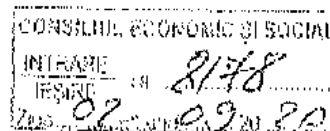




MINISTERUL TRANSPORTURILOR,
INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICĂȚIILOR

SECRETAR GENERAL



București 02/09/2020
Nr. 34898

Către: CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Domnului Iacob BACIU- Președinte

Vă transmitem alăturat, în copie, sub rezerva obținerii avizelor, proiectul de Ordonanță de urgență *pentru modificarea* Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 135/2020 cu privire la rectificarea bugetului de stat pe anul 2020, modificarea unor acte normative și stabilirea unor măsuri bugetare, cu rugămintea de a fi avizat.

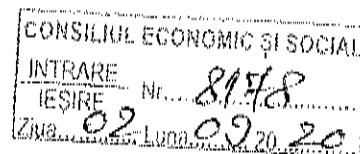
Menționăm faptul că avizul Consiliului Concurenței este în curs de emitere (atașăm în copie punctul lor de vedere), iar celelalte avize vor fi emise după obținerea avizului Consiliului Concurenței.

Cu stimă,

SECRETAR GENERAL

Ștefania Gabriella FERENCZ





GUVERNUL ROMÂNIEI

ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 135/2020 cu privire la rectificarea bugetului de stat pe anul 2020, modificarea unor acte normative și stabilirea unor măsuri bugetare

Având în vedere că prin Nota de fundamentare care a stat la baza emiterii Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 135/2020 cu privire la rectificarea bugetului de stat pe anul 2020, modificarea unor acte normative și stabilirea unor măsuri bugetare, în cadrul Secțiunii a 2-a, la capitolului referitor la "Descrierea situației actuale", privitor la prezentarea majorării cheltuielilor bugetului de stat pe anul 2020 și a influențelor pe principalii ordonatori de credite ai bugetului de stat, la Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor se propune pentru participarea la capitalul social al operatorilor economici aflați sub autoritatea ministerului suma de 130 milioane lei,

Ținând seama de faptul că această sumă este prevăzută la capitolul 84.01 - Transporturi, subcap. 84.01.01 *Administrația Centrală*, titlu 72 *Active financiare*, articolul 72.01 *Active financiare*, alineat 72.01.01 *Participarea la capitalul social al societăților comerciale* și este destinată participării la capitalul social al unui operator economic aflat sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor,

Având în vedere faptul că Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" S.A. este un operator economic aflat sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, conform prevederilor art.14, alin. (1) coroborate cu dispozițiile Anexei 2 pct.E din H.G nr.90/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor,

Dat fiind faptul că Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" S.A. are obligația asigurării mobilității cetățenilor prin furnizarea serviciilor de transport feroviar public de călători pe toate rutele de circulație asumate la nivel național prin Contractul de Servicii Publice încheiat cu Ministerul Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor, prin Autoritatea pentru Reformă Feroviară, denumit Obligația de Serviciu Public, iar pentru îndeplinirea acestei obligații este necesară asigurarea permanentă a unui parc activ de material rulant format din locomotive, vagoane și automotoare aflate în stare de funcționare cu îndeplinirea tuturor normativelor tehnice cerute pentru exploatarea în regim de siguranță,

Având în vedere că pe perioada pandemiei, normele sanitare și cele subsecvente de distanțare socială, impun suplimentarea materialului rulant din trenuri cu valori până la dublul numărului de unități uzuale atât pentru trenurile Regio care asigură deplasarea zilnică a forței de muncă înspre și dinspre polii economici și administrativi, cât și pentru trenurile InterRegio care asigură legătura neîntreruptă între regiuni prin asigurarea parametrilor de conexitate și accesibilitate minimali, pentru a satisface criteriile sociale, economice și strategice,

Ținând cont, că pentru menținerea în exploatare a parcului de material rulant la nivelul necesar este nevoie de investiții și reparații capitale/periodice generate de vechimea acestuia, precum și de împlinirea termenului de scadență la reparații în conformitate cu normativele tehnice în vigoare.

