



CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027

Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34

Fax: 021.316.31.31

021.310.23.57, 021.316.31.33

Cod fiscal: 10464660

E-mail: ces@ces.ro

www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)
Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francofone (UCESIF)

„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)

Nr. 5593/19.08.2026

AVIZ

referitor la proiectul de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea Contractului de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A pentru perioada 2026-2030

În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *proiectului de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea Contractului de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A pentru perioada 2026-2030.*

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

În temeiul art. 5 lit. a) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în ședința din data de 19.08.2026, desfășurată online, conform prevederilor art. 30 alin. (1) din Regulamentul de organizare și funcționare, avizează **FAVORABIL** prezentul proiect de act normativ, cu următoarele **observații**:

- potrivit Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european și Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, Contractul de Activitate și Performanță (CAP) este instrumentul multianual prin care finanțarea publică este corelată cu administrarea activelor și cu rezultate verificabile pentru utilizatorii infrastructurii. Contractul trebuie să asigure menținerea și îmbunătățirea calității serviciului, reducerea restanțelor de întreținere și reînnoire și utilizarea eficientă a infrastructurii. Cu toate acestea,

proiectul de act normativ nu îndeplinește această funcție, deoarece, pentru anul 2026, acesta prevede acoperirea a 46,21% din necesarul pentru întreținere și funcționare, 5,28% pentru reparații curente și 4,66% pentru reînnoire, care nu sunt suficiente pentru a asigura o dezvoltare treptată. Neconformitatea nu rezultă dintr-o pretinsă obligație de acoperire integrală a necesarului, pe care legea nu o stabilește, ci din efectele fizice asumate prin Contractul de Activitate și Performanță. La sfârșitul anului 2025, 9.753 km de linii curente și directe erau scadenți la reînnoire, în timp ce erau programați numai 9,5 km de reînnoire până în 2029, iar viteza tehnică medie prevăzută pentru anul 2029 este inferioară celei realizate în anul 2025. Finanțarea propusă nu oprește acumularea restanțelor și nu conservă parametrii tehnici ai rețelei;

- finanțarea nu poate fi calificată drept sustenabilă și corespunzătoare funcțiilor administratorului, dimensiunii infrastructurii și necesităților financiare, astfel cum impun art. 8 alin. (1) și (2) din Legea nr. 202/2016. Art. 8 alin. (1) tratează mentenanța, reînnoirea și dezvoltarea ca elemente distincte ale aceleiași politici de infrastructură, în timp ce prioritizarea investițiilor noi nu permite subfinanțarea activităților necesare conservării rețelei existente. Pentru investițiile cu finanțare externă sunt prevăzute peste 4,27 miliarde lei în anul 2026, în timp ce reparațiile curente beneficiază de 13,5 milioane lei, iar reînnoirea de 41,88 milioane lei. Caracterul distinct al surselor de finanțare nu înlătură obligația statului de a identifica resursele bugetare complementare pentru întreținerea, repararea și reînnoirea infrastructurii. Investițiile nu produc beneficiile economice estimate dacă restul rețelei continuă să se degradeze, iar dezechilibrele sunt evidente;
- proiectul de act normativ nu permite verificarea cerinței prevăzute la art. 8 alin. (4) din Legea nr. 202/2016. Anexa privind alocările publice nu cuprinde proiecția consolidată, pentru întreaga perioadă 2026–2030, a veniturilor administratorului, a finanțărilor de stat, a cheltuielilor cu infrastructura și a rezultatului contabil, iar echilibrul financiar afirmat nu este demonstrat. Mecanismul de evaluare contravine art. 30 alin. (1) și anexei V la Legea nr. 202/2016. Obiectivele sunt diminuate în funcție de finanțarea disponibilă, iar atunci când finanțarea este de cel mult 95% din necesar, nerealizarea obiectivului fizic poate primi un indice de realizare de 100%. Subfinanțarea reduce astfel ținta și neutralizează ulterior nerealizarea acesteia. Formula elimină legătura dintre finanțare, rezultat și răspundere și permite raportarea performanței fără îmbunătățirea infrastructurii. De asemenea, în perioada 2026–2030 urmează să fie recepționate proiecte majore de modernizare, însă Contractul de Activitate și Performanță nu transpune

punerea lor în exploatare într-o îmbunătățire măsurabilă a performanței generale a rețelei. Beneficiile privind capacitatea, viteza și fiabilitatea sunt lăsate pentru stabilire ulterioară prin acte adiționale, în timp ce traiectoria contractuală păstrează performanța generală sub nivelul anului 2025, fără a viza o îmbunătățire concretă;

- proiectul de act normativ nu stabilește nici o traiectorie de redresare a transportului feroviar de marfă. Pentru anul 2026 este utilizată valoarea de 15 milioane tren-km, față de 17,383 milioane realizate în anul 2025, fără obiective de revenire pentru anii următori. Obiectivele declarate privind competitivitatea transportului feroviar de marfă, promovarea transportului multimodal și dezvoltarea terminalelor nu sunt transpuse în obligații și rezultate măsurabile. Această abordare afectează competitivitatea economiei întrucât transportul feroviar de marfă deservește industria, agricultura, sectorul energetic și exporturile. Pentru fluxurile agricole către Portul Constanța sunt necesare nu numai coridoare modernizate, ci și puncte de încărcare, linii secundare, stații de formare, terminale și acces portuar. Contractul de Activitate și Performanță arată că 31,65% din parcursul trenurilor de marfă se realizează în afara liniilor principale. Degradarea acestor componente majorează costul logistic și reduce capacitatea produselor românești de a concura pe piețele externe;
- considerăm că trebuie acordată atenție sporită traiectoriei proiectului prin prisma compatibilității cu obiectivele Uniunii Europene privind transferul transporturilor pe distanțe mari de la rutier către modurile feroviar și naval și creșterea activității feroviare de marfă până în anul 2030. Aceste obiective nu reprezintă cote individuale obligatorii pentru România, art. 8 alin. (1) din Legea nr. 202/2016 obligă însă statul să țină seama de necesitățile pieței interne și de nevoile generale ale Uniunii. Un Contract de Activitate și Performanță construit pe reducerea traficului, fără măsuri și indicatori de redresare, nu demonstrează respectarea acestei obligații. De asemenea, trebuie respectată succesiunea prevăzută de lege. Strategia indicativă de dezvoltare a infrastructurii se elaborează, se supune consultării, se aprobă prin hotărâre a Guvernului și se publică, iar numai ulterior administratorul infrastructurii își adoptă planul de afaceri, ținând seama de această strategie și de finanțarea asigurată de stat. La rândul său, Contractul de Activitate și Performanță trebuie să fie coerent cu planul de afaceri.

Președinte,
Sterică FUDULEA