

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre privind înființarea Carpatica Feroviar SA

Secțiunea a 2 – a

Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
2.2. Descrierea situației actuale	<p>I. Situația națională a transportului feroviar de marfă</p> <p>Apariția și manifestarea evenimentelor extraordinare ale anilor 2020 – 2023 impun adoptarea unui ansamblu coerent de măsuri adecvate în toate domeniile, dar mai ales în domeniul transporturilor.</p> <p>Aceste evenimente au relevat nevoia statului român de a se putea baza pe existența unei societăți de transport feroviar de marfă ce va putea realiza următoarele tipuri de transporturi:</p> <ul style="list-style-type: none">● transportul de trupe, echipamente, utilaje, armament, în caz de mobilizare a forțelor armate ale României și ale partenerilor strategici;● transportul de ajutor umanitar pentru zonele afectate de conflicte armate, pentru asigurarea cooperării internaționale;● transportul de cereale, materii prime și combustibil, pentru evitarea unei crize alimentare sau energetice. <p>Totodată, Mobilitatea Militară reprezintă un element nou introdus de către Comisia Europeană pentru perioada de programare 2021 - 2027, acesta fiind inclus și în Regulamentul privind Mecanismul pentru Interconectarea Europei 2021 - 2027 (CEF 2.0).</p> <p>Având în vedere dublul statut al României ca membră a NATO și a Uniunii Europene, statul român are o serie de obligații și responsabilități atât în situații de criză cât și de război ce afectează statele membre ale celor două organizații amintite. În plus, statul român se implică activ și în cazul unor urgențe umanitare în afara frontierelor naționale, împreună cu structuri NATO sau UE.</p> <p>Statul român și-a asumat creșterea mobilității militare prin aderarea la cooperarea structurată permanentă (PESCO) și în cadrul Summit-ului NATO din luna iunie 2018.</p> <p>Mobilitatea militară pe calea ferată este un factor cheie de facilitare a circulației rapide și fără întreruperi a personalului, tehnicii și echipamentelor militare pentru activități de rutină, pentru deplasarea în și din zonele de desfășurare a exercițiilor militare, precum și pe timpul situațiilor de criză și de război.</p>

Obiectivul asumat prin PNRR de a face sectorul feroviar competitiv, respectiv măsurile orizontale privind protecția mediului, siguranța și eficiența globală a serviciilor de transport creează premisele pentru dezvoltarea economică locală și regională (obiective corelate cu European Green Deal, politicile climatice ale UE, planul UE privind schimbările climatice, Strategia) Europeană de Mobilitate Durabilă și Inteligentă, Regulamentul TEN-T.

Noul sistem de taxare pentru vehicule gestionat în principal de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va include: transferul a 10 % din traficul rutier (pasageri și mărfuri) către transportul feroviar până în 2026, comparativ cu 2020. Estimări preliminare includ, printre beneficiile secundare ale adoptării măsurii de sprijinire a sectorului de transport feroviar, un transfer de trafic (pasageri + marfă) estimat de 10% către infrastructura feroviară ducând la decongestionare, poluare redusă și siguranță crescută.

Planul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare 2021-2025 are ca obiectiv creșterea traficului feroviar de marfă cu minimum 25% în 2026 față de 2020, creșterea utilizării materialului rulant nou achiziționat, precum și creșterea gradului de utilizare a materialului rulant nou achiziționat sau modernizat (cu până la 35%) pentru un randament maxim în ceea ce privește investițiile realizate pentru modernizare infrastructurii feroviare și pentru valorificarea materialului rulant.

În Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă se stabilește că, până în 2030, transportul intermodal feroviar și naval va fi în măsură să concureze pe picior de egalitate cu transportul exclusiv rutier din UE.

