efect al transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport, cât şi pentru reducerea semnificativă a costurilor suportate de economia naţională în legătură cu transporturile***.

#### Acţiuni necesare

Având în vedere considerentele prezentate mai sus, prima condiţie pentru a iniţia şi susţine transferul modal al fluxurilor de transport de la modul rutier către cel feroviar este de a asigura competitivitatea preţurilor serviciilor de transport feroviar în raport cu preţurile serviciilor similare de transport rutier.

În esenţă, există două direcţii de acţiune posibile pentru atingerea acestui obiectiv, respectiv:

1. Internalizarea costurilor externe ale transportului rutier, prin taxarea transporturilor rutiere comerciale (autocare, autobuze, microbuze, camioane) în raport de distanţă şi dimensionarea acestor taxe astfel încât să acopere costurile de infrastructură, de mediu, de siguranţă, de accidente etc într-o proporţie comparabilă cu costurile similare suportate de transportul feroviar. Această abordare este asumată ca obligaţie în PNRR, dar implementarea noului sistem de taxare trebuie realizată progresiv pentru a preveni destabilizarea sistemului naţional de transport şi afectarea economiei naţionale. De asemenea, această abordare trebuie corelată cu transpunerea şi aplicarea viitoarei directive europene privind taxarea transporturilor rutiere comerciale. Proiectul acestei directive prevede o implementare progresivă a noului sistem, eşalonată pe 8-10 ani. Ca urmare, pe durata derulării PNRR, este de aşteptat această acţiune nu va produce efecte relevante în sensul favorizării transferului modal al fluxurilor de transport de la modul rutier către cel feroviar.
2. Implementarea unor instrumente de recuperare a handicapului competitiv al transportului feroviar în raport cu cel rutier prin compensarea din fonduri publice a efectelor limitării veniturilor companiilor feroviare generată de externalizarea costurilor transportului rutier.

Deja o serie de astfel de instrumente sunt implementate prin legislaţia europeană. Astfel:

* + Directiva 2012/34/UE, transpusă în legislaţia naţională prin Legea nr. 202/2016, prevede obligaţia statului privind finanţarea din fonduri publice a infrastructurii feroviare astfel încât să asigure atât acoperirea tuturor costurilor necesare de administrare a infrastructurii feroviare, cât şi echilibrul financiar al administratorului infrastructurii. În acest fel se vizează limitarea contribuţiei infrastructurii la preţul serviciilor de transport feroviar.
	+ Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede instituirea obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor şi compensarea din fonduri publice a diferenţei din costurile şi veniturile aferente serviciilor de transport care fac obiectul obligaţiilor de serviciu public. Acest instrument permite stabilirea unor preţuri ale serviciilor de transport feroviar la nivel competitiv în raport cu transportul rutier. În condiţiile implementării unui sistem de servicii publice atractive de transport feroviar al călătorilor, acesta este principalul instrument care poate favoriza transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport al călătorilor derulate în prezent pe cale rutieră.

Aceste instrumente reprezintă scheme de ajutor de stat care, prin efectul legislaţiei europene existente, sunt considerate din oficiu ca fiind compatibile cu prevederile Tratatului de Funcţionare a Uniunii Europene (TFUE).

În plus, Comisia Europeană a recomandat recent instituirea şi pentru transportul feroviar de marfă unor obligaţii de serviciu public privind transportul feroviar de marfă şi compensarea din fonduri publice a diferenţei din costuri şi venituri. Practic, este vorba despre implementarea în transportul feroviar de marfă a unor instrumente similare celor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. În condiţiile în care astfel de instrumente sunt concepute pentru a asigura transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport (de exemplu prin promovarea transportului combinat[[11]](#footnote-11) sau a transportului în vagoane izolate), este asigurată compatibilitatea cu prevederile TFUE a schemelor respective de ajutor de stat.

În concluzie, competitivitatea preţurilor serviciilor de transport feroviar în raport cu preţurile serviciilor similare de transport rutier poate fi asigurată în perioada următoare exclusiv prin instrumentele de compensare din fonduri publice a costurilor aferente operării serviciilor de transport feroviar şi a celor aferente administrării infrastructurii.

Acţiunile specifice privind compensarea din fonduri publice a efectelor asupra transportului feroviar ale externalizării masive a costurilor aferente transportului rutier, necesare pentru atingerea obiectivelor asumate, sunt prezentate mai jos, în pararaful 5.1 pentru transportul feroviar de călători, respectiv în paragraful 6.1 pentru transportul feroviar de marfă.

### Creşterea nivelului de competitivitate al serviciilor de transport feroviar

A doua condiţie pentru a iniţia şi susţine transferul modal al fluxurilor de transport de la modul rutier către cel feroviar este de a asigura un nivel adecvat de performanţă şi calitate a serviciilor de transport feroviar, de natură să le facă atractive pentru clienţi. Acţiunile necesare în acest sens sunt grupate în două categorii, respectiv:

1. Acţiuni pentru creşterea parametrilor de performanţă şi calitate ai infrastructurii feroviare, ale căror rezultate pot contribui la creşterea parametrilor de performanţă şi calitate ai tuturor serviciilor de transport feroviar, prin creşterea parametrilor de performanţă şi calitate ai circulaţiei trenurilor. Aceste acţiuni sunt identificate în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare (a se vedea capitolul 2 de mai sus).
2. Acţiuni specifice pentru creşterea parametrilor de performanţă şi calitate ai serviciilor de transport feroviar, altele decât cele care vizează creşterea parametrilor de performanţă şi calitate ai infrastructurii feroviare.

Complementar, sunt necesare acţiuni privind identificarea şi implementarea unor servicii noi şi/sau îmbunătăţite, caracterizate printr-un nivel ridicat de adecvare la cererile şi aşteptările beneficiarilor de transport.

Acţiunile specifice privind creşterea nivelului de competitivitate al serviciilor de transport feroviar, necesare pentru atingerea obiectivelor asumate, sunt prezentate mai jos, în paragrafele 5.2 şi 5.3 pentru transportul feroviar de călători, respectiv în paragraful 6.2 pentru transportul feroviar de marfă.

### Asigurarea cadrului legal adecvat

Realizarea unora dintre acţiunile necesare în vederea iniţierii şi susţinerii transferul modal al fluxurilor de transport de la modul rutier către cel feroviar necesită asigurarea unui cadru legal adecvat.

În consecinţă sunt necesare modificări şi completări ale legislaţiei naţionale existente, care să vizeze în principal următoarele obiective:

* implementarea adecvată în legislaţia naţională a conceptelor de bază ale politicilor Uniunii Europene în domeniul transporturilor, precum: creşterea eficienţei economice şi a sustenabilităţii sistemelor de transport, reducerea contribuţiei sectorului transporturi la emisiile de gaze cu efect de seră şi la emisiile de noxe, reducerea dependenţei de petrol etc;
* sincronizarea cu legislaţia europeană în domeniul feroviar, inclusiv prin asigurarea cadrului legal pentru aplicarea corectă şi completă a prevederilor unor regulamente europene din domeniul transporturilor (ex: Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, cu modificările şi completările ulterioare);
* asigurarea cadrului legal adecvat pentru instituirea şi/sau implementarea eficientă, după caz, a instrumentelor destinate restabilirii competitivităţii preţurilor serviciilor de transport feroviar;
* asigurarea cadrului legal adecvat pentru a permite implementarea acţiunilor destinate creşterii nivelului intrinsec de competitivitate al serviciilor de transport feroviar.

Acţiunile specifice privind modificările legislative necesare în vederea asigurării cadrului legal adecvat pentru implementarea acţiunilor destinate atingerii obiectivelor asumate prin PNRR, sunt prezentate mai jos, în paragraful 7.4.

## Beneficii aşteptate

Atingerea obiectivelor de reformă asumate prin PNRR privind creşterea traficului feroviar ca efect al transferului modal al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport şi, implicit, iniţierea unei tendinţe durabile de reechilibrare modală a sistemului naţional de transport al României, va genera o serie de beneficii relevante pe diverse paliere economice şi sociale. Astfel:

Din perspectiva intereselor sistemului feroviar naţional, comutarea progresivă a opţiunilor clienţilor către calea ferată va genera în mod natural creşterea veniturilor companiilor feroviare, cu consecinţe privind reducerea progresivă a ecartului dintre costuri şi venituri. O primă consecinţă a acestei tendinţe previzibile va consta în consolidarea progresivă a situaţiei economico-financiare a acestor companii. O altă consecinţă va consta în iniţierea unui cerc virtuos de reabilitare a transportului feroviar şi de dezvoltare a sectorului feroviar din România (*creştere venituri - îmbunătăţire servicii - atragere clienţi - creştere venituri*), care va stopa şi va elimina actualul cerc vicios de declin al acestui mod de transport (*scădere venituri - degradare servicii - pierdere clienţi - scădere venituri*).

Din perspectiva intereselor economiei naţionale, transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport şi reechilibrarea modală a sistemului naţional de transport va avea drept principală consecinţă creşterea eficienţei economice a sistemului naţional de transport şi reducerea semnificativă a costurilor suportate de economia naţională în legătură cu transporturile. Analizele prezentate în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare evidenţiază, pe baza rezultatelor unor studii internaţionale privind costurile externe per unitate de transport ale modurilor de transport, că transferul modal către calea ferată a unei cuante de 10% din volumul actual al transporturilor rutiere de călători şi marfă ar genera o ***reducere totală a costurilor suportate de economia naţională*** pentru compensarea unor efecte ale transportului în valoare ***de cca 4 miliarde lei/an***. Valoarea multianuală a acestor beneficii ar acoperi practic integral cuantumul fondurilor naţionale care trebuie alocate de la bugetul de stat în perioada 2021-2026 pentru implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare (cu referire la fondurile publice necesare pentru întreţinere, reparaţii, reînnoire şi investiţii finanţate din bugetul de stat - a se vedea paragraful 2.4 de mai sus).

O altă consecinţă majoră a transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport o reprezintă reducerea volumului total al emisiilor de gaze cu efect de seră şi al altor emisii poluante generate de sistemul naţional de transport, cu consecinţe privind reducerea costurilor suportate de economia naţională pentru compensarea efectelor negative ale acestor emisii.

Nu în ultimul rând, transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport este de natură să contribuie la creşterea mobilităţii persoanelor şi bunurilor pe teritoriul României, inclusiv prin diversificarea opţiunilor de transport.

Din perspectiva intereselor Uniunii Europene, implementarea în România a unor politici şi măsuri care vizează transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport ar reprezenta creşterea contribuţiei naţionale la eforturile comunitare privind eficientizarea sistemului european de transport, cu consecinţe privind creşterea competitivităţii economiei comunitare pe pieţele internaţionale.

# Transferul modal către calea ferată a traficului de călători

Ca urmare a externalizării masive a costurilor aferente operării transporturilor rutiere, transportul feroviar de călători nu poate funcţiona în regim comercial. Ca urmare, obiectivul asumat de creştere a traficului feroviar de călători până în 2026 poate fi realizat exclusiv prin consolidarea şi eficientizarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, pe baza prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Pentru perioada 2021-2026, principala ţintă a acţiunilor destinate creşterii traficului feroviar de călători trebuie să vizeze transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin intermediul transportului rutier public (cu autocare, autobuze, microbuze). Cu toate acestea, sunt avute în vedere inclusiv măsuri destinate să încurajeze transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin intermediul transportului rutier individual (cu autoturisme şi motociclete).

Având în vedere considerentele prezentate în capitolul 4 de mai sus, acţiunile specifice prezentate în continuare sunt structurate în două categorii relevante, respectiv:

1. acţiuni necesare pentru a asigura competitivitatea preţurilor serviciilor de transport feroviar de călători (paragraful 5.1);
2. acţiuni necesare pentru a asigura creşterea competitivităţii serviciilor de transport feroviar de călători (paragraful 5.2).