Întrucât pentru efectuarea acestor investiții/cheltuieli sunt necesare fonduri bănești pe care Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" S.A. nu le poate asigura din surse proprii datorită faptului că subvenția alocată pentru transportul feroviar de călători a fost sub nivelul necesarului în conformitate cu prevederile legale, precum și pe fondul diminuării drastice a veniturilor rezultate din vânzarea de legitimații de călătorie datorate restrângerii libertății circulației persoanelor ca urmare a măsurilor dispuse de autorității pe fondul pandemiei de COVID-19.

În lipsa asigurării acestor fonduri, Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" S.A. se va afla în scurt timp, în situația de a stopa programele de investiții și reparații în deslășurare și ca urmare, în imposibilitatea de a mai asigura necesarul de material rulant activ pentru furnizarea serviciilor de transport feroviar public pe toate rutele de circulație asumate prin Contractul de Servicii Publice, aspect care va genera incapacitatea statului de a-și onora Obligația de serviciu public, ceea ce va genera efecte economice și sociale cu afectarea populației active care utilizează transportul feroviar pentru deplasare dar și afectarea agenților economici și instituțiilor a căror activitate este influențată sau condiționată de mobilitatea neîngrădită a angajaților proprii.

Având în vedere aspectele prezentate se impune reglementarea, în regim de urgență, a mecanismului privind alocarea sumei prevăzute în bugetul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor pentru acoperirea în parte a subcompensării din perioada 2008 – 2015 cu scopul de a se realiza investiții și reparații,

Neadoptarea în regim de urgență a unor măsuri de alocare a sumelor către operatorul economic, la care statul este acționar integral sau majoritar, ar conduce la afectarea gravă a intereselor esențiale în efectuarea serviciului de interes național, de transport feroviar public de călători, atât prin limitarea în diverse grade a mobilității cetățenilor care utilizează transportul feroviar public și perturbarea activității agenților economici și instituțiilor ai căror angajați au mobilitatea limitată, cât și prin influențele negative care se vor răsfrânge asupra activității economice și operaționale a Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" -S.A, a Companiei Naționale de Cai Ferate "CFR" SA și în cascadă, asupra celorlalți 30 de operatori feroviari, a uzinelor reparatoare sau constructoare de material rulant și furnizorilor acestora.

În considerarea faptului că aceste elemente vizează interesul general public și constituie situații de urgență și extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată,

În temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență:

Articol unic - La articolul 12, după alineatul (2), se introduce două noi alineate, alin. (3) și alin. (4), cu următorul cuprins:

(3) Suma de 130.000 mii lei, din totalul sumei prevăzute în bugetul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor la capitolul 84.01- Transporturi, subcap. 84.01.01 *Administrația Centrală*, titlu 72 *Active financiare*, articolul 72.01 *Active financiare*, alineat 72.01.01 *Participarea la capitalul social al societăților comerciale* se alocă pentru majorarea, în condițiile legii, a contribuției statului la capitalul social al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" - S.A.

(4) Suma prevăzută la alin. (3) se virează de către Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, după obținerea avizului Consiliului Concurenței, Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” – S.A, într-un cont de disponibil deschis la Trezoreria Statului și se utilizează pentru plata obiectivelor de investiții și reparații ale societății”.

PRIM – MINISTRU

Ludovic ORBAN

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 135/2020 cu privire la rectificarea bugetului de stat pe anul 2020, modificarea unor acte normative și stabilirea unor măsuri bugetare