Pentru a atinge neutralitatea climatică la nivel european până în 2050, este necesară reducerea cu 90% a emisiilor din sectorul transportului, față de nivelul din anul 1990. Decarbonizarea sectorului transporturilor este susținută în principal de utilizarea modurilor sustenabile de transport, precum transportul feroviar, transportul naval (pentru marfă, în principal), transportul public de la nivel urban/zonă funcțională urbană (inclusiv cu metroul și trenul metropolitan), utilizarea bicicletei ca mod de deplasare și de măsurile de promovare a surselor regenerabile în producerea energiei electrice (sprijinite inclusiv la nivel de PNRR), în linie cu țintele ce vor fi asumate prin Planului Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice (PNIESC).

În conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 februarie 2021 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență, minimum 20 % din alocarea totală a PNRR trebuie să contribuie la tranziția digitală.

Potrivit Raportului de țară din 2020, sectorul transporturilor din România a fost responsabil de generarea a 24.7 % din emisiile totale de CO₂ și a 16.6 % din emisiile totale de GES, în 2017 (Comisia Europeană), cu mult sub media UE. Din aceste procente, transportul rutier a reprezentat peste

90% din totalul emisiilor de CO₂ și de GES din sectorul transportului la nivelul întregii țări.

Prin natura sa, transportul feroviar este mult mai ușor de digitalizat decât cel rutier, naval sau aerian. Prin urmare, investițiile în automatizarea acestui tip de transport sunt mai puțin costisitoare și produc rezultate superioare în eficiența transportului de mărfuri.

Societatea va avea obligația legală de a asigura transporturile strategice ale statului român, în condițiile legii, în situații de criză. Însuși termenul de „criză” relevă urgența ce caracterizează necesitatea asigurării unor astfel de servicii de transport, care, în situația imposibilității de a le prelua sau refuzului din partea celorlalte companii private de transport, ar genera întârzieri ce pot afecta siguranța națională și a partenerilor externi.

Societatea va desfășura activități:

- de interes strategic - pentru asigurarea necesității de mobilitate prioritizată, ținând cont de parteneriatele României rezultate din obligațiile sale internaționale și de nevoia de acoperire a transportului de marfă pe timp de pace, cât și în situații de criză sau război;
- comercial – fiind o societate cu capital de stat, finanțată din surse proprii, ce va realiza transporturile feroviare de marfă, venind în completarea cerințelor pieței de transport feroviar.

II. Situația particulară a operatorului de transport feroviar de marfă CFR Marfă

Asigurarea transportului de marfă pe calea ferată reprezintă un serviciu de interes strategic, sincopele în funcționarea acestuia generează perturbări grave în funcționarea principalelor ramuri economice de activitate.

Evenimentele extraordinare ale anilor 2020 – 2023 (pandemia covid-19, criza energetică, alimentară și a transporturilor, precum și conflictele din apropierea granițelor) au accentuat nevoia investițiilor în sectorul feroviar, respectiv importanța existenței unui operator feroviar de stat, apt să execute necondiționat toate transporturile necesare, conform cerințelor agreate la nivelul României din UE și NATO.

Statul român are obligația de a recupera, cu celeritate, ajutorul de stat declarat ilegal prin Decizia Comisiei Europene C(2020) 1115 final din 24.02.2020 (în continuare, Decizia), acordat Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “C.F.R. Marfă” SA (denumit în continuare CFR Marfă). Nerecuperarea urgentă a ajutorului de stat (2,6 miliarde lei + dobânzi) poate conduce la costuri accesorii a căror valoare poate mări considerabil suma declarată ca ajutor de stat.

Ținând cont de situația în care se regăsește CFR Marfă, față de care obiectivul principal al statului român este rambursarea ajutorului de stat ilegal și punerea în aplicare a Deciziei, se creează nevoia înființării unei noi companii viabile de interes strategic, pentru deservirea nevoilor de apărare

a țării, precum și pentru asigurarea necesității de mobilitate prioritizată, în condițiile legii.