Având în vedere deficitul masiv de material rulant, care limitează oferta de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, achiziţia de material rulant nou face obiectul unui pachet distinct de acţiuni (paragraful 5.3), chiar dacă în principiu aceste acţiuni ar putea fi încadrate în categoria acţiunilor privind creşterea competitivităţii serviciilor de transport feroviar de călători.

Realizarea acţiunilor propuse necesită adaptarea adecvată a cadrului legislativ existent. Modificările legislative necesare sunt prezentate în paragraful 7.4.

## Acţiuni specifice privind compensarea handicapului competitiv al transportului feroviar de călători în raport cu alte moduri de transport

Acţiunile din această categorie sunt orientate spre compensarea efectelor externalizării masive a costurilor generate de transportul rutier de călători şi asigurarea competitivităţii preţurilor serviciilor de transport feroviar de călători cel puţin în raport cu preţurile serviciilor similare de transport rutier public al călătorilor.

Principalele acţiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

* 1. Consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, astfel încât acesta să devină o alternativă atractivă atât în raport cu transportul rutier public, cât şi în raport cu transportul rutier individual.

Aceasta este o acţiune complexă, care include cel puţin următoarele măsuri:

* + 1. Dimensionarea adecvată a obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor, diferenţiate pe segmente de piaţă relevante, astfel încât să asigure transferul modal către calea ferată a fluxurilor de călători transportate în prezent pe cale rutieră, cu referire în primul rând la transportul rutier public (preluarea unor fluxuri de transport asigurate în prezent cu autocare, autobuze, microbuze), dar şi la transportul rutier individual (preluarea unor fluxuri de transport realizate în prezent cu autoturisme şi motociclete).

Obligaţiile de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor trebuie stabilite pe baza unor studii de specialitate care trebuie să ia în consideraţie elemente şi criterii precum:

* obiectivele stabilite privind creşterea cotei modale a transportului feroviar pe piaţa serviciilor publice de transport de călători;
* evoluţia prognozată a parametrilor de performanţă şi disponibilitate ai infrastructurii feroviare;
* concurenţa între modurile de transport pe piaţa internă a transportului de călători şi distribuţia modală a cererilor de transport;
* caracteristicile segmentelor de piaţă care diferenţiază obligaţiile de serviciu public;
* materialul rulant necesar pentru realizarea obligaţiilor de serviciu public, precum şi a infrastructurilor de servicii necesare pentru mentenanţa şi exploatarea acestui material rulant;
* costurile de realizare a obligaţiilor de serviciu public şi măsurile necesare pentru eficientizarea acestor costuri;
* costurile şi beneficiile la nivelul societăţii şi al economiei naţionale, luând în considerare inclusiv costurile externe ale diferitelor moduri de transport.
	+ 1. Stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor de transport feroviar călători care fac obiectul obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor, astfel încât să fie competitive faţă de serviciile similare de transport rutier.

Un element esenţial al conceptului juridic referitor la compensarea obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor, instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, vizează posibilitatea instituirii unor tarife ale serviciilor care fac obiectul obligaţiilor de serviciu public de natură să asigure comutarea opţiunilor clienţilor către transportul feroviar. Diferenţa dintre costurile de operare a serviciilor de transport şi veniturile obţinute, limitate prin efectul tarifelor impuse, se compensează din fonduri publice prin mecanismul de compensare a obligaţiilor de serviciu public.

* + 1. Asigurarea materialului rulant necesar realizării obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor, prin asigurarea pentru operatorii de serviciu public a resurselor necesare pentru achiziţionarea de material rulant nou, pentru închirierea de material rulant şi pentru modernizarea celui existent.

Măsura se referă la dimensionarea compensaţiei de serviciu public astfel încât să acopere costurile operatorilor de servicii publice privind achiziţionarea de material rulant nou, a costurilor necesare pentru închirierea de material rulant şi a costurilor necesare pentru modernizarea celui existent.

* + 1. Dimensionarea adecvată a compensaţiei de serviciu public, astfel încât să încurajeze creşterea ofertei de servicii publice de transport feroviar al călătorilor.

Instituirea obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor şi compensarea din fonduri publice a diferenţei din costurile şi veniturile aferente serviciilor de transport care fac obiectul obligaţiilor de serviciu public reprezintă un instrument de recuperare a handicapului competitiv al transportului feroviar în raport cu cel rutier, handicap generat de externalizarea masivă a costurilor transportului rutier. Ca urmare, compensaţia de serviciu public trebuie dimensionată astfel încât să permită o magnitudine adecvată a ofertei de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, de natură să permită transferul către calea ferată a unor fluxuri relevante de transport derulate în prezent pe cale rutieră.

* + 1. Asigurarea finanţării necesare din fonduri publice a compensaţiei de serviciu public, corelată cu dimensiunea obligaţiilor de serviciu public.

Această măsură este complementară cu măsura definită anterior. Creşterea ofertei de servicii publice de transport feroviar al călătorilor este condiţionată de asigurarea finanţării corespunzătoare a compensaţiei de serviciu public. Considerentele prezentate în paragrafele 4.2.1 şi 4.3 de mai sus evidenţiază că beneficiile pentru economia naţională ale transferului modal către calea ferată ale fluxurilor de transport depăşesc cu mult cuantumul fondurilor publice care trebuie alocate pentru finanţarea compensaţiei de serviciu public.

* + 1. Corelarea obligaţiilor de serviciu public de interes naţional şi a celor de interes local pentru transportul feroviar al călătorilor.

În condiţiile în care se pune problema implicării autorităţilor publice locale în instituirea şi managementul unor obligaţii de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor în zonele metropolitane, este necesară corelarea obligaţiilor de serviciu public de interes naţional şi a celor de interes local în scopul asigurării unui sistem integrat, coerent şi eficient de servicii publice de transport feroviar al călătorilor pe rute interurbane şi internaţionale. Coloana vertebrală a acestui sistem trebuie să fie constituit de serviciile de transport feroviar de lung parcurs. Aceste servicii trebuie să fie corelate în mod adecvat cu serviciile de mediu şi scurt parcurs, astfel încât să fie asigurată fluenţa călătoriilor pe calea ferată şi să fie evitate serviciile redundante.

Măsura include şi corelarea strategiilor de achiziţie a materialului rulant necesar pentru realizarea obligaţiilor de serviciu public.

* 1. Corelarea cu sistemul de sistemul de servicii publice de transport rutier interurban al călătorilor şi constituirea unui sistem integrat bazat pe transportul feroviar pe distanţe lungi şi utilizarea transportului rutier preponderent pe distanţe scurte pentru a asigura accesibilitatea transportului feroviar (accesul la gara cea mai apropiată).

În condiţiile în care, în prezent, serviciile de transport feroviar de călători sunt furnizate exclusiv sub forma obligaţiilor de serviciu public (Servicii de Interes Economic General) eficientizarea acestora poate fi realizată prin intermediul prevederilor Contractelor de Serviciu Public (CSP).

Pentru a răspunde cerinţelor europene şi naţionale privind creşterea calităţii serviciilor şi eficientizarea acestora, concomitent cu rezolvarea cerinţelor privind alocarea fondurilor publice de exploatare şi capital operatorilor de transport feroviar, Ministerul Tranporturilor şi Infrastructurii, prin intermediul Autorităţii pentru Reformă Feroviară, va întreprinde următoarele măsuri (care sunt incluse în acţiunile strategice menţionate mai sus):

1. va elabora şi atribui CSP pentru anul 2022 care vor permite negocierea unor contracte pe termen lung cu obiective clare privind calitatea serviciilor şi eficienţa acestora;
2. CSP valabile pentru anul 2022 vor include prevederi legate de identificarea costurilor eligibile si evidenţierea acestora separată faţă de alte costuri; un sistem de parametri de performanţă cuantificabili şi monitorizaţi permanent; sistem transparent de evidenţă a veniturilor din titlurile de călătorie; un set minim de investiţii din fonduri proprii ale operatorului şi/sau din fonduri publice nerambursabile;
3. va elabora, negocia şi atribui CSP valabile pe termen lung (maxim 10 ani, în conformitate cu prevederile legale) care să capitalizeze experienţa CSP valabil în 2022;
4. va demara procedurile de atribuire competitivă a unor CSP bazate pe vehiculele noi, care să permită autorităţii publice şi operatorilor adaptarea la noul sistem de atribuire a contractelor simultan cu atribuirea transparentă şi echidistantă a materialului rulant către operatorii de transport feroviar;
5. va audita contractele atribuite pentru a îmbunătăţi parametri de performanţă ai serviciilor;
6. va realiza studii de piaţă privind organizarea şi pachetizarea serviciilor de transport călători, completate de măsuri privind atragerii fondurilor publice şi private necesare creşterii calităţii serviciilor;
7. va realiza studii de piaţă privind necesarul de investiţii însoţite de analize cost-beneficiu şi analize multi-criteriale care să permită adoptarea unor politici multianuale de investiţii şi exploatare a serviciilor.

## Acţiuni specifice privind creşterea competitivităţii serviciilor de transport feroviar de călători

Acţiunile din această categorie sunt orientate spre creşterea atractivităţii serviciilor de transport feroviar de călători prin creşterea nivelului de performanţă şi calitate al acestor servicii, precum şi prin creşterea nivelului de adecvare al acestor servicii în raport cu cerinţele şi aşteptările clienţilor.

Principalele acţiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

1. Creşterea vitezei comerciale a trenurilor de călători, prin implementarea măsurilor prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Măsurile din strategie vizează două direcţii principale de abordare:
2. creşterea vitezei maxime admise de linie prin reînnoire, reparaţii, modernizare şi întreţinere (reducerea ecartului dintre viteza tehnică proiectată şi viteza tehnică admisă);
3. modernizarea conducerii traficului feroviar (reducerea ecartului dintre viteza comercială realizată şi viteza tehnică admisă).

Acţiunea vizează creşterea parametrilor de performanţă ai circulaţiei trenurilor pentru toate categoriile de servicii de transport feroviar. Din acest motiv, această acţiune este în fapt similară şi simultană cu acţiunile I.2.1 (a se vedea paragraful 6.2.1 „*Acţiuni privind transportul combinat de marfă*”) şi V.2.1 (a se vedea paragraful 6.2.2 „Acţiuni privind transportul de marfă în vagoane izolate”).

1. Creşterea nivelului de calitate a serviciilor de transport feroviar de călători şi de adecvare a acestora la necesităţile de transport şi la cerinţele clienţilor.

Aceasta este o acţiune complexă, care include cel puţin următoarele măsuri:

1. Implementarea de servicii adecvate în raport de necesităţile de transport: servicii cadenţate, servicii cu frecvenţă ridicată în perioadele cu cerere ridicată. Conţinutul acestei acţiuni este prezentat în anexa nr. 17 la Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, care este publicată la adresa:

[http://cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/anexa%2017%20strategie%20(servicii%20cadentate)%20v3.0.pdf](http://cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/anexa%2017%20strategie%20%28servicii%20cadentate%29%20v3.0.pdf)

1. Implementarea de noi servicii, adecvate necesităţilor de mobilitate: servicii intercity, servicii de transport de noapte, servicii de transport al autoturismelor cu trenurile de călători (a se vedea anexa nr. 19 la Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, care este publicată la adresa: [http://cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/anexa%2019%20strategie%20(transport%20autoturisme)%20v3.0.pdf](http://cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/anexa%2019%20strategie%20%28transport%20autoturisme%29%20v3.0.pdf) ), servicii cadenţate de scurt parcurs în zonele metropolitane etc
2. Creşterea nivelului de confort şi a calităţii serviciilor la bordul trenurilor. Această acţiune este corelată cu acţiunile privind investiţiile în material rulant feroviar nou şi modernizat (a se vedea paragraful următor).
3. Creşterea accesibilităţii transportului feroviar de călători. Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii, prin CNCF CFR SA şi Autoritatea pentru Reformă Feroviară, va stabili parteneriate de investiţii cu autorităţile publice locale sau cu asociaţii ale acestora în vederea remodelării staţiilor şi zonelor adiacente astfel încât să crească eficienţa serviciilor feroviare care deservesc aceste staţii.

