

# NOTĂ DE FUDAMENTARE

## Secțiunea 1

### Titlul proiectului de act normativ

#### HOTĂRÂRE

**pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Modernizarea liniei CF București Nord – Jilava - Giurgiu Nord - Giurgiu Nord Frontieră”. Lotul 1: „Redeschiderea circulației feroviare pe pod, peste râul Argeș între Vidra și Comana”,  
lucrare de utilitate publică de interes național**

## Secțiunea a 2-a

### Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>Linia de cale ferată <i>București Nord – Jilava - Giurgiu Nord - Giurgiu Nord Frontieră</i> este parte a rețelei centrale TEN-T și a fost identificată și definită ca linie de cale ferată convențională care trebuie modernizată. Linia de cale ferată <i>București Nord - Giurgiu Nord</i> este prima linie înființată în România și este situată pe ruta Coridorului IX Pan - European(Helsinki - Vyborg – Sankt Petersburg - Pskov - Gomei - Kiev - Ljubashevka - Chișinău – București - Dimitrovgrad - Alexandroupolis), parte componentă a rețelelor AGC, AGTC și T.E.R.</p> <p>Linia CF <i>București Nord - Giurgiu Nord - Giurgiu Nord Frontieră</i> este o linie importantă, în cadrul rețelei de cale ferată din <i>România</i>, deoarece preia traficul internațional european de pe cele 2 coridoare centrale de pe teritoriul <i>României</i> și face legătura între <i>Coridorul Rhin - Dunăre</i> (fostul Coridor IV) și țările din sud-estul Europei (<i>Bulgaria, Grecia, Turcia</i>), prin traversarea <i>Dunării</i> pe <i>Podul Prieteniei</i>, în sectorul de graniță dintre <i>România și Bulgaria</i>.</p> <p>Starea tehnică a liniei este precară, din cauza subfinanțării lucrărilor de întreținere și reparații.</p> <p>Viteza maximă permisă de geometria actuală a traseului pentru trenurile de călători/marfă este de 100/60km/h pe tronsonul Jilava - Giurgiu Nord.</p> <p>Localitățile de pe linia 103 nu au în prezent o conexiune feroviară directă către București. Timpii de parcurs, pe ruta Giurgiu – București, sunt mult crescuți datorită rutei ocolitoare prin Videle.</p> <p>Trenurile rapide dintre București și frontiera româno - bulgară care treceau prin Giurgiu Nord au fost deviate prin stația CF Videle, crescând astfel considerabil timpul parcurs de trenuri până la frontiera cu Bulgaria.</p> <p>Astfel, transportul de mărfuri a pierdut clienți importanți și categorii de materiale transportate în mod tradițional pe calea ferată. Criza economică din ultimii ani a adus și mai multe scăderi. Întârzierile trenurilor de marfă, durata lungă și incertă a transportului și costurile ridicate au dus la scăderi masive ale volumului de mărfuri transportate pe calea ferată. Transportul feroviar are o cotă de piață sub 40 % pentru volumul mărfurilor transportate. Această scădere a ponderii transportului feroviar se încadrează în tendința existentă la nivelul Uniunii Europene, unde volumele de marfă, transportate pe cale rutieră, au fost de aproximativ 5 ori mai mari decât cele înregistrate de transportul feroviar. Trebuie menționat faptul că 70 % din bunurile transportate pe calea ferată, în Europa de Est, sunt doar în tranzit sau sunt destinate importului/ exportului. Persistența acestei situații conduce la o distribuție inegală a traficului, în urma căreia rezultă creșteri ale aglomerației, în special pe coridoarele principale trans-europene și în orașe.</p> <p>Pentru rezolvarea acestor probleme au fost stabilite o serie de măsuri în</p>
---------------------------------	---