Orice întârziere în adoptarea măsurilor prezentate poate periclita activitatea de transport feroviar de marfă și poate afecta decisiv industriile direct dependente de resursele deținute, iar, în ceea ce privește punerea în aplicare a Deciziei C(2020) 1115 final a Comisiei Europene, crește riscul declanșării procedurii de infringement față de statul român.

III. Situația geopolitică actuală în sfera transportului feroviar de marfă

Criza energetică din Europa a relevat rolul important al statului român, prin operatorul național, în asigurarea transporturilor de produse energetice (precum cărbune, petrol etc.) cu rol în funcționarea industriilor de profil.

Sectorul transportului european feroviar de marfă este suprasolicitat, având în vedere contextul actual geopolitic generat de conflictul militar din regiunea Mării Negre, în care statul român, prin operatorul național de transport feroviar de marfă, joacă un rol determinant în asigurarea transporturilor de marfă pe calea ferată din și către Ucraina.

Sectorul transporturilor reprezintă un element important în dezvoltarea Uniunii Europene, a regiunilor și orașelor acesteia, influențând în mod direct competitivitatea și coeziunea socială a regiunilor și orașelor și contribuind astfel în mod semnificativ la realizarea pieței unice europene. Documentele strategice europene și naționale subliniază rolul și impactul sectorului transporturilor în următoarele domenii:

- Economic, social și de coeziune teritorială, având un rol esențial și în domeniul ocupării forței de muncă;
- Influență considerabilă asupra mediului, schimbărilor climatice și asupra calității sănătății și a vieții oamenilor;
- Impact în ceea ce privește siguranța pe toate modurile de transport.

În conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2021/241 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență, un quantum de cel puțin 37% din alocarea totală a PNRR trebuie să reprezinte cheltuieli privind tranziția verde.

Transportul feroviar s-a dovedit a fi indispensabil atunci când blocajele din traficul rutier de la granița României cu Ucraina au pus în pericol transporturile de mărfuri urgente (alimente și ajutoare umanitare) către populația Ucrainei.

De asemenea, prin intermediul transportatorului feroviar de marfă cu capital de stat, România a răspuns de îndată solicitării Comisiei Europene din cadrul Mecanismului European de Protecție Civilă (ECHO-ERCC) privind ajutorul necesar ca urmare a cutremurului din Republica Turcia.

Astfel, situațiile de criză au relevat importanța, precum și necesitatea de a deține o companie cu obiect de activitate transport feroviar de marfă de

către statul român, pentru asigurarea transporturilor de mobilitate prioritizată.

IV. Considerații privind piața de transport feroviar de marfă

Înființarea Carpatica Feroviar SA se realizează în conformitate cu prevederile Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene și a legislației concurențiale de la nivel unional și național.

Statul român, prin intermediul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, a luat decizia de a înființa o nouă societate având ca obiect transport feroviar de marfă, pornind, ab initio, de la o analiză asupra pieței.

Politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor definește că prioritatea strategică la nivel comunitar constă în promovarea transportului feroviar și transferarea unor fluxuri semnificative de transport de la modul rutier către cel feroviar.

România este o poartă de acces pentru țările sale vecine ce nu au acces la porturi maritime, întrucât Dunărea leagă Portul Constanța de țările din nordul Europei. România este traversată și de coridoare de transport pan-europene, și astfel are o localizare ideală pentru industria de transport feroviar de mărfuri. Lungimea totală a rețelei feroviare a Uniunii Europene este de 216.297 km. Rețeaua de căi ferate din România are o lungime de 10.630 km, fiind a șaptea rețea feroviară ca dimensiune din Europa. Densitatea rețelei feroviare europene în raport de suprafața totală a teritoriului este de 48,4 km de rețea la mia de km pătrați. Densitatea rețelei feroviare române, de 45,2 km/1000 km pătrați, se situează sub media UE-28 și plasează România pe locul 16 din acest punct de vedere.

Deși distribuția modală evidențiază o pondere foarte mare a transportului rutier - peste 76% la nivelul UE și 72,63% în cazul României - analizele economice comparative efectuate în ultima perioadă la nivel internațional evidențiază că transportul feroviar este mult mai eficient economic decât transportul rutier, deși acesta din urmă este mult mai utilizat.

Piața de transport feroviar de marfă din România este liberalizată la nivel național începând din anul 1998 și complet deschisă pentru transportul internațional feroviar de marfă începând din anul 2007. Liberalizarea pieței de transport feroviar a condus la intrarea pe piața de transport feroviar din România și a altor operatori feroviari cu licență de operare pe infrastructura feroviară pe lângă operatorul cu capital de stat.

În data de 31.08.2023, pe piața românească, își desfășurau activitatea 39 de operatori de transport feroviar, din care 5 dețin licențe exclusiv pentru transportul de călători, iar 3 dețin licențe atât pentru transportul de călători, cât și pentru transportul de marfă.

În prezent, CFR Marfă deține o cotă de piață de 31,2%, iar încetarea activității creează o oportunitate de înființare a unei noi companii, care să opereze cererea de transport feroviar de marfă.

	<p>Transporturile gestionate în prezent de către operatorul național se vor distribui pe piață în mod natural, în funcție de capacitățile de preluare a transporturilor a tuturor competitorilor aflați pe piață.</p> <p>V. Concluzii</p> <p>Înființarea Carpatica Feroviar va avea un impact pozitiv asupra societății și a mediului de afaceri, având în vedere politicile de respectare a mediului pe care le are în vedere, digitalizarea tuturor proceselor operaționale și atenția sporită spre atragerea de personal calificat pentru îndeplinirea activităților sale.</p> <p>Totodată, în contextul preconizat al pieței și prin raportare la nivelul cererii de transport feroviar de marfă, este oportună înființarea societății. Introducerea acestui nou actor pe piață poate determina o inovare în procesul operațional și pentru competitori și asigură stabilitatea și securitatea economică la nivel național, atât pentru companiile care folosesc serviciile de transport feroviar, cât și pentru statul român (având în vedere considerentele strategice prezentate).</p> <p>Astfel, Carpatica Feroviar se înființează prin hotărâre de Guvern, cu respectarea art. 15 alin. (3) din BUG nr. 20/2014 privind stabilirea unor măsuri de eficientizare a activității de privatizare pentru dezvoltarea în condiții de profitabilitate a activității operatorilor economici cu capital de stat, pentru exercitarea drepturilor și îndeplinirea obligațiilor ce decurg din calitatea de acționar a statului la anumiți operatori economici, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, cu modificările ulterioare, având ca fundament și prevederile Memorandumului cu tema: Înființarea unei societăți având ca obiect de activitate transport feroviar de marfă –Carpatica Feroviar, aprobat în ședința de Guvern din data de 28 decembrie 2022.</p>
2.3.Schimbări preconizate	<p>Înființarea Carpatica Feroviar SA, va avea obligația legală de a asigura transporturile strategice ale statului român.</p> <p>Societatea va desfășura activități:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ de interes strategic - pentru asigurarea necesității de mobilitate prioritizată, ținând cont de parteneriatele României rezultate din obligațiile sale internaționale și de nevoia de acoperire a transportului de marfă în situații de criză; ➤ comercial – fiind o societate cu capital de stat, finanțată din surse proprii, ce va realiza transporturile feroviare de marfă, venind în completarea cerințelor pieței de transport feroviar. <p>În conformitate cu prevederile art. 29⁵ din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011, cu modificările și completările ulterioare, primii administratori ai societății sunt Găvrută Adrian-Daniel, Staicu Mihail-George, Radu Alexandru, Nuncă Otilia-Florentina și Budescu Gabriel. Mandatul acestora va înceta de drept la data desemnării, de către adunarea generală a acționarilor, a administratorilor selectați potrivit procedurii de</p>

	<p>selecție și nominalizare prevăzută prin OUG nr. 109/2011, cu modificările și completările ulterioare.</p>
<p>2.4. Alte informații</p>	<p>Înființarea societății a fost realizată după parcurgerea cu rigurozitate a pașilor prevăzuți la art. 15 alin. (3) din OUG nr. 20/2014, cu modificările și completările ulterioare, respectiv:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) întocmirea testului investitorului privat prudent în economie, b) determinarea impactului asupra mediului concurențial împreună cu autoritatea de concurență, c) stabilirea impactului social și asupra mediului de afaceri, d) evaluarea costurilor și beneficiilor asupra domeniului economic în care se încadrează activitățile societății nou înființată, e) realizarea unei analize economico-financiară, tehnică, juridică și de oportunitate care include cerințele stabilite la lit. b) – d), fără a se limita la acestea. <p>Condiționalitățile impuse de prevederile art. 15 din OUG nr. 20/2014, cu modificările și completările ulterioare au avut în vedere parcurgerea tuturor etapelor legale necesare înființării noii societăți. Analizele prevăzute la art. 15 alin. (3) din OUG nr. 20/2014, cu modificările și completările ulterioare au fost realizate cu respectarea criteriilor prevăzute la alin. (5) al aceluiași articol.</p> <p>Înființarea se realizează, astfel, conform Studiului pentru efectuarea testului investitorului privat prudent nr. 5212/23 din 20.10.2023, realizat de către un consultant extern selectat prin intermediul procedurii de achiziție publică, care vizează înființarea Carpatica Feroviar.</p> <p>De asemenea, Societatea este înființată cu respectarea criteriilor prevăzute la art. 15 alin. (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 20/2014, cu modificările și completările ulterioare, respectiv:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) respectarea interesului general al statului în domeniul transportului de marfă pe calea ferată; b) respectarea principiului eficienței economice în stabilirea obiectului de activitate al Societății, respectiv transportul de marfă pe calea ferată; c) respectarea principiilor economiei de piață în funcționarea Societății; d) garantarea tratamentului egal și nediscriminatoriu al operatorilor economici în dobândirea de produse, servicii sau lucrări necesare desfășurării activității Societății; e) transparența fondurilor publice alocate la înființare și utilizarea eficientă și transparentă a acestora pe parcursul funcționării Societății, f) necesități sociale, economice și/ sau de mediu a căror satisfacere se realizează prin Societate. g) evitarea unor situații de natură să determine conflicte sociale. <p>Prin prezenta, se atestă îndeplinirea tuturor condițiilor necesare pentru stabilirea oportunității înființării societății, astfel cum sunt prevăzute la art. 15 alin. (3) din OUG nr. 20/2014, cu modificările și completările ulterioare. Documentația întocmită respectă, de asemenea, criteriile de la art. 15 alin. (5) din același act normativ. Întreaga analiză a fost realizată înainte de emiterea proiectului de act normativ.</p> <p>Primii administratori ai societății, respectiv Găvrută Adrian-Daniel, Staicu Mihail-George, Radu Alexandru, Nuncă Otilia-Florentina și Budescu Gabriel, au fost selectați și îndeplinesc condițiile de studii și vechime prevăzute la art. 28 alin. (3) din OUG nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările</p>

	ulterioare. Mandatul acestora va înceta de drept la data desemnării, de către adunarea generală a acționarilor, a administratorilor selectați potrivit procedurii de selecție și nominalizare prevăzută prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011, cu modificările și completările ulterioare.
--	--

Secțiunea a 3 – a Impactul socioeconomic

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Conform documentației întocmite potrivit art. 15 alin. (3) din OUG nr. 20/2014.
3.2. Impactul social	<p>Pentru o bună desfășurare a activităților operaționale și administrative, Carpatica Feroviar va angaja un număr considerabil de angajați.</p> <p>În vederea atragerii personalului necesar pentru realizarea activității în condiții de eficiență, Carpatica Feroviar se va concentra pe:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ atragerea candidaților disponibili, cu specializare în domeniul său de activitate, deoarece una din principalele provocări este asigurarea continuității activității personalului, în contextul dinamismului și mobilității personalului încadrat pe posturi de mecanic locomotivă și mecanic ajutor; ➤ asigurarea unei strategii coerente de atragere a acestor persoane disponibile, prin implementarea unui sistem de bonusare, în vederea motivării acestora de a ocupa posturile disponibile pentru desfășurarea activității companiei. <p>Totodată, politica noii companii va fi de a menține în activitate personalul încadrat în funcția de mecanic locomotivă și mecanic ajutor chiar și după îndeplinirea condițiilor de pensionare (cu acceptul angajaților).</p> <p>Carpatica Feroviar se va axa, de asemenea, pe dezvoltarea atât a competențelor profesionale ale noilor angajați, cât și pe atragerea unei forțe de muncă noi, prin următoarele demersuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ încheierea de convenții cu instituțiile de învățământ superior (precum Universitatea Politehnică București – Facultatea Material Rulant de Cale Ferată) pentru ca studenții acestor instituții să efectueze stagii de practică în cadrul societății și, ulterior, absolvenții să se angajeze în cadrul societății; ➤ oferirea de burse de studiu elevilor din învățământul pre-universitar cu profil tehnic, în vederea specializării în domeniile în care Carpatica Feroviar va avea nevoie de personal calificat; ➤ participarea la diferite târguri de carieră organizate de autorități sau companii private, în vederea prezentării pozițiilor disponibile și posibilităților de instruire. <p>Impactul social este descris pe larg în cadrul documentației întocmite potrivit art. 15 alin. (3) din OUG nr. 20/2014.</p>
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Nu este cazul.

3.4. Impactul macroeconomic 3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici 3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat 3.4.3	Conform documentației întocmite potrivit art. 15 alin. (3) din OUG nr. 20/2014.
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Impulsionarea mediului de afaceri prin crearea unei oportunități de transport de marfă.
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	<p>Proiectul vizează stimularea investițiilor în sectorul de transport feroviar de marfă, având în vedere că acesta permite o capacitate mare de transport raportată la consumuri energetice reduse și la un nivel de siguranță mult ridicat spre deosebire de alte moduri de transport.</p> <p>În timp, noua companie își propune achiziționarea de material rulant care să înlocuiască locomotivele diesel-electrice și /sau pe cele diesel-hidraulice care au ca sursă de energie combustibili fosili / derivați ai acestora, respectiv motorină, cu material rulant cu surse de energie „verzi”.</p> <p>Totodată, respectarea politicilor de protecție a mediului înconjurător se va asigura prin intermediul Serviciului Calitate, Mediu, SCIM. Evaluarea aspectelor de mediu se va realiza prin monitorizarea și măsurarea periodică a principalilor indicatori de mediu și luând în considerare procesele companiei, resursele, utilajele, obligațiile de conformitate, obiectivele de mediu, indicatorii de performanță etc.</p> <p>Monitorizarea îndeplinirii obligațiilor în domeniul mediului se va realiza cu ocazia auditurilor interne, evaluarea gradului de realizare a obiectivelor generale/specifice referitoare la calitate și mediu, monitorizarea și măsurarea elementelor/factorilor de mediu.</p>
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Nu este cazul.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Nu este cazul.
3.9. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 4 – a

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

- mii lei -						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7

4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:	0	0	0	0	0	0
a) buget de stat, din acesta:	0	0	0	0	0	0
(i) impozit pe profit	0	0	0	0	0	0
(ii) impozit pe venit	0	0	0	0	0	0
b) bugete locale:	0	0	0	0	0	0
(i) impozit pe profit	0	0	0	0	0	0
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:	0	0	0	0	0	0
(i) contribuții de asigurări	0	0	0	0	0	0
d) alte tipuri de venituri	0	0	0	0	0	0
4.2.Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	0	0	0	0	0	0
a) buget de stat, din acesta:	0	0	0	0	0	0
(i) cheltuieli de personal	0	0	0	0	0	0
(ii) bunuri si servicii	0	0	0	0	0	0
b) bugete locale:	0	0	0	0	0	0
(i) cheltuieli de personal	0	0	0	0	0	0
(ii) bunuri și servicii	0	0	0	0	0	0
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:	0	0	0	0	0	0
(i) cheltuieli de personal	0	0	0	0	0	0
(ii) bunuri și servicii	0	0	0	0	0	0
d) alte tipuri de cheltuieli	0	0	0	0	0	0
4.3.Impact financiar, plus/minus, din care:	0	0	0	0	0	0
a) buget de stat	0	0	0	0	0	0
b) bugete locale	0	0	0	0	0	0

4.4. Propuneri pentru acoperirea cresterii cheltuielilor bugetare						
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare.						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	Sursa capitalizării în cuantum de 125 mii lei se regăsește în bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pe anul 2024, la capitolul 84.01 „Transporturi“, subcapitolul 84.01.01 „Administrația centrală“, titlul XVI „Active Financiare“, articolul 72.01 „Active financiare“, alineatul 72.01.01 „Participare la capitalul social al societăților comerciale“, conform Hotărârii nr. 602 din 6 iunie 2024 privind alocarea unor sume din Fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului, prevăzut în bugetul de stat pe anul 2024, pentru suplimentarea bugetului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, publicată în Monitorul Oficial nr. 529 din 6 iunie 2024.					
4.8. Alte informații	Capitalul social inițial al societății este de 125.000 lei.					

Secțiunea a 5 – a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ	Nu este cazul.
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Nu este cazul.
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE). 5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE 5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative ale UE.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Nu este cazul.

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

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

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 561/2009.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	În data de 07.03.2024 a avut loc o ședință de dezbatere publică, cu privire la actul normativ, la care au participat sindicatele și patronatele, precum și reprezentanți ai CFR Marfă. Ulterior, a avut loc în data de 12.03.2024 a avut loc o întâlnire de lucru cu sindicatele. Observațiile primite au fost fructificate prin îmbunătățirea proiectului de act normativ. În data de 27.03.2024, a avut loc Comisia de Dialog Social, în cadrul căreia s-a emis aviz pozitiv.
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ necesită avizul Consiliului Legislativ, Consiliului Suprem de Apărare a Țării, Consiliului Economic și Social Consiliului Concurenței și al Curții de Conturi.
6.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 7 – a
Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

7.1 Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată cu modificările și completările ulterioare, fiind afișat pe website-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în secțiunea Transparență decizională în data de 16 februarie 2024.
7.2 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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

Secțiunea a 8 – a
Măsuri privind implementarea monitorizării și evaluarea proiectului de act normativ

8.1 Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	Nu este cazul.
8.2. Alte informații	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de acționar al societății, va monitoriza activitatea acesteia prin intermediul rapoartelor periodice prezentate de către societate Adunării Generale a Acționarilor, în care se vor prezenta informații financiare, de performanță operațională, precum și strategice.

Având în vedere cele de mai sus, a fost elaborat proiectul de *Hotărâre privind înființarea Carpatica Feroviar SA* pe care îl supunem spre adoptare Guvernului României.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
SORIN MIHAI GRINDEANU

AVIZAT
VICEPRIM-MINISTRU
MARIAN NEACȘU

MINISTRUL FINANTELOR
MARCEL-IOAN BOLOȘ

MINISTRUL MUNCII ȘI SOLIDARITĂȚII SOCIALE
SIMONA BUCURA-OPRESCU

MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE
ANGEL TÎLVĂR

PREȘEDINTE AGENȚIA PENTRU MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA
PERFORMANTELOR ÎNTREPRINDERILOR PUBLICE
CIPRIAN CATALIN HOJDA

MINISTRUL JUSTIȚIEI
ALINA- ȘTEFANIA GORGHIU