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>Prin Nota de fundamentare care a stat la baza emiterii Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 135/2020 cu privire la rectificarea bugetului de stat pe anul 2020, modificarea unor acte normative și stabilirea unor măsuri bugetare, în cadrul Secțiunii a 2-a, la capitolului referitor la "Descrierea situației actuale", privitor la prezentarea majorării cheltuielilor bugetului de stat pe anul 2020 și a influențelor pe principalii ordonatori de credite ai bugetului de stat, la Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor s-a propus suma de 130 milioane lei având ca destinație participarea la capitalul social al operatorilor economici aflați sub autoritatea ministerului.</p> <p>Această sumă este destinată participării la capitalul social al operatorilor aflați sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, destinatarul sumei nefiind specificat în textul actului normativ adoptat.</p>
2. Schimbări preconizate	<p>Prin modificările propuse se urmărește concretizarea operatorului economic Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” -S.A., aflat sub autoritatea ministerului, în raport cu care se va realiza participarea la capitalul social al acesteia (+130 milioane lei).</p>
3. Alte informații	<p>Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” - S.A., a fost înființată prin H.G. nr.584/1998, privind înființarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” – S.A., prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române și este un operator economic aflat sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, conform prevederilor art. 14 alin. (1) coroborate cu dispozițiile Anexei 2 pct. E din H.G. nr.90/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.</p> <p>Capitalul social inițial al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” – S.A este constituit prin preluarea, corespunzător obiectului de activitate, a unei părți din patrimoniul Societății Naționale a Căilor Ferate Române, fiind subscris și integral vărsat de statul român, în</p>

calitate de acționar unic, care își exercită drepturile și obligațiile prin Ministerul Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor.

Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” – S.A, în calitate de operator de transport feroviar, este un agent economic, cu capital de stat, licențiat în conformitate cu legislația în vigoare pentru efectuarea serviciului public de interes național privind transportul feroviar de călători, supunându-se atât legislației naționale cât și legislației comunitare UE.

Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” – S.A efectuează transportul feroviar public de călători pe bază de contract de transport, încheiat în condițiile legii. Furnizarea serviciilor de transport feroviar de calatori precum și obligațiile de serviciu public de interes național aferente, sunt stabilite în cadrul Contractelor de servicii publice încheiate cu Ministerul Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor aprobate prin Hotărâre de Guvern.

În baza contractelor de servicii publice se acorda compensatia pentru sustinerea transportului feroviar public de călători.

În perioada 2008-2015, subvenția pentru transportul feroviar de călători nu a fost alocată la nivelul necesarului în conformitate cu prevederile legale, astfel că transportul feroviar de călători a fost subcompensat cu suma de 2.683 milioane lei.

În perioada 2013-2019 au fost alocate Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” – S.A sume pentru majorarea de capital social, după cum urmează:

- 400 milioane lei pentru majorarea capitalului social în anul 2013, conform art.43 din OG nr.17/2013 cu privire la rectificarea bugetului de stat pe anul 2013;
- 327,30 milioane lei pentru majorarea capitalului social în anul 2014, conform art.33 din OG nr.9/2014 cu privire la rectificarea bugetului de stat pe anul 2014;
- 126 milioane lei pentru majorarea capitalului social în anul 2015, conform art.29 din O.U.G. nr.47/2015 cu privire la rectificarea bugetului de stat pe anul 2015.
- 140 milioane lei pentru majorarea capitalului social în anul 2019, conform art. 37 din Legea Bugetului de stat nr. 50 pe anul 2019.

În anul 2020, pe fondul pandemiei de COVID-19, a ordonanțelor militare pentru reducerea mobilității cetățenilor, Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” – S.A, a înregistrat o reducere dramatică a cererii de transport și implicit și a încasărilor, care au coborât în lunile de vârf ale crizei, aprilie și mai, până la 5% din aceeași perioadă a

anilor trecuți. Confruntată cu această criză de numerar, societatea a fost obligată să-și reducă cheltuielile sub nivelul programat inițial, pentru a achita cu prioritate salariile angajaților conform Codului muncii, obligațiile fiscale la termenele scadente din anul 2020, celelalte cheltuieli obligatorii și prioritare pentru continuitatea activității de transport feroviar: taxa de utilizare a infrastructurii către Compania Națională de Căi Ferate "CFR" - SA, contravaloarea furnizării energiei electrice pentru tracțiune către SC Electrificare CFR – S.A., combustibilul de tracțiune către furnizorii specializați, precum și alte cheltuieli curente.

În contextul mai sus expus, Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” – S.A, nu mai dispune în 2020 de fondurile necesare programelor de investiții și reparații pentru locomotive și vagoane, pentru infrastructurile de reparații aferente din unitățile specializate ale societății și pentru infrastructura informatică de rezervare/ticketing.

În aceste condiții, este necesară alocarea sumei de 130 de milioane lei, prevăzută în bugetul Ministerul Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor, pentru derularea de către Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” – S.A, a programelor de investiții și reparații mai sus menționate în scopul asigurării serviciilor de transport feroviar public de călători în regim de continuitate, eficiență economică și siguranță sanitară.

Suma care va fi transferată sub forma participării la capitalul social al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” – S.A, se încadrează în planul Guvernului de relansare economică, legat de infrastructurile de transport, inclusiv parcul de material rulant aferent acestora.

Participarea la capitalul social, propusă pentru CFR Calatori S.A., se încadrează în planul Guvernului de relansare economica, legat de infrastructurile de transport, inclusiv parcul de material rulant aferent acestora.

Pentru transportul feroviar de persoane, se au în vedere programele de investiții și reparații pentru locomotive și vagoane, pentru infrastructurile de reparații aferente din unitățile specializate și pentru infrastructura informatică de rezervare/ticketing aparținând CFR Calatori.

Ținând cont, că pentru menținerea în exploatare a parcului de material rulant la nivelul necesar este nevoie de investiții și reparații capitale/periodice generate de vechimea acestuia, precum și de împlinirea termenului de scadență la reparații în conformitate cu normativele tehnice în vigoare,

	<p>Intrucât pentru efectuarea acestor investiții/cheltuieli sunt necesare fonduri bănești pe care Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" S.A. nu le poate asigura din surse proprii datorită faptului că subvenția alocată pentru transportul feroviar de călători a fost sub nivelul necesarului în conformitate cu prevederile legale, precum și pe fondul diminuării drastice a veniturilor rezultate din vânzarea de legitimații de călătorie datorate restrângerii libertății circulației persoanelor ca urmare a măsurilor dispuse de autorități pe fondul pandemiei de COVID-19,</p> <p>În lipsa asigurării acestor fonduri, Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" S.A. se va afla în scurt timp, în situația de a stopa programele de investiții și reparații în desfășurare și ca urmare, în imposibilitatea de a mai asigura necesarul de material rulant activ pentru furnizarea serviciilor de transport feroviar public pe toate rutele de circulație asumate prin Contractul de Servicii Publice, aspect care va genera incapacitatea statului de a-și onora Obligația de serviciu public, ceea ce va genera efecte economice și sociale cu afectarea populației active care utilizează transportul feroviar pentru deplasare dar și afectarea agenților economici și instituțiilor a căror activitate este influențată sau condiționată de mobilitatea neîngrădită a angajaților proprii.</p> <p>Având în vedere aspectele prezentate se impune reglementarea, în regim de urgență, a mecanismului privind alocarea sumei prevăzute în bugetul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor pentru acoperirea în parte a subcompensării din perioada 2008 – 2015 cu scopul de a se realiza investiții și reparații.</p>
--	--

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3. Impactul social	
4. Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
5. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a-4a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)- mii Lei

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/ minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
3. Impact financiar, plus/ minus, din care: buget de stat bugete locale	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
5. Propuneri pentru a compensa scăderea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					

7. Alte informații	Nu au fost identificate.
--------------------	--------------------------

Secțiunea a 5-a
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
1 ¹ . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 6-a
Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme	
--	--

implicate	
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii de Guvern nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Informații privind avizarea de către: Consiliul Legislativ Consiliul Suprem de Apărare a Țării Consiliul Economic și Social Consiliul Concurenței Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ necesită avizul Consiliului Economic și Social, Consiliului Concurenței și Consiliului Legislativ. Proiectul de act normativ nu necesită avizul Consiliului Suprem de Apărare a Țării.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 7-a

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

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Nu este cazul.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 8-a
Măsuri de implementare**

1. Măsuri de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/ sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Nu este cazul.
2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Având în vedere cele de mai sus, am elaborat prezentul proiect de act normativ, pe care în forma avizată îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚILOR
LUCIAN NICOLAE BODE**

Avizăm favorabil:

**MINISTRUL FINANȚELOR PUBLICE
FLORIN VASILE CÎȚU**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI,
CĂTĂLIN MARIAN PREDOIU**



CONSILIUL
CONCURENȚEI
ROMÂNIA



Domnului Ministru Lucian Nicolae BODE

MINISTRUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR
Bulevardul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1

Ref: Adresa dumneavoastră cu nr. 348/27.08.2020, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 10965/27.08.2020

Stimate domnule Ministru,

Ca urmare a adresei dumneavoastră mai sus menționată, referitoare la comunicarea unui punct de vedere de către Consiliul Concurenței asupra proiectului de *proiectului de OUG pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 135/2020 cu privire la rectificarea bugetului de stat pe anul 2020, modificarea unor acte normative și stabilirea unor măsuri bugetare (Proiectul)*, vă comunicăm următoarele:

Proiectul prevede alocarea unei sume de bani la rectificarea bugetului de stat pe anul 2020 din bugetul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (MTIC) pentru majorarea contribuției statului la capitalul social al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" - S.A. (CFR Călători), sumă ce va fi utilizată pentru plata obiectivelor de investiții și reparații ale societății.

În Nota de fundamentare se precizează faptul că, în perioada 2008-2015, subvenția pentru transportul feroviar de călători nu a fost alocată la nivelul necesarului în conformitate cu prevederile legale, astfel că transportul feroviar de călători a fost subcompensat. Totodată, se precizează faptul că, în contextul pandemiei generate de COVID-19, la nivelul CFR Călători s-a înregistrat o reducere dramatică a cererii de transport și, implicit, a încasărilor, astfel că societatea nu mai dispune în 2020 de fondurile necesare programelor de investiții și reparații pentru locomotive și vagoane, pentru infrastructurile de reparații aferente din unitățile specializate ale societății și pentru infrastructura informatică de rezervare/ticketing.

Cu privire la alocarea sumei prevăzute în Proiect, precizăm că Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și Ministerul Finanțelor Publice ar trebui să evalueze dacă această sumă reprezintă o plată a unui ajutor existent, acordat în perioada 2008-2015, dar neplătit, integral, la timp sau, dimpotrivă, aceasta reprezintă un ajutor nou.

În cazul unui ajutor nou, pentru acordarea acestuia furnizorul trebuie să argumenteze compatibilitatea potrivit reglementărilor europene în domeniu și să parcurgă procedura de avizare prevăzută de OUG nr. 77/2014¹ și, dacă este cazul, să notifice ajutorul la Comisia Europeană (de exemplu, în condițiile apariției crizei Covid-19, ajutor suplimentar, pentru compensarea prestării serviciului public încredințat pentru perioada 2020-2021, introducerea

¹ OUG nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, cu modificările și completările ulterioare.

unor obligații suplimentare în cadrul contractului de serviciu public actual, ajutor pentru dezvoltare regională sub formă de investiții etc). Dacă, în schimb, se consideră că măsura în cauză constituie o plată aferentă ajutorului acordat anterior, furnizorul/inițiatorul trebuie să evalueze dacă societatea a fost subcompensată în perioada 2008-2015, iar suma care reprezintă contribuția statului la capitalul social al CFR Călători, ce se intenționează a fi acordată la rectificarea bugetului de stat pentru anul 2020, se încadrează în valoarea subcompensării rezultate și dacă respectivele contracte de servicii publice au fost derulate cu respectarea condițiilor *Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului*.

În acest context, vă rugăm să țineți cont de opinia și observațiile transmise de Consiliul Concurenței către MTIC prin adresele nr. RG/9123/08.07.2019 și RG/12579/30.09.2019.

Totodată, având în vedere informațiile pe care autoritatea de concurență le are la dispoziție, colectate inclusiv în instrumentarea sesizării² primite din partea Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR), dorim să atragem atenția asupra următoarelor aspecte:

1. Obligația de serviciu public de transport feroviar de călători ce a făcut obiectul contractelor aferente perioadei 2008-2015 nu este definită/stabilită în conformitate cu dispozițiile *Regulamentului (CE) nr. 1370/2007*. După cum cunoașteți, acest aspect, deși a fost semnalat de Consiliul Concurenței în repetate rânduri, inclusiv cu ocazia adoptării/avizării contractelor de servicii publice aferente perioadei 2020 -2021, nu e rezolvat nici în prezent – a se vedea avizul Consiliului Concurenței nr. RG/2103/12.02.2020.
2. *Regulamentul (CE) nr. 1370/2007* prevede obligativitatea organizării unor evidențe contabile separate pentru activitățile desfășurate pentru prestarea serviciului public de transport feroviar de călători față de alte activități ale operatorului feroviar³. În acest sens, MTIC are obligația să verifice, și să ia în considerare, în stabilirea compensării/subcompensării, doar costurile nete aferente serviciului public, așa cum rezultă din evidențele contabile separate.
3. În evaluarea cuantumului ajutorului de stat acordat operatorului feroviar pentru prestarea serviciului public, MTIC trebuie să ia în considerare și orice alte măsuri de sprijin de care a beneficiat CFR Călători⁴ (măsuri precum finanțarea achiziționării de material rulant sau sumele acordate companiei din bugetul de stat pentru rambursarea de credite bugetare și a dobânzilor aferente⁵ etc). În cazul în care prin aceste măsuri se acordă CFR Călători un avantaj pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață și nu se identifică un alt

² Prin sesizare se invocă o posibilă discriminare a operatorilor privați de transport feroviar de călători, în raport cu operatorul de stat, prin realizarea majorărilor succesive de capital social al CFR Călători, în contul subcompensării.

³ Activități care sunt desfășurate în afara contractelor de servicii publice.

⁴ Potrivit adresei Consiliului Concurenței nr. RG/9123/08.07.2019, dacă împrumuturile contractate de CFR nu au fost acordate în condiții de piață, dacă au fost garantate de stat și dacă nu au fost rambursate în totalitate de către CFR Călători, din surse proprii, diferența de dobândă, garanția, precum și sumele primite de companie din fonduri publice pentru rambursarea creditelor, pot reprezenta ajutor de stat. În plus, precizăm că, dacă prin alocății/subvenții de la bugetul de stat sunt finanțate investițiile în material rulant, în măsura în care acestea intră în patrimoniul companiei, suma respectivă este susceptibilă a reprezenta ajutor de stat, iar valoarea finanțării publice acordate în acest scop trebuie adăugată la valoarea compensației acordate pentru prestarea serviciului.

⁵ Așa cum s-a precizat în adresa MTIC nr. 50227/27.01.2020, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. 1226/29.01.2020.

temei de compatibilitate al acordării acestora din punct de vedere al ajutorului de stat, sumele respective ar trebui incluse în calculul compensației acordate operatorului public de transport feroviar de călători, în măsura în care sunt aferente componentei de serviciu public.

Menționăm că *Raportul privind analiza situației economico-financiare pe parcursul derulării contractelor de servicii publice 2008-2015*⁶, pus la dispoziție anul trecut de către MTIC nu clarifică aspectele menționate anterior și nici dacă pierderile societății au fost cauzate de subcompensare sau de alți factori, ca de exemplu, de adoptarea unor măsuri inefficiente. Prin urmare, reiterăm faptul că subcompensarea trebuie să fie confirmată de un expert independent cu o bună reputație, care să certifice, în același timp, realitatea și rezonabilitatea costurilor și să ia în considerare elementele prezentate la punctele 1 - 3 de mai sus.

Menționăm că certitudinea juridică privind compatibilitatea măsurii cu reglementările europene în domeniul ajutorului de stat poate fi conferită exclusiv de Comisia Europeană. În acest sens, având în vedere și sesizarea primită de la OPSFPR privind unele măsuri similare, vom consulta Comisia Europeană.

Asigurându-vă de întreaga noastră colaborare, vă stăm la dispoziție pentru orice eventuale clarificări.

Cu deosebită considerație,

.....
Bogdan M. CHERTOBU

⁶ Realizat de PricewaterhouseCoopers.