	vederea revitalizării unor moduri de transport alternative celui rutier, printre care și investiții în rețeaua Trans - Europeană.
2. Schimbări preconizate	<p>Obiectivele primordiale ale investiției, obiective ce definesc atât necesitatea, cât și oportunitatea investiției, sunt :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Redeschiderea circulației feroviare între București, capitala României și orașul de graniță Giurgiu, ce deține un important port pe fluviul Dunărea, pe traseul <u>București Nord – Jilava - Giurgiu Nord - Giurgiu Nord Frontieră</u>;</li> <li>➤ Atragerea călătorilor și a transportatorilor de mărfuri, de la traficul auto către traficul feroviar, pe ruta c.f. <u>București Nord – Jilava - Giurgiu Nord - Giurgiu Nord Frontieră</u>.</li> </ul> <p>De asemenea, dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport feroviar este unul din obiectivele specifice ale strategiilor de dezvoltare a județelor pe teritoriul cărora se află traseul de cale ferată, respectiv Județul Ilfov și Județul Giurgiu, care va conduce la următoarele efecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Asigurarea unui grad de mobilitate și accesibilitate ridicat pentru rezidenții și mediul de afaceri din județul Ilfov;</li> <li>➤ Creșterea atractivității și accesibilității municipiului Giurgiu, prin dezvoltarea mobilității și conectivității populației, bunurilor și serviciilor conexe în vederea promovării dezvoltării durabile;</li> </ul> <p>Atragerea de investitori și capital în vederea dezvoltării mediului de afaceri, având în vedere că în municipiul Giurgiu, se desfășoară activități economice în Parcul industrial și tehnologic - Giurgiu Nord, în Centrul de Afaceri Transfrontalier Danubius, dar și în hub-ul trimodal <i>High Performance Green Port</i> - „Portul verde și de înaltă performanță”.</p>
3. Alte informații	<p>Proiectul este inclus în documentele aferente Master Planului General de Transport al României, aprobat de Guvernul României prin H.G. nr. 666/2016, respectiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fișa Cod de proiect F004;</li> <li>- Anexa 10.28 - Lista de proiecte pentru electrificare linie de cale ferată;</li> <li>- Anexa 10.30 - Lista de proiecte pentru asigurarea rutelor de cale ferată cu viteză sporită;</li> <li>- Anexa 10.32 - Determinarea necesarului de finanțare pentru proiecte de infrastructură feroviară în perioada 2020-2030.</li> </ul>

### Secțiunea a 3-a

#### Impactul socio – economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	<p>Prin realizarea acestui obiectiv de investiții de utilitate publică de interes național se va asigura :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- o legătură rapidă între București și Giurgiu - Frontieră, cu efecte benefice pe toate planurile (reducerea aglomerărilor, a poluării și a consumului de carburanți, scăderea timpului de transport pentru călători și mărfuri etc.);</li> <li>- ocuparea și atragerea forței de muncă pe perioada execuției lucrărilor;</li> <li>- atragerea transportului internațional de mărfuri;</li> <li>- crearea unei rute de cale ferată modernizată pentru transportul de călători.</li> </ul> <p>Odată cu redeschiderea circulației vor fi create facilități de transport mai rapid între localități și încurajarea utilizării transportului feroviar în locul transportului rutier.</p>
1 <sup>1</sup> . Impactul asupra	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.

mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat	
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Finalizarea acestui obiectiv duce la îmbunătățirea condițiilor mediului de afaceri, deplasarea călătorilor și transportul de mărfuri pe acest tronson devenind atractiv.
2 <sup>1</sup> . Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
2 <sup>2</sup> . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3. Impactul social	Realizarea acestui obiectiv va avea efecte sociale pozitive determinate de îmbunătățirea semnificativă a condițiilor de transport. Acestea pot influența în sens pozitiv dezvoltarea economică a zonei.
4. Impactul asupra mediului	Procedura în curs de finalizare – Acord de principiu emis de.....nr.....fara impact semnificativ
5. Alte informații	Nu au fost identificate.

#### Secțiunea a 4-a

#### Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul în curs, cât și pe termen lung (5 ani)

- mii lei						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
<b>1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:</b> 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.					
<b>2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:</b> 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.					
<b>3. Impact financiar, plus/minus, din care:</b> (i) buget de stat (ii) 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	Finanțarea obiectivului de investiții se va realiza din fonduri externe nerambursabile, de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și din veniturile proprii ale Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A, precum și din alte surse legal constituite, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

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

1. Măsurile 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 <sup>1</sup> . 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. Măsurile 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	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. 1 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.
--	---

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 a fost supus consultărilor Consiliului Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe, fiind emis avizul nr.... ....din ... ..... 2020. Documentația tehnico-economică elaborată a fost supusă spre analiză și a fost avizată de către: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Consiliului Tehnico – Economic al Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor cu avizul nr. nr. 35/44 din 29.05.2019;</li> <li>- Consiliul Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor cu avizul nr. 97/106 din 18.11.2020;</li> <li>- Consiliul Tehnico-Economic al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R. ” -S.A. cu avizul nr. 10 din 11.04.2019;</li> <li>- Consiliului Tehnico-Economic al C.N.C.F. „C.F.R.” S.A. cu avizul nr. 62 din 12.11.2020 pentru actualizare deviz general.</li> </ul>
5. Informații privind avizarea de către: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Consiliul Legislativ</li> <li>b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării</li> <li>c) Consiliul Economic și Social</li> <li>d) Consiliul Concurenței</li> <li>e) Curtea de Conturi</li> </ul>	Proiectul de act normativ nu necesită aceste avize.
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	Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică republicată.
2. Informarea societății civile cu privire la eventulul 