Cu precădere vor fi vizate staţiile şi punctele de oprire de pe traseele utilizate de materialul rulant achiziţionate sau modernizat prin PNRR.

Investiţiile vor viza în special:

* modernizarea peroanelor pentru asigurarea accesului fără treaptă în tren;
* modernizarea clădirilor staţiilor pentru creşterea eficienţei energetice, creşterii atractivităţii şi asigurarea unui acces fără bariere între localitate şi calea ferată;
* încurajarea unor activităţi comerciale pentru creşterea veniturilor şi atractivităţii staţiei
* asigurarea unei interfeţe fără bariere între transportul public local şi cel feroviar;
* asigurarea de parcări sigure şi moderne pentru maşini şi biciclete / trotinete;
* integrarea dintre sistemele inteligente de transport ale localităţii şi ale sistemului feroviar.

Aceste măsuri vor viza, astfel, creşterea veniturilor în sensul acoperirii costurilor de operare a staţiilor şi zonelor adiacente.Acţiunea vizează, de asemenea, măsuri precum: construirea de staţii noi, construirea de parcări în proximitatea staţiilor de cale ferată, integrarea cu serviciile de transport rutier public la/de la staţia de cale ferată etc.

1. Eficientizarea relaţiei sistemului feroviar cu călătorii, prin:
2. Implementarea unui sistem integrat de emitere a titlurilor de călătorie (bilete unice/directe, taxare în tren, vânzare on-line etc) şi a rezervărilor. Implementarea unui astfel de sistem reprezintă o obligaţie legală instituită prin Legea nr. 202/2016, care transpune în legislaţia naţională Directiva 2012/34/UE.
3. Implementarea unui sistem integrat de informare la sol şi la bordul trenurilor. Implementarea unui astfel de sistem reprezintă o obligaţie legală instituită prin Legea nr. 202/2016, care transpune în legislaţia naţională Directiva 2012/34/UE.

În mod specific, acţiunile şi măsurile vizate sunt grupate în trei categorii:

1. investiţii de capital ;
2. măsuri în exploatarea serviciilor şi
3. măsuri de reformă instituţională şi reglementare.

Investiţiile de capital includ următoarele acţiuni minime:

1. achiziţia de material rulant nepoluant destinat serviciilor de scurt şi mediu parcurs pe linii neelectrificate;
2. achiziţia de material rulant nepoluant destinat serviciilor de lung parcurs pe linii electrificate ;
3. modernizarea de material rulant destinat serviciului obligaţiei de serviciu public;
4. modernizarea de material rulant destinat proceselor tehnologice aferente obligaţiei de serviciu public;
5. modernizarea unor staţii de călători şi zonelor învecinate;
6. modernizarea unor spaţii tehnologice aferente obligaţiei de serviciu public.

Acţiunile şi măsurile privind exploatarea serviciilor de transport călători includ:

1. elaborarea şi atribuirea unor Contracte de Serviciu Public cu obiective cuantificabile de creştere a calităţii serviciilor şi eficientizare a cheltuirii fondurilor publice;
2. asigurarea unei tranziţii predictibile şi echitabile către piaţa Contractelor de Serviciu Public atribuite exclusiv pe criterii competitive;
3. introducerea unor obiective clare de investiţii, cu distribuirea eforturilor între autoritatea publică şi operatorul de transport, care să răspundă cerinţelor cadrului legislativ şi normativ în domeniul ajutoarelor de stat;
4. atragerea fondurilor publice şi private necesare creşterii calităţii serviciilor, concomitent cu diminuarea efortului unitar (de ex. subvenţia raportată în lei / călător) asupra Bugetului de Stat.

Acţiunile şi măsurile de reformă instituţională şi reglementare vizează:

1. creşterea implicării autorităţilor publice locale în guvernanţa serviciilor feroviare;
2. creşterea competitivităţii noilor categorii de servicii de transport feroviar de călători şi mărfuri;
3. creşterea capacităţii administrative a instituţiilor publice şi companiilor cu capital de stat în derularea proiectelor de investiţii şi în exploatarea infrastructurii şi serviciilor feroviare;
4. modernizarea cadrului legislativ şi normativ naţional pentru construirea pieţei feroviare unice europene.

## Investiţiile în material rulant feroviar şi utilizarea eficientă a acestuia

Parcul de material rulant utilizat în prezent, nu îndeplinește standardele de calitate și siguranță necesare implementării contractelor de servicii publice și în condițiile creșterii semnificative a mobilității sociale, a devenit o necesitate înlocuirea acestuia.

Materialul rulant pentru transportul feroviar de călători existent și-a depășit deja durata ciclului său de viaţă sau este aproape de sfârşitul ciclului de viaţă, iar materialul rulant disponibil este insuficient pentru a satisface cererea actuală de mobilitate sau cel puțin pentru a asigura obligaţia de serviciu public asumată prin contractele de servicii publice de transport feroviar de călători.

Principalele elemente care justifică achiziția de material rulant nou destinat transportului feroviar public de călători, sunt următoarele:

* În România nu s-au făcut achiziții publice de material rulant nou destinat transportului feroviar public de călători în ultimii 15 ani;
* În prezent, în jurul marilor orașe, mai ales la orele de vârf se constată o aglomerare excesivă, datorită traficului auto (în principal, microbuze și autoturisme), înregistrându-se, totodată și un număr mare de accidente rutiere;
* Operatorul de transport feroviar de călători cu capital de stat nu a achiziționat și nu are în parcul activ material rulant nou care să deservească publicul călător;
* Operatorii de transport feroviar de călători cu capital privat, care au intrat pe piața de transport feroviar din România, au achiziționat numai material rulant electric/diesel second hand, cu o vechime considerabilă;
* Respectarea regulamentelor europene (*Regulamentului 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport)* și adaptarea strategiei naționale în domeniul transporturilor după strategia europeană 2020 ce se axează pe necesitatea evoluției transportului electric cu emisii scăzute, reducând emisiile, contribuind la durabilitatea mediului, la atenuarea schimbărilor climatice, ce diminuează dependența Europei de petrolul importat, prin reducerea emisiilor din transporturi cu 60 % până în 2050, comparativ cu 1990, care trebuie atins, printre altele, prin transferul pasagerilor interurbani pe distanțe medii și a transportului de marfă de la transportul rutier la cel feroviar sau pe apă.

Utilizarea ineficientă a materialului rulant, precum și calitatea acestuia conduc la un nivel scăzut al serviciilor feroviare de transport furnizate pasagerilor.

Acţiunile din această categorie sunt orientate spre reînnoirea şi extinderea flotei de material rulant destinat asigurării unui sistem performant de servicii publice de transport feroviar al călătorilor. De asemenea, se are în vedere utilizarea eficientă a materialului rulant nou, achiziţionat de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii, în scopul realizării obligaţiilor de serviciu public de interes naţional pentru transportul feroviar al călătorilor.

Aceste acţiuni sunt complementare acţiunilor destinate creşterii competitivităţii serviciilor de transport feroviar de călători prezentate în paragraful anterior.

Principalele acţiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

1. Investiţiile în material rulant nou. Acţiunea include următoarele măsuri prioritare:
2. achiziţia a 20 rame electrice pentru trenuri de lung parcurs (RE-IR-Electric Interregio, cu 6 unităţi);
3. achiziţia a 12 rame electrice cu hidrogen pentru trenuri de scurt şi mediu parcurs (H-EMU, cu 3+1 unităţi);
4. achiziţia a 16 locomotive electrice noi cu 4 osii, cu sistem ERTMS, capabile de viteză 160 km/oră şi tractare de trenuri de până la 16 vagoane.

Pentru a maximiza eficienţa investiţiei, întregul material rulant nou achiziţionat va fi utilizat în reţeaua TEN-T, cu prioritate pe liniile modernizate şi vor fi achiziţionate împreună cu servicii de întreţinere şi reparaţii pe termen lung. Pentru a selecta vehicule cu costuri scăzute de exploatare se va utiliza criteriul cost-performanţă în selectarea furnizorilor.

1. Investiţiile în modernizarea materialului rulant existent în parcul operatorilor feroviar de călători. Acţiunea include următoarele măsuri prioritare:
2. Modernizarea a 55 de locomotive electrice existente în parcul operatorilor feroviari, capabile de viteză 160 km/oră şi tractare de trenuri de până la 16 vagoane;
3. Modernizarea şi conversia a 20 de locomotive de manevră existente în parcul operatorilor feroviari de la diesel la electric şi plug-in;
4. Modernizarea a 139 de vagoane existente în parcul operatorilor feroviari, dintre care:
	* 30 de vagoane de dormit, cuşete, vagoane restaurant şi bistro,
	* 109 vagoane de clasă pentru toate categoriile de tren.

Pentru maximizarea investiţiilor în modernizarea materialului rulant nou, acesta va fi inclus în contractele de serviciu public în deservirea rutelor de pe reţeuau TEN-T, cu prioritate pe liniile modernizate.

În vederea asigurării serviciilor de întreţinere şi reparaţii conform normelor şi reglementărilor în vigoare, contractele de achiziţii material rulant şi contractele de serviciu public vor include în cerinţe privind modernizarea spaţiilor de garare, de întreţinere şi reparaţii, precum şi asigurarea finanţării achiziţiilor de piese de schimb.

1. Structurarea pe segmente de piaţă relevante a obligaţiilor de serviciu public de interes naţional pentru transportul feroviar al călătorilor şi alocarea adecvată a materialului rulant asigurat de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii pentru realizarea acestor obligaţii de serviciu public. Acţiunea este necesară în vederea utilizării eficiente a materialului rulant nou şi/sau modernizat asigurat de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii ca rezultat al acţiunilor menţionate anterior. Această acţiune este corelată cu acţiunile privind modificarea şi completarea OUG nr. 12/1998 şi a OUG nr. 62/2016 (acţiunea A.3.1 - a se vedea paragraful 7.4).

Complementar acestor acţiuni, autorităţile publice locale vor derula acţiuni privind achiziţia publică a materialului rulant necesar în vederea realizării obligaţiilor de serviciu public de interes local pentru transportul feroviar al călătorilor în zonele metropolitane.

# Transferul modal către calea ferată a traficului de marfă

Pot fi identificate două tipuri de pieţe în ceea ce priveşte transportul terestru de marfă:

* piaţa expediţiilor de marfă de mari dimensiuni[[12]](#footnote-12), căreia transportul feroviar i se adresează prin serviciile de transport în trenuri complete;
* piaţa expediţiilor de marfă de mici dimensiuni[[13]](#footnote-13), căreia transportul feroviar i se poate adresa prin serviciile de transport combinat de marfă şi prin serviciile de transport de marfă în vagoane izolate.

Ca urmare a externalizării masive a costurilor aferente operării transporturilor rutiere, transportul feroviar de marfă nu poate concura cu transportul rutier din perspectiva preţurilor oferite clienţilor pentru servicii similare de transport.

În ceea ce priveşte piaţa expediţiilor de marfă de mari dimensiuni, dezavantajul preţului necompetitiv este compensată de avantajul logistic. Pentru transportul unei astfel de expediţii de marfă, transportul rutier poate concura doar cu condiţia de a putea asigura simultan câteva zeci de camioane. De exemplu, o expediţie de marfă de 1500 de tone necesită 75-100 de camioane simultan, dar poate fi transportată cu un singur tren. Ca urmare, clienţii care trebuie să transporte expediţii de marfă de mari dimensiuni sunt practic clienţi captivi ai sistemului feroviar.

Piaţa expediţiilor de mari dimensiuni trebuie considerată o piaţă practic închisă. Actorii economici care generează astfel de expediţii sunt în principiu cunoscuţi, iar lista acestora nu este susceptibilă de modificări semnificative pe orizont de timp scurt şi mediu. Majoritatea acestor actori sunt deja clienţii căii ferate, deoarece aceasta reprezintă singura opţiune pentru transportul expediţiilor de acest tip. Foarte puţini dintre ei au posibilitatea să opteze pentru alternativa transportului fluvial, în anumite perioade de timp când navigaţia pe Dunăre este posibilă. Practic, pe această piaţă nu se poate pune problema atragerii unor noi clienţi către calea ferată, deoarece toţi clienţii potenţiali sunt deja clienţi ai căii ferate.

Mai mult, pe fondul preocupărilor generale privind reducerea masivă a ponderii cărbunilor în procesele de producere a energiei, prin PNRR au fost asumate obiective explicite în acest sens, precum:

* "Pana cel tarziu in Q2 2025 se vor inchide 2 exploatari miniere de huila (Lonea si Lupeci), iar pana in Q2 2032 urmatoarele 2 exploatari miniere de huila din jud. Hunedoara (Vulcan si Livezeni) precum si ecologizarea siturilor."
* “Pana cel tarziu in Q2 2026 se vor inchide cel putin 5 din cele 9 exploatatii miniere pe lignit din cadrul CE Oltenia.”
* “Pana cel tarziu in Q2 2026 se vor fi inlocuit cel putin 1.300 MW pe lignit cu capacitate flexibila pe gaz, in ciclu combinat hydrogen readiness (min. 30%) sau in inalta cogenerare."

Ca urmare, în perioada următoare este de aşteptat o contracţie semnificativă a cererilor de transport pe calea ferată a cărbunilor. Trebuie avut în vedere că transportul cărbunilor are o pondere importantă în traficul feroviar de marfă realizat în România.

Altfel spus, din perspectiva obiectivului asumat privind creşterea transportului feroviar, nu se poate conta în mod realist pe o creştere a cererilor de transport pe această piaţă, mai ales la nivelul de magnitudine necesar în vederea atingerii obiectivului asumat prin PNRR. Ca urmare, ***orice strategie de recâştigare a clientelei pierdute de sistemul feroviar în ceea ce priveşte transportul mărfurilor trebuie să se axeze pe reabilitarea transportului combinat de marfă şi a transportului de marfă în vagoane izolate***.

*Menţiune: În conformitate cu prevederile art. 1 din Directiva 92/106/CEE[[14]](#footnote-14), transporturi combinate înseamnă transporturi de mărfuri în cadrul cărora camionul, remorca, semiremorca, cu sau fără tractor, caroseria mobilă sau containerul de cel puţin 20 picioare utilizează calea rutieră pe porţiunea iniţială sau finală a parcursului şi, pentru restul traseului, calea ferată sau o cale navigabilă interioară sau maritimă, în cazul în care această secţiune depăşeşte 100 km în linie dreaptă şi efectuează traseul rutier iniţial sau final al transportului:*

* *între punctul în care mărfurile sunt încărcate şi gara feroviară de încărcare corespunzătoare cea mai apropiată pentru traseul iniţial şi între cea mai apropiată gară feroviară de descărcare corespunzătoare şi punctul de descărcare a mărfurilor pentru traseul final sau*
* *pe o rază care nu depăşeşte 150 km în linie dreaptă de la portul fluvial sau maritim de încărcare sau descărcare.*

Având în vedere considerentele prezentate în paragraful 4.2 de mai sus, acţiunile specifice prezentate în continuare sunt structurate în două categorii relevante, respectiv:

1. acţiuni necesare pentru a asigura competitivitatea preţurilor serviciilor de transport feroviar de marfă (subcapitolul 6.1);
2. acţiuni necesare pentru a asigura creşterea competitivităţii serviciilor de transport feroviar de marfă (subcapitolul 6.2).

În cadrul fiecărui subcapitol, acţiunile specifice prezentate sunt structurate în raport de cele două categorii de servicii de transport feroviar al expediţiilor de marfă de dimensiuni mici, respectiv transportul combinat de marfă şi transportul de marfă în vagoane izolate.

Acţiunile prezentate în cadrul acestui capitol vizează reforme semnificative în domeniul transportului feroviar de marfă, care prezintă similitudini din punct de vedere conceptual cu acţiunile de reformă privind creşterea transportului feroviar de călători prin transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent pe cale rutieră. Ca urmare, coordonarea şi managementul acestor acţiuni ar trebui atribuite Autorităţii pentru Reformă Feroviară, în colaborare cu Direcţia Transport Feroviar (DTF) din cadrul Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii.

## Acţiuni specifice privind compensarea handicapului competitiv al transportului feroviar de marfă în raport cu alte moduri de transport

Acţiunile din această categorie sunt orientate spre compensarea efectelor externalizării masive a costurilor generate de transportul rutier de marfă şi asigurarea competitivităţii preţurilor serviciilor de transport feroviar de marfă. Acţiunile identificate vizează piaţa expediţiilor de marfă de mici dimensiuni, în vederea promovării transportului combinat de marfă bazat pe utilizarea transportului feroviar pe distanţe lungi, cu referire în principal la transportul mărfurilor în containere, precum şi în vederea promovării transportului feroviar de marfă în vagoane izolate.

### Acţiuni privind transportul combinat de marfă

Principalele acţiuni avute în vedere din perspectiva asigurării competitivităţii preţurilor serviciilor de transport combinat de marfă sunt:

1. Implementarea la nivel naţional a unui sistem de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanţe lungi, care să devină o alternativă atractivă în raport cu transportul rutier al expediţiilor de marfă de dimensiuni mici (de ordinul capacităţii de încărcare a unei unităţi de transport intermodal - UTI).

Aceasta este o acţiune complexă, care include cel puţin următoarele măsuri:

1. Instituirea unor obligaţii de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanţe lungi:
	* operarea trenurilor între terminale
	* operarea terminalelor
	* operarea transportului rutier de proximitate al UTI (transportul între punctul de încărcare/descărcare şi cel mai apropiat terminal)

Această măsură implică instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru compensarea obligaţiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanţe lungi şi, ca urmare, necesită colaborarea cu Consiliul Concurenţei.

Măsura se bazează pe implementarea unui concept juridic similar celui instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce priveşte transportul feroviar de călători. Ca urmare, acţiunea este condiţionată de finalizarea acţiunii A.3.3 (a se vedea paragraful 7.4 de mai jos).

1. Stabilirea adecvată a tarifelor aferente serviciilor care fac obiectul obligaţiei de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, astfel încât să fie competitive faţă de serviciile similare de transport rutier al mărfurilor cu camioane.

Un element esenţial al conceptului juridic referitor la compensarea obligaţiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, similar celui instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, vizează posibilitatea instituirii unor tarife ale serviciilor care fac obiectul obligaţiilor de serviciu public de natură să asigure comutarea opţiunilor clienţilor către transportul feroviar. Diferenţa dintre costurile de operare a serviciilor de transport şi veniturile obţinute, limitate prin efectul tarifelor impuse, se compensează din fonduri publice prin mecanismul de compensare a obligaţiilor de serviciu public.

1. Dimensionarea adecvată a compensaţiei de serviciu public, astfel încât să încurajeze creşterea ofertei de servicii publice de transport combinat de marfă pe rute terestre.

Instituirea obligaţiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre şi compensarea din fonduri publice a diferenţei din costurile şi veniturile aferente serviciilor de transport care fac obiectul obligaţiilor de serviciu public reprezintă un instrument de recuperare a handicapului competitiv al transportului feroviar în raport cu cel rutier, handicap generat de externalizarea masivă a costurilor transportului rutier. Ca urmare, compensaţia de serviciu public trebuie dimensionată astfel încât să permită o magnitudine adecvată a ofertei de servicii publice de transport combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanţe lungi, de natură să permită transferul către calea ferată a unor fluxuri relevante de transport derulate în prezent pe cale rutieră.

1. Asigurarea finanţării necesare din fonduri publice a compensaţiei de serviciu public. Această acţiune este complementară cu acţiunea definită anterior. Creşterea ofertei de servicii publice de transport combinat de marfă pe rute terestre este condiţionată de asigurarea finanţării corespunzătoare a compensaţiei de serviciu public. Considerentele prezentate în paragrafele 4.2.1 şi 4.3 de mai sus evidenţiază că beneficiile pentru economia naţională ale transferului modal către calea ferată ale fluxurilor de transport depăşesc cu mult cuantumul fondurilor publice care trebuie alocate pentru finanţarea compensaţiei de serviciu public.
2. Asigurarea logisticii necesare realizării obligaţiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre: material rulant, UTI, terminale, echipamente pentru manipularea UTI etc.

### Acţiuni privind transportul de marfă în vagoane izolate

Principalele măsuri avute în vedere din perspectiva asigurării competitivităţii preţurilor serviciilor de transport feroviar de marfă în vagoane izolate sunt:

1. Implementarea la nivel naţional a unui sistem de servicii publice privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate, care să devină o alternativă atractivă în raport cu transportul rutier al expediţiilor de marfă de dimensiuni mici (de ordinul capacităţii de încărcare a unui vagon).

Aceasta este o acţiune complexă, care include cel puţin următoarele măsuri:

1. Instituirea unor obligaţii de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate:
	* operarea trenurilor economice[[15]](#footnote-15) între staţiile tehnice şi de triaj;
	* operarea triajelor şi a staţiilor tehnice privind prelucrarea vagoanelor izolate;
	* operarea transportului transportului feroviar de proximitate al vagoanelor izolate (transportul între staţia de încărcare/descărcare şi cea mai apropiată staţie tehnică sau de triaj, denumit în prezent „*transport local*”).

Acţiunea implică instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru compensarea obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate şi, ca urmare, necesită colaborarea cu Consiliul Concurenţei.

Acţiunea se bazează pe implementarea unui concept juridic similar celui instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce priveşte transportul feroviar de călători. Ca urmare, acţiunea este condiţionată de finalizarea acţiunii A.3.3 (a se vedea paragraful 7.4 de mai jos).

1. Stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor care fac obiectul obligaţiei de serviciu public privind transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate, astfel încât să fie competitive faţă de serviciile similare de transport rutier al mărfurilor cu camioane.

Un element esenţial al conceptului juridic referitor la compensarea obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate, similar celui instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, vizează posibilitatea instituirii unor tarife ale serviciilor care fac obiectul obligaţiilor de serviciu public de natură să asigure comutarea opţiunilor clienţilor către transportul feroviar. Diferenţa dintre costurile de operare a serviciilor de transport şi veniturile obţinute, limitate prin efectul tarifelor impuse, se compensează din fonduri publice prin mecanismul de compensare a obligaţiilor de serviciu public.

1. Dimensionarea adecvată a compensaţiei de serviciu public, astfel încât să încurajeze creşterea ofertei de servicii publice de transport feroviar de marfă în vagoane izolate.

Instituirea obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate şi compensarea din fonduri publice a diferenţei din costurile şi veniturile aferente serviciilor de transport care fac obiectul obligaţiilor de serviciu public reprezintă un instrument de recuperare a handicapului competitiv al transportului feroviar în raport cu cel rutier, handicap generat de externalizarea masivă a costurilor transportului rutier. Ca urmare, compensaţia de serviciu public trebuie dimensionată astfel încât să permită o magnitudine adecvată a ofertei de servicii publice de transport feroviar de marfă în vagoane izolate, de natură să permită transferul către calea ferată a unor fluxuri relevante de transport derulate în prezent pe cale rutieră.

1. Asigurarea finanţării necesare din fonduri publice a compensaţiei de serviciu public. Această acţiune este complementară cu acţiunea definită anterior. Creşterea ofertei de servicii publice de transport feroviar de marfă în vagoane izolate este condiţionată de asigurarea finanţării corespunzătoare a compensaţiei de serviciu public. Considerentele prezentate în paragrafele 4.2.1 şi 4.3 de mai sus evidenţiază că beneficiile pentru economia naţională ale transferului modal către calea ferată ale fluxurilor de transport depăşesc cu mult cuantumul fondurilor publice care trebuie alocate pentru finanţarea compensaţiei de serviciu public.
2. Reabilitarea infrastructurilor de servicii specifice transportului feroviar de marfă în vagoane izolate. Include:
3. Reabilitarea staţiilor tehnice şi de triaj şi dotarea adecvată pentru prelucrarea eficientă a trenurilor şi a vagoanelor izolate;
4. Reabilitarea liniilor publice de încarcare-descărcare din staţii, a rampelor pe care le deservesc, precum şi a magaziilor de mărfuri adiacente.
5. Stimularea racordării la reţeaua de infrastructură feroviară publică a mai multor linii ferate industriale deţinute de beneficiari.

*Menţiune: Orice referire la vagoane izolate trebuie înţeleasă în sensul că face referire inclusiv la grupuri de vagoane izolate care pot fi transportate şi prelucrate simultan.*

## Acţiuni specifice privind asigurarea competitivităţii serviciilor de transport feroviar de marfă

Acţiunile din această categorie sunt orientate spre implementarea unor servicii de transport feroviar de marfă atractive pentru clienţi, caracterizate prin nivelul ridicat de performanţă şi calitate al acestor servicii, precum şi prin nivelul ridicat de adecvare al acestor servicii în raport cu cerinţele şi aşteptările clienţilor.

Acţiunile din această categorie sunt complementare celor privind asigurarea competitivităţii preţurilor în raport cu preţurile serviciilor similare de transport rutier şi sunt diferenţiate în raport tipul lanţului logistic de transport.

### Acţiuni privind transportul combinat de marfă

Principalele acţiuni avute în vedere din perspectiva asigurării competitivităţii serviciilor de transport combinat de marfă pe rute terestre sunt:

1. Creşterea vitezei comerciale a trenurilor de marfă, prin implementarea măsurilor prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Această acţiune este similară şi simultană cu acţiunea C.2.1 (a se vedea paragraful 5.2 „*Acţiuni specifice privind creşterea competitivităţii serviciilor de transport feroviar de călători*”)
2. Creşterea nivelului de calitate a serviciilor de transport combinat de marfă pe rute terestre şi de adecvare a acestora la necesităţile de transport şi la cerinţele clienţilor.

Aceasta este o acţiune complexă, care include cel puţin următoarele măsuri:

1. Implementarea de servicii adecvate în raport de necesităţile de transport: servicii de transport feroviar cu orar prestabilit între terminale, servicii de camionaj a containerelor în zonele de influenţă ale terminalelor (transportul rutier de proximitate);
2. Asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare şi management inteligent al expediţiilor şi al UTI (a se vedea anexa 21 din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare).
3. Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport combinat de marfă (implicit, dimensionarea obligaţiilor de serviciu public), bazată pe Modelul Naţional de Transport.
4. Integrarea terminalelor private în sistemul naţional de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre.

### Acţiuni privind transportul de marfă în vagoane izolate

Principalele acţiuni avute în vedere din perspectiva asigurării competitivităţii serviciilor de transport feroviar de marfă în vagoane izolate sunt:

1. Creşterea vitezei comerciale a trenurilor de marfă, prin implementarea măsurilor prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Această acţiune este similară şi simultană cu acţiunea C.2.1 (a se vedea paragraful 5.2 „*Acţiuni specifice privind creşterea competitivităţii serviciilor de transport feroviar de călători*”)
2. Creşterea nivelului de calitate a serviciilor de transport feroviar de marfă în vagoane izolate şi de adecvare a acestora la necesităţile de transport şi la cerinţele clienţilor.

Aceasta este o acţiune complexă, care include cel puţin următoarele măsuri:

1. Implementarea de servicii adecvate în raport de necesităţile de transport: servicii de transport feroviar cu orar prestabilit între triaje/staţii tehnice, servicii de operare a triajelor/staţiilor tehnice, servicii de transport feroviar de proximitate în zonele de influenţă ale triajelor/staţiilor tehnice;
2. Asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare şi management inteligent al expediţiilor de marfă în vagoane izolate şi al vagoanelor goale.
3. Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport feroviar de marfă în vagoane izolate (implicit, dimensionarea obligaţiei de serviciu public), bazată pe utilizarea Modelului Naţional de Transport.

# Cadrul instituţional şi creşterea capacităţii administrative

## Entităţi responsabile de realizarea planului de acţiuni

Principalele entităţi responsabile de realizarea prezentului plan de acţiuni sunt Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii (MTI), în calitate de autoritate publică centrală responsabilă pentru elaborarea şi implementarea politicilor publice în domeniul transporturilor şi Compania Naţională de Căi Ferate « CFR » SA (CFR SA), în calitate de administrator al infrastructurii feroviare din România.

În paragrafele următoare sunt prezentate principalele acţiuni prioritare privind creşterea capacităţii administrative a acestor entităţi în ceea ce priveşte implementarea prezentului plan de acţiuni.

## Creşterea capacităţii administrative a Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii pentru implementarea planului de acţiuni

### Creşterea capacităţii administrative la nivelul MTI

Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii se va concentra pe corelarea strategiilor în context multimodal (feroviar, rutier, naval, aerian, intermodal şi chiar în corelaţie cu metroul) astfel încât mobilitatea mărfurilor şi a persoanelor să se realizeze interdependent, complementar şi în corelaţie cu politicile actuale ale Comisiei Europene.

Pe de altă parte, Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii va trebui să îşi adapteze structura în raport cu nevoile actuale şi viitoare de dezvoltare a infrastructurii şi serviciilor feroviare în concordanţă cu tendinţele actuale europene. De asemenea, popularea structurii cu personal tehnic calificat, cu viziune modernă, capabil să conducă sau să ghideze beneficiarii spre o dezvoltarea accelerată a sectorului feroviar.

Principalele acţiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

1. Creşterea capacităţii administrative în cadrul Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii, prin crearea de entităţi specializate sau prin extinderea atribuţiilor unora dintre entităţile existente, în vederea implementării eficiente a acţiunilor privind transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate prin intermediul altor moduri de transport. Acţiunea vizează cel puţin următoarele aspecte:
2. Corelarea modurilor de transport în cadrul unui sistem naţional integrat de servicii publice de transport al călătorilor (trasee, orarii, sisteme de informaţii, cu link-uri spre sistemele de vânzare/rezervare ale operatorilor implicaţi), în principal pentru modurile de transport feroviar şi rutier în concordanţă cu Strategia Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii de a se crea un sistem de transport integrat şi coerent, având sistemul feroviar drept coloană vertebrală, deservită şi alimentată radial de transportul rutier.
3. Cooperarea cu autorităţile publice locale cel puţin în domenii precum:
* corelarea obligaţiilor de serviciu public de interes naţional şi de interes local privind transportul feroviar de călători, în scopul asigurării unui sistem integrat, coerent şi eficient de servicii publice de transport feroviar al călătorilor pe rute interurbane şi internaţionale;
* corelarea strategiilor de achiziţie a materialului rulant necesar pentru realizarea obligaţiilor de serviciu public.
1. Managementul stabilirii şi realizării obligaţiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanţe lungi şi al obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate.
2. Implementarea unui mecanism de consolidare a eficienţei economice a contractelor de servicii publice privind transportul feroviar de călători, în principal prin:
* corelarea calendarului de stabilire a obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători cu calendarul de alocare a capacităţilor de infrastructură feroviară (stabilit prin Legea nr. 202/2016);
* migrarea activităţilor ARF către statutul de solicitant în relaţia cu administratorul infrastructurii feroviare, ceea ce va permite creşterea eficienţei în ceea ce priveşte managementul realizării obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători.
1. Creşterea capacităţii administrative a companiilor feroviare de stat care funcţionează sub autoritatea Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii. Măsurile care fac obiectul acestei acţiuni sunt prezentate în tabelul următor.

Tabelul 12 - Creşterea capacităţii administrative a companiilor feroviare de stat

| **Nr. Crt.** | **Măsură** | **Termen** | **Răspunde** | **Observaţii** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Management stabil în companiile feroviare prin nominalizarea CA urilor şi directorilor generali pe principiile guvernanţei corporative OUG 109/2011 | martie – iunie 2022 | Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii | Asigurarea unui management stabil şi introducerea unor indicatori de performanţă va întări capacitatea de luare a deciziilor, consolidand predictibilitatea şi continuitatea activităţilor de management |
| 2 | Aprobarea planurilor de administrare şi a componentei manageriale a acestora | aprilie – august 2022 | AGA şi/sau CA al fiecărei companii |  |
| 3 | Aprobarea indicatorilor de performanţă financiari şi nefinanciari şi cascadarea acestora în întreaga structura a fiecărei companii | septembrie - octombrie 2022 | AGA pt CA şi ulterior CA pentru directori iar apoi directorii pt întreaga structură a companiei | Indicatorii de performanţă reali şi concreţi care să măsoare inclusiv realizarea măsurilor din planurile investiţionale vor încuraja luarea de decizii rapide, accelerand procesul de implementare a marilor proiecte.  |
| 4 | Eficientizarea şi profesionalizarea structurilor din MTI responsabile cu monitorizarea indicatorilor de performanta, a contractelor de performanta multianuala (în cazul administratorilor de infrastructuri) şi ai planurilor de administrare şi de management şi crearea unui sistem de monitorizare a acestor indicatori | aprilie 2022 | Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii | Crearea unei structuri solide în cadrul MTI, cu experienţă în administrarea problemelor de buna guvernanţă a întreprinderilor publice, precum şi aprobarea unor proceduri interne, care sa defineasca mecanismul de monitorizare a indicatorilor de performanta, a implementării măsurilor din planurile de administrare şi de management, a obligatiilor companiilor din contractele de performanta multianuale, sunt elemente vitale  |
| 5 | Negocierea grilei de salarizare cu sindicatele prin introducerea unor diferenţe salariale bazate pe performanţă şi bonusuri pentru echipele implicate în promovarea şi implementarea proiectelor de investiţii care concura la dezvoltarea infrastructurilor | decembrie 2021- februarie 2022 | Directorii executivi şi CA-urile | Scaderea numărului de specialişti în construcţii prin lipsa de politici publice care sa faca atractiva profesia de inginer constructor, a dus la o scădere drastică a numărului de astfel de specialisti. Din aceasta cauza si urmare competiţiei din piaţa, salariile inginerilor constructori au crescut mult şi ele nu se încadrează în grilele companiilor aflate sub autoritatea MTI responsabile cu implementarea marilor proiecte. |
| 6 | Reformarea şi profesionalizarea structurilor responsabile de managementul proiectelor prin angajarea de experţi în domeniu (ingineri constructori, ingineri proiectanţi, etc) şi întărirea structurilor care promovează şi implementează proiectele, incluzand mutarea centrului de greutate al managementului de proiect în teritoriu, în organizarea de şantier a proiectului. | martie - aprilie 2022 | Directorii executivi din companii şi CA-urile | Este absolut necesara angajarea de experti în managementul şi implementarea proiectelor având cunoştinţe solide în proiectare, verificare proiecte, specialitati construcţii (CFDP). Sunt unităţi de implementare/management proiecte care nu au în componenta niciun astfel de specialist. |
| 7 | Simplificarea procedurilor de reprezentare in arbitraje sau dispute pentru proiectele mari de investiţii, a căror implementare are la baza contracte tip FIDIC | februarie 2022 | Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii | Responsabilizarea directorilor executivi şi ai CA urilor prin asigurarea libertăţii companiilor beneficiare de mari proiecte să îşi stabilească modalitatea de reprezentare la instanţele arbitrale sau pentru soluţionarea unor dispute prin personal propriu sau prin externalizare către case de avocatura. Obligativitatea prezenta, de a obţine un aviz de la minister, creeaza conditionalitate de terţi în reprezentare la instanţa şi fragilizeaza actul de luare a deciziilor |
| 8 | Elaborarea de proceduri operaţionale şi de sistem care simplifica fluxul acţiunilor care concura la implementarea proiectelor (scurtare termene de avizare şi aprobare certificate de plată şi scurtare termene pt efectuare plăţi) | aprilie 2022 | Directorii executivi din companii cu structura de audit a fiecărei companii | Urmare managementului fragmentat şi de durata scurta, exista numeroase proceduri utilizate în companii care nu sunt în acord cu ţintele din Planul Investiţional al MTI şi cu strategia de dezvoltare a infrastructurilor. De asemenea, lipsa de colaborare stransa, interinstituţională, urmare unor modificări repetate şi la intervale scurte în structura guvernului, nu a permis conştientizarea caracterului strategic al marilor proiecte de infrastructură (de ex: proceduri sofisticate şi termene lungi pentru obţinerea acordurilor de mediu, studierea corpurilor de apa, în special în privinţa căilor ferate care, în principal, se dezvolta pe ampriza existenţa, descărcări arheologice, certificare documente de plata pana la 60 de zile, etc |
| 9 | Modificări legislative pentru fluidizarea procesului de implementare proiecte:În avizare proiecte prin declararea rolului strategic al proiectelor şi a faptului ca acestea vizează siguranta nationala (scurtarea procedurilor de mediu, descarcari arheologice, documentaţii urbanistice, avize autoritati publice locale sau deţinători de utilitati)În achiziţii – scurtarea termenelor pentru evaluare oferte prin introducerea sistemului de certificare a operatorilor în construcţii şi prin reglementarea completelor specializate pentru judecarea contestatiilor din procedurile aferente marilor proiecte de investiţii (Polonia a introdus acest sistem) | mai 2022aprilie 2022 | Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii, Ministerul Mediului Apelor şi Pădurilor, Ministerul CulturiiMinisterul Transporturilor şi Infrastructurii, Ministerul Finanţelor prin ANAP, Ministerul Justiţiei | Consolidarea colaborării dintre toţi actorii implicaţi în avizarea marilor proiecte prin conştientizarea rolului strategic al marilor proiecte de infrastructură.Aprobarea sistemului de certificare a operatorilor în construcţii şi înfiinţarea Organismului naţional de certificare vor permite reducerea numărului de acte prezentate in procedurile de achizitii publice, scurtand termenele de evaluare a ofertelor si eliminand posibilitatea contestarii evaluarii documentelor de calificare. Exista un proiect de HG elaborat de experţi ai MTI, împreună cu toate structurile asociative şi patronale din domeniu, dar care nu a fost supus avizării şi aprobării.Stabilirea unor completuri specializate, care sa judece în regim urgenta cauzele ce vizeaza procedurile de achizitii publice si semnarea contractelor, va scurta mult procedurile de achiziţie publică.Multe alte state membre în UE au recurs la o astfel de măsură legislativă. |
| 10 | Modificarea legislaţiei privind asigurarea garantiei de buna executie si avans prin introducerea sistemului de retineri succesive la fiecare certificate de plata lunara. | februarie 2022 | Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii, Ministerul Finanţelor, Ministerul Investiţiilor şi Proiectelor Europene. | Proiectul de HG a fost elaborat de MTI, avizat de unele ministere dar respins de MIPE. Situaţia prezentă din piaţa creditorilor şi a asigurărilor va conduce la ingreunarea semnării de noi contracte şi la imposibilitatea plăţii de avansuri, descurajand participarea în procedurile de achizitie publica a firmelor romaneşti. |

### Monitorizarea indicatorilor de performanţă ai sistemului naţional de transport feroviar

O acţiune prioritară esenţială din perspectiva creşterii capacităţii administrative a MTI în vederea realizării obiectivelor asumate privind creşterea traficului feroviar până în 2026 este:

1. Monitorizarea permanentă de către Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii a unor indicatori de sinteză privind evoluţia transportului feroviar.

Acţiunea vizează monitorizarea permanentă de către Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii a unor indicatori de sinteză privind transportul feroviar, precum:

* numărul de călători transportaţi, comparativ cu alte moduri de transport
* volumul de prestaţii în traficul feroviar de călători (călători-km, parcurs tarifar), comparativ cu alte moduri de transport
* viteza comercială a trenurilor de călători, inclusiv pe categorii de servicii
* cotele modale ale transportului feroviar de călători pe diferite segmente de piaţă, precum:
	+ transportul terestru de persoane pe rute interurbane (inclusiv transportul individual)
	+ transportul public terestru de persoane pe rute interurbane
* tone brute transportate, comparativ cu alte moduri de transport, din care:
	+ în containere
	+ în vagoane izolate
* volumul de prestaţii în traficul feroviar de marfă (tone-km, parcurs tarifar), comparativ cu alte moduri de transport
* viteza comercială a trenurilor de marfă, inclusiv pe categorii de servicii
* viteza comercială a mărfurilor, inclusiv pe categorii de servicii
* cotele modale ale transportului feroviar de marfă pe diferite segmente de piaţă, precum:
	+ transportul de marfă pe rute interurbane interne (inclusiv transportul fluvial)
	+ transportul terestru de marfă pe rute interurbane interne

Monitorizarea acestor indicatori este posibilă prin sintetizarea informaţiilor colectate de la companiile feroviare, coroborate cu datele puse la dispoziţie de Institutul Naţional de Statistică.

Monitorizarea acestor indicatori permite calibrarea adecvată a măsurilor de politică în transporturi (în particular în domeniul feroviar) în scopul atingerii obiectivelor propuse.

## Creşterea capacităţii administrative a CFR SA pentru implementarea planului de acţiuni

În prezent, *CFR SA* are în diverse stadii de pregătire şi/sau implementare proiecte de modernizare / reabilitare / dezvoltare a infrastructurii feroviare cu finanţare europeană. *Sectorul Proiecte cu Finanţare Externă* din cadrul CFR SA realizează activităţi de pregătire, respectiv identificare a proiectelor în cadrul strategiilor şi instrumentelor de finanţare, asigură iniţierea şi pregătirea proiectelor în cadrul etapelor de studiu de prefezabilitate/fezabilitate/proiect tehnic, precum şi activităţi privind implementarea proiectelor, respectiv urmărirea derulării lucrărilor şi implementării soluţiilor tehnice proiectate, managementul contractelor de execuţie lucrări, coordonarea programelor de execuţie.

Pentru buna implementare a proiectelor cu finanţare europeană, inclusiv a proiectelor incluse in **Planul de Redresare şi Rezilienţă** in domeniul feroviar apare necesitatea creşterii capacităţii administrative, condiţie absolut necesară pentru accesarea fondurilor europene alocate României si implementarea in termenele statuate in PNRR.

În conformitate cu procedurile comunitare, managementul fondurilor europene se realizează după o *arhitectură instituţională* foarte bine definită, cu responsabilităţi clare şi cu funcţii specifice la nivelul fiecărei instituţii şi implicit la nivelul fiecărei structuri responsabile cu activităţile specifice. Personalul implicat în gestionarea fondurilor structurale, cât şi a altor fonduri externe (tip grant, credite externe, PNRR) trebuie să fie instruit/calificat deoarece, pe lângă cunoştinţe temeinice de specialitate şi capacitate de reprezentare a instituţiei din care face parte în dialogul cu autorităţile, organismele coordonatoare sau partenere, trebuie sa aibă obligatoriu cunoştinţe legate de politicile comunitare, politicile sectoriale, managementul proiectelor, procedura aplicabilă fiecărei finanţări şi cofinanţări în parte, legislaţia naţională în domeniul achiziţiilor publice, finanţelor publice în completarea cunoştinţelor comerciale, financiar/ fiscale şi tehnice specifice.

Prevederi referitoare la modul de lucru în cadrul companiilor, cu accent pe creşterea capacităţii administrative, precum aplicarea sistemului de stimulente financiare, metodologia de măsurare şi evaluare anuală a performanţei, instituirea unui sistem de control intern orientat către performanţă, introducerea de instrumente de control în etapa de pregătire a proiectelor, prevederi referitoare la performanţa activităţii de întreţinere, au fost avute în vedere în cadrul contractelor de performanţă, astfel încât să ofere companiilor vizate cadrul de performanţă necesar.

Principalele acţiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

1. Creşterea eficienţei activităţii CFR SA în etapele de pregatire/implementare a proiectelor de investiţii finanţate din PNRR.

Acţiunea include o serie de măsuri necesare, precum:

* asigurarea tuturor funcţiilor de management în cadrul echipelor de implementare sau suport a proiectelor de către personal pregătit (la nivel central şi regional);
* modificarea structurii organizatorice la nivel central/regional pentru acoperirea necesarului real implementării proiectelor;
* creşterea capacităţii de verificare/validare a documentaţiilor/rapoartelor tehnice ale consultanţilor înainte de aprobarea acestora de către experţii din cadrul *CFR SA;*
* reorganizarea activităţilor in raport cu stadiul real de pregătire/ implementare al proiectelor;
* întărirea capacitaţii de implementare in contextul includerii unor proiecte de reabilitare cale ferata, in cadrul Planului Naţional de Redresare şi Rezilienţă (PNRR) prin înfiinţarea unor UMP-uri specializate, pentru proiectele gestionate;
* crearea structurilor responsabile cu dezvoltarea ERTMS si certificarea subsistemelor structurale;
* preluarea la nivel regional a implementării proiectelor ce vizează lucrări punctuale lucrări de tip reînnoiri pe liniile directe, implementate într-o manieră accelerată, care vizează eliminarea tuturor restricţiilor de viteză prin înlocuirea cadrului piatră spartă (track beds) – traverse şi prinderi (rail sleepers and rail fasteners) – şină (steel rail) şi a aparatelor de cale (rail switches);
* descentralizarea activităţilor de pregătire/achiziţie la nivel regional pentru proiectele tip reînnoiri;
* profesionalizarea membrilor echipelor de proiect prin participarea la cursuri de specializare;
* atragerea de personal specializat pentru pregătirea şi implementarea noilor proiecte de investiţii cu efect in creşterea performantei raportat la volumul si activităţile derulate;
* stabilirea unui pachet de salarizare motivant pentru personalul care gestionează proiectele finanţate din fonduri europene pentru perioadele de programare 2021—2027;
* stabilirea unui cadru legislativ unitar (indiferent de sursa de finanţare POIM/POT/CEF/PNNR) în ceea ce priveşte acordarea unor stimulente/bonusuri pentru personalul CFR SA care gestionează proiectele.
1. Creşterea nivelului de expertiză al personalului cu atribuţii în domeniul pregătirii şi implementării proiectelor de investiţii.

CFR SA poate să atragă cu un salariu motivant experţi şi specialişti în pregătirea şi implementarea proiectelor din mediul universitar, tehnic, privat; în prezent, raportat la proiectele gestionate în diferite etape procedurale, capacitatea administrativă a CNCF CFR-SA este limitată.

CFR SA trebuie să stopeze migrarea personalului propriu către mediul privat sau de stat care oferă la acelaşi tip de pregătire şi muncă salarii mult mai mari.

## Modificări legislative necesare

Acţiunile din această categorie sunt orientate spre asigurarea cadrului legal adecvat pentru iniţierea şi susţinerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport călători şi marfă derulate în prezent prin alte moduri de transport.

Principalele acţiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

1. Asigurarea cadrului legal adecvat pentru iniţierea şi susţinerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport de călători derulate în prezent prin alte moduri de transport. Această acţiune include cel puţin următoarele măsuri:
	1. Modificarea şi completarea OUG nr. 12/1998[[16]](#footnote-16) în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, ca instrument destinat susţinerii eficiente a transferului modal către calea ferată al fluxurilor de călători derulate în prezent prin alte moduri de transport.

Măsura vizează inclusiv crearea cadrului legal pentru implicarea autorităţilor publice locale în implementarea unor servicii publice de transport feroviar al călătorilor în zonele metropolitane, prin diferenţierea responsabilităţilor privind managementul obligaţiilor de serviciu de interes naţional de transport feroviar al călătorilor, respectiv managementul obligaţiilor de serviciu de interes local de transport feroviar al călătorilor.

* 1. Modificarea şi completarea OUG nr. 62/2016[[17]](#footnote-17) în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru creşterea eficienţei activităţii Autorităţii pentru Reformă Feroviară în calitate de entitate responsabilă pentru managementul serviciilor publice de interes naţional pentru transportul feroviar al călătorilor.

Măsurile a) şi b) sunt corelate.

1. Modificarea şi completarea legislaţiei primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru implicarea autorităţilor publice locale în implementarea unor servicii publice de transport feroviar al călătorilor în zonele metropolitane.

Acţiunea presupune colaborarea Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii cu Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice şi Administraţiei (MDLPA) şi cu Ministerul Finanţelor în vederea modificării şi completării adecvate scopului propus a actelor normative care reglementează managementul şi finanţarea serviciilor publice de interes local. Sunt avute în vedere următoarele acte normative aparţinând legislaţiei primare:

* + Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilităţi publice, cu modificările şi completările ulterioare;
	+ Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unităţile administrativ-teritoriale, cu modificările şi completările ulterioare;
	+ Legea nr. 273/2006 privind finanţele publice locale, cu modificările şi completările ulterioare.

Acţiunea este condiţionată de finalizarea acţiunii A.3.1

1. Asigurarea cadrului legal adecvat pentru iniţierea şi susţinerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport de marfă derulate în prezent prin alte moduri de transport. Această acţiune include cel puţin următoarele măsuri:
2. Modificarea şi completarea legislaţiei primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru instituirea unui sistem de servicii publice de transport combinat de marfă pe rute terestre, ca instrument destinat iniţierii şi susţinerii eficiente a transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de marfă derulate în prezent prin alte moduri de transport.

Obligaţiile de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre interne trebuie să vizeze toate categoriile de activităţi subsumate acestui tip de transport, precum: operarea trenurilor complete de UTI între terminale, operarea terminalelor, operarea transporturilor rutiere de proximitate (operarea serviciilor de camionare a UTI în zonele de influenţă ale terminalelor). Implicit, compensaţiile de serviciu public aferente trebuie să vizeze toate categoriile de operatori implicaţi în realizarea transportului combinat de marfă pe rute terestre interne, respectiv: operatori de transport feroviar de marfă, operatori de terminale, operatori rutieri de proximitate.

1. Modificarea şi completarea legislaţiei primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru instituirea unui sistem de servicii publice de transport feroviar de marfă în vagoane izolate, ca instrument destinat iniţierii şi susţinerii eficiente a transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de marfă derulate în prezent prin alte moduri de transport.

Obligaţiile de serviciu public privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate trebuie să vizeze toate categoriile de activităţi subsumate acestui tip de transport, precum: operarea trenurilor complete între triaje/staţii tehnice, operarea triajelor/staţiilor tehnice, operarea transporturilor feroviare de proximitate (operarea serviciilor de transport şi manevră a vagoanelor în zonele de influenţă ale triajelor/staţiilor tehnice). Implicit, compensaţiile de serviciu public aferente trebuie să vizeze toate categoriile de operatori implicaţi în realizarea transportului de marfă în vagoane izolate, respectiv: operatori de transport feroviar de marfă de lung parcurs, operatori de triaje, operatori de transport feroviar de marfă de proximitate.

1. Modificarea şi completarea legislaţiei existente în scopul implementării altor măsuri necesare în vederea stimulării transferului modal către calea ferată al fluxurilor de marfă transportate în prezent pe cale rutieră. Sunt avute în vedere măsuri precum:
	* Acordarea de ajutoare financiare directe (subvenţii) pentru construcţia / modernizarea de linii ferate industriale, în special pentru clienţi care pot fi interesaţi de traficul de vagoane izolate;
	* Acordarea de ajutoare financiare directe (subvenţii) pentru construcţia / modernizarea liniilor publice de incărcare-descărcare din staţii, a rampelor şi magaziilor de mărfuri deservite;
	* Acordarea de ajutoare financiare directe (subvenţii) pentru echipamente destinate traficului combinat de marfă (containere, cutii mobile, semiremorci care pot fi manipulate prin ridicare, material rulant specific, utilaje şi dispozitive de manipulare a UTI, etc.);
	* Introducerea de restricţii de circulaţie pe timp de noapte şi în anumite zile sau perioade pe întreaga reţea de drumuri pentru vehiculele rutiere grele (peste 12 tone);
	* Scutiri de taxe şi impozite pentru vehiculele rutiere implicate în traficul combinat;
	* Scutiri de la plata taxei de drum (rovigneta) pentru vehicule rutiere implicate în transporturi combinate;
	* Revizuirea legislaţiei privind TVA în cazul transporturilor feroviare / combinate subvenţionate;
	* Eliminarea din acciza la motorina utilizată pentru tracţiunea Diesel a părţii care se alocă pentru întreţinerea drumurilor;
	* Recunoaşterea timpului petrecut în trenul Ro-La ca timp de odihnă pentru şoferii de vehicule rutiere grele;
	* Reducerea drastică a numărului de autorizaţii de tranzit pentru vehicule rutiere grele înmatriculate în ţări care nu sunt membre ale UE;
	* Creşterea vitezelor comerciale proiectate şi realizate ale trenurilor de marfă, prin instituirea unui sistem specific de reguli privind alocarea şi utilizarea capacităţilor de infrastructură, corelat cu prevederile Legii nr. 202/2016 şi ale Directivei 2012/34/UE, care să asigure creşterea eficienţei în domeniul utilizării capacităţilor infrastructurii feroviare pentru traficul feroviar de marfă.

# Sinteza acţiunilor necesare pentru transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport

Tabelul următor sintetizează acţiunile identificate în capitolele anterioare drept necesare pentru a asigura realizarea obiectivelor asumate privind creşterea traficului feroviar prin transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport. În plus, în cadrul tabelului sunt precizate termenele de realizare a acţiunilor şi entităţile responsabile.

Tabelul 13 - Acţiunile necesare pentru a asigura transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport

| **Nr. crt** | **Acţiuni destinate transferului modal** | **Termen** | **Entitate responsabilă** | **Menţiuni** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cod** | **Denumire** |
|  |  | **S - Dezvoltarea infrastructurii feroviare** |  |  |  |
| 1 | S.1 | Redimensionarea planului multianual de finanţare a infrastructurii feroviare şi actualizarea subsecventă a contractului de activitate şi performanţă al administratorului infrastructurii prin actul adiţional aferent anului 2022 | Q2 - 2022 | MTI-DTFMTI-D.Economică |  |
| 2 | S.2 | Actualizarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare şi corelarea cu PNRR | Q4 - 2022 | MTI-DTFCFR SA |  |
| 3 | S.3 | Implementarea proiectelor de investiţii prevăzute în PNRR, suplimentare faţă de cele deja propuse în cadrul strategiei de dezvoltare a infrastructurii pentru perioada 2021-2025 | Q4 - 2026 | MTI-DTFMTI-DGOITCFR SA |  |
|  |  | **C - Traficul de călători** |  |  |  |
|  |  | **C.1 - Creşterea competitivităţii preţurilor serviciilor de transport** |  |  |  |
| 4 | C.1.1 | Consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, astfel încât acesta să devină o alternativă atractivă în raport cu atât cu transportul rutier public, cât şi cu transportul rutier individual. Include:a) dimensionarea adecvată a obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători;b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor de transport feroviar călători care fac obiectul obligaţiei de serviciu public;c) asigurarea materialului rulant necesar realizării obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători;d) dimensionarea adecvată a compensaţiei de serviciu public privind transportul feroviar de călători;e) asigurarea finanţării necesare din fonduri publice a compensaţiei de serviciu public privind transportul feroviar de călători;f) corelarea obligaţiilor de serviciu public de interes naţional şi a celor de interes local pentru transportul feroviar al călătorilor. | anual, începând din 2022 | ARFMTI-DTFMTI-D.Economică | Condiţionată de finalizarea acţiunii A.3.1Cu colaborarea CFR SA |
| 5 | C.1.2 | Corelarea cu sistemul de sistemul de servicii publice de transport rutier interurban al călătorilor şi constituirea unui sistem integrat bazat pe transportul feroviar pe distanţe lungi | anual, începând din 2024 | ARFMTI-DTF | Cu colaborarea CFR SA |
|  |  | **C.2 - Creşterea performanţei şi calităţii serviciilor de transport** |  |  |  |
| 6 | C.2.1(I.2.1)(V.2.1) | Creşterea vitezei comerciale a trenurilor de călători şi marfă, prin implementarea măsurilor prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, cu referire în principal la:a) creşterea vitezei maxime admise de linie prin reînnoire, reparaţii, modernizare şi întreţinereb) modernizarea conducerii traficului feroviar | Q4 - 2025 | MTI-DTFMTI-DGOITMTI-StrategieMTI-D.EconomicăCFR SA | Acţiunea vizează creşterea performanţei şi calităţii serviciilor de transport feroviar atât în traficul de călători cât şi în traficul de marfă. |
| 7 | C.2.2 | Creşterea nivelului de calitate a serviciilor de transport feroviar de călători şi de adecvare a acestora la necesităţile de transport şi la cerinţele clienţilor. Include:a) implementarea de servicii adecvate în raport de necesităţile de transport;b) implementarea de noi servicii, adecvate necesităţilor de mobilitate;c) creşterea nivelului de confort şi a calităţii serviciilor la bordul trenurilor;d) creşterea accesibilităţii transportului feroviar de călători. | anual, începând din 2022 | ARFMTI-DTFMTI-DGOITMTI-D.EconomicăCFR SA | Corelată cu acţiunile C.3.1 ... C.3.6 |
| 8 | C.2.3 | Eficientizarea relaţiei sistemului feroviar cu călătorii, prin: a) implementarea unui sistem integrat de emitere a titlurilor de călătorie şi a rezervărilor;b) implementarea unui sistem integrat de informare la sol şi la bordul trenurilor | Q4 - 2026 | ARFMTI-DGOITMTI-DTFCFR SA |  |
|  |  | **C.3 - Investiţiile în material rulant feroviar** |  |  |  |
| 9 | C.3.1 | Investiţiile în material rulant nou. Acţiunea include:a) achiziţia a 20 rame electrice pentru trenuri de lung parcurs (RE-IR-Electric Interregio, cu 6 unităţi); b) achiziţia a 12 rame electrice cu hidrogen pentru trenuri de scurt şi mediu parcurs (H-EMU, cu 3+1 unităţi);c) achiziţia a 16 locomotive electrice noi cu 4 osii, cu sistem ERTMS, capabile de viteză 160 km/oră şi tractare de trenuri de până la 16 vagoane. | Q2 - 2023 | ARFMTI-DGOIT |  |
| 10 | C.3.2 | Investiţiile în modernizarea materialului rulant existent în parcul operatorilor feroviar de călători. Acţiunea include:a) modernizarea a 55 de locomotive electrice existente în parcul operatorilor feroviari, capabile de viteză 160 km/oră şi tractare de trenuri de până la 16 vagoane;b) modernizarea şi conversia a 20 de locomotive de manevră existente în parcul operatorilor feroviari de la diesel la electric şi plug-in;c) modernizarea a 139 de vagoane existente în parcul operatorilor feroviari, dintre care:* + 30 de vagoane de dormit, cuşete, vagoane restaurant şi bistro,
	+ 109 vagoane de clasă pentru toate categoriile de tren.
 | Q2 - 2023 | ARFMTI-DGOIT |  |
| 11 | C.3.3 | Structurarea pe segmente de piaţă relevante a obligaţiilor de serviciu public de interes naţional pentru transportul feroviar al călătorilor şi alocarea adecvată a materialului rulant achiziţionat de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii pentru realizarea acestor obligaţii de serviciu public | anual, începând din 2022 | ARF | Condiţionată de finalizarea acţiunii A.3.1 |
|  |  | **I - Traficul combinat de marfă** |  |  |  |
|  |  | **I.1 - Creşterea competitivităţii preţurilor serviciilor de transport** |  |  |  |
| 12 | I.1.1 | Implementarea la nivel naţional a unui sistem de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanţe lungi, care să devină o alternativă atractivă în raport cu atât cu transportul rutier al expediţiilor de marfă de dimensiuni mici. Include:a) instituirea unor obligaţii de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar;b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor care fac obiectul obligaţiei de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre;c) dimensionarea adecvată a compensaţiei de serviciu public pentru transportul combinat de marfă pe rute terestre;d) asigurarea finanţării necesare din fonduri publice a compensaţiei de serviciu public pentru transportul combinat de marfă pe rute terestre. | anual, începând din 2023 | ARFMTI-DTFMTI-D.Economică | Condiţionată de finalizarea acţiunilor M.1 şi M.2Cu colaborarea Consiliului Concurenţei |
| 13 | I.1.2 | Asigurarea logisticii necesare realizării obligaţiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre | anual, începând din 2023 | ARFMTI-DTF |  |
|  |  | **I.2 - Creşterea performanţei şi calităţii serviciilor de transport** |  |  |  |
| 14 | I.2.2 | Creşterea nivelului de calitate a serviciilor de transport combinat de marfă pe rute terestre şi de adecvare a acestora la necesităţile de transport şi la cerinţele clienţilor. Include:a) implementarea de servicii adecvate în raport de necesităţile de transport;b) asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare şi management inteligent al expediţiilor şi al UTI. |  | ARFMTI-DTFMTI-DGOITMTI-D.Economică | Cu colaborarea CFR SA |
| 15 | I.2.3 | Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport combinat de marfă pe rute terestre, bazată pe Modelul Naţional de Transport. | Q4 - 2025 | ARFMTI-DTFMTI-Strategie |  |
| 16 | I.2.4 | Integrarea terminalelor private în sistemul naţional de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre | anual, începând din 2023 | ARFMTI-DTF |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  | **V - Traficul de marfă în vagoane izolate** |  |  |  |
|  |  | **V.1 - Creşterea competitivităţii preţurilor serviciilor de transport** |  |  |  |
| 17 | V.1.1 | Implementarea la nivel naţional a unui sistem de servicii publice privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate, care să devină o alternativă atractivă în raport cu transportul rutier al expediţiilor de marfă de dimensiuni mici (de ordinul capacităţii de încărcare a unui vagon). Include:a) instituirea unor obligaţii de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate;b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor care fac obiectul obligaţiei de serviciu public privind transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate;c) dimensionarea adecvată a compensaţiei de serviciu public pentru transportul feroviar de marfă în vagoane izolate;d) asigurarea finanţării necesare din fonduri publice a compensaţiei de serviciu public pentru transportul feroviar de marfă în vagoane izolate | anual, începând din 2023 | ARFMTI-DTFMTI-D.Economică | Condiţionată de finalizarea acţiunili A.3.3Cu colaborarea Consiliului Concurenţei |
| 18 | V.1.2 | Reabilitarea infrastructurilor de servicii specifice transportului feroviar de marfă în vagoane izolate. Include:a) reabilitarea staţiilor tehnice şi de triaj şi dotarea adecvată pentru prelucrarea eficientă a trenurilor şi a vagoanelor izolate;b) reabilitarea liniilor publice de încarcare-descărcare din staţii, a rampelor pe care le deservesc, precum şi a magaziilor de mărfuri adiacente | anual, începând din 2023 | MTI-DTFMTI-StrategieMTI-DGOITMTI-D.EconomicăCFR SA |  |
| 19 | V.1.3 | Stimularea racordării la reţeaua de infrastructură feroviară publică a mai multor linii ferate industriale deţinute de beneficiari | anual, începând din 2023 | MTI-DTFMTI-Strategie | Cu colaborarea CFR SA |
|  |  | **V.2 - Creşterea performanţei şi calităţii serviciilor de transport** |  |  |  |
| 20 | V.2.2 | Creşterea nivelului de calitate a serviciilor de transport feroviar de marfă în vagoane izolate şi de adecvare a acestora la necesităţile de transport şi la cerinţele clienţilor. Include:a) implementarea de servicii adecvate în raport de necesităţile de transport: servicii de transport feroviar cu orar prestabilit între triaje/staţii tehnice, servicii de operare a triajelor/staţiilor tehnice, servicii de transport feroviar de proximitate în zonele de influenţă ale triajelor/staţiilor tehnice;b) asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare şi management inteligent al expediţiilor de marfă în vagoane izolate şi al vagoanelor goale | anual, începând din 2023 | ARFMTI-DTFMTI-DGOITMTI-D.Economică | Cu colaborarea CFR SA |
| 21 | V.2.3 | Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport feroviar de marfă în vagoane izolate, bazată pe utilizarea Modelului Naţional de Transport | Q4 - 2025 | ARFMTI-DTFMTI-Strategie |  |
|  |  | **A - Creşterea capacităţii administrative** |  |  |  |
|  |  | **A.1 - La nivelul Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii** |  |  |  |
| 22 | A.1.1 | Creşterea capacităţii administrative în cadrul Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii în vederea implementării eficiente a acţiunilor privind transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate prin intermediul altor moduri de transport. Acţiunea vizează:a) corelarea modurilor de transport în cadrul unui sistem naţional integrat de servicii publice de transport al călătorilor;b) cooperarea cu autorităţile publice locale privind:* corelarea obligaţiilor de serviciu public de interes naţional şi de interes local privind transportul feroviar de călători, în scopul asigurării unui sistem integrat, coerent şi eficient de servicii publice de transport feroviar al călătorilor pe rute interurbane şi internaţionale;
* corelarea strategiilor de achiziţie a materialului rulant necesar pentru realizarea obligaţiilor de serviciu public.

c) stabilirea şi realizarea obligaţiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanţe lungi şi a obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate. | Q2 2023 | MTI-DTFMTI-DGOITMTI-StrategieARF |  |
| 23 | A.1.2 | Implementarea unui mecanism de consolidare a eficienţei economice a contractelor de servicii publice privind transportul feroviar de călători | Q4 2022 | ARFMTI-DTFCFR SA |  |
| 24 | A.1.3 | Creşterea capacităţii administrative a companiilor feroviare de stat care funcţionează sub autoritatea Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii | Conform [tabel nr 12](#tabel_12) |  |
| 25 | A.1.4 | Monitorizarea permanentă de către Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii a unor indicatori de sinteză privind evoluţia transportului feroviar | anual, începând din 2022 | MTI-DTFMTI-Strategie | Cu colaborarea Institutului Naţional de Statistică şi a companiilor feroviare |
|  |  | **A.2 - La nivelul administratorului infrastructurii** |  |  |  |
| 26 | A.2.1 | Creşterea eficienţei activităţii CFR SA în etapele de pregatire / implementare a proiectelor de investiţii finanţate din PNRR | anual, începând din 2022 | CFR SAMTI-DTFMTI-DGOITMTI-D.Economică |  |
| 27 | A.2.2 | Creşterea nivelului de expertiză al personalului cu atribuţii în domeniul pregătirii şi implementării proiectelor de investiţii | anual, începând din 2022 | CFR SAMTI-DTFMTI-DGOITMTI-D.Economică |  |
|  |  | **A.3 - Modificări legislative necesare** |  |  |  |
| 28 | A.3.1 | Asigurarea cadrului legal adecvat pentru iniţierea şi susţinerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport de călători derulate în prezent prin alte moduri de transport. Include:a) modificarea şi completarea OUG nr. 12/1998 în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor;b) modificarea şi completarea OUG nr. 62/2016 în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru creşterea eficienţei activităţii Autorităţii pentru Reformă Feroviară | Q2 - 2022 | MTI-DTF | Cu colaborarea ARF şi CFR SA |
| 29 | A.3.2 | Modificarea şi completarea legislaţiei primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru implicarea autorităţilor publice locale în implementarea unor servicii publice de transport feroviar al călătorilor în zonele metropolitane | Q4 - 2022 | MTI-DTF | Cu colaborarea ARF şi CFR SACondiţionată de finalizarea acţiunii A.3.1Necesită colaborarea MTI cu MLPDA şi MF |
| 30 | A.3.3 | Asigurarea cadrului legal adecvat pentru iniţierea şi susţinerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport de marfă derulate în prezent prin alte moduri de transport. Include:a) modificarea şi completarea legislaţiei primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru instituirea unui sistem de servicii publice de transport combinat de marfă pe rute terestre;b) modificarea şi completarea legislaţiei primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru instituirea unui sistem de servicii publice de transport feroviar de marfă în vagoane izolate | Q4 - 2022 | MTI-DTF | Cu colaborarea OTF, ARF şi CFR SA |
| 31 | A.3.4 | Modificarea şi completarea legislaţiei existente în scopul implementării altor măsuri necesare în vederea stimulării transferului modal către calea ferată al fluxurilor de marfă transportate în prezent pe cale rutieră | Q4 - 2023 | MTI-DTF | Cu colaborarea OTF, ARF şi CFR SA |

1. Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spaţiul feroviar unic european, publicată în Monitorul Oficial nr. 900 din 9 noiembrie 2016, cu modificările şi completările ulterioare [↑](#footnote-ref-1)
2. Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spaţiului feroviar unic european, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 343 din 14 decembrie 2012, cu modificările şi completările ulterioare [↑](#footnote-ref-2)
3. Contract care se încheie între Ministerul Transporturilor şi administratorul infrastructurii feroviare, pe o perioadă de cel puţin 5 ani, conform prevederilor art. 30 din Legea nr. 202/2016 [↑](#footnote-ref-3)
4. Aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016 [↑](#footnote-ref-4)
5. External Costs of Transport in Europe, studiu realizat în anul 2011 de către CE Delft, INTRAS şi Franhofer ISI [↑](#footnote-ref-5)
6. Calcule efectuate pe baza datelor INS (Anuarul statistic 2012, Indicatori de DezvoltareDurabilă în România (IDDR)) [↑](#footnote-ref-6)
7. Parcursul total al călătorilor pe rute interurbane interne [↑](#footnote-ref-7)
8. Parcursul total al mărfurilor pe rute interurbane interne [↑](#footnote-ref-8)
9. Pot fi identificate situaţii similare de externalizare a costurilor şi pentru alte moduri de transport [↑](#footnote-ref-9)
10. European Comission - State of play of internalisation in the European Transport Sector, 2019 [↑](#footnote-ref-10)
11. Cu referire la transportul pe rute terestre, bazat pe utilizarea transportului feroviar pentru transportull pe distanţe lungi [↑](#footnote-ref-11)
12. Expediţii de marfă a căror magnitudine este de ordinul capacităţii de încărcare a unui tren [↑](#footnote-ref-12)
13. Expediţii de marfă a căror magnitudine este de ordinul capacităţii de încărcare a unui vagon sau container [↑](#footnote-ref-13)
14. Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre [↑](#footnote-ref-14)
15. Trenuri compuse din vagoane izolate [↑](#footnote-ref-15)
16. Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 12 din 7 iulie 1998 privind transportul pe căile ferate române şi reorganizarea Societăţii Naţionale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările şi completările ulterioare [↑](#footnote-ref-16)
17. Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 62 din 28 septembrie 2016 privind înfiinţarea Autorităţii pentru Reformă Feroviară, cu modificările şi completările ulterioare [↑](#footnote-ref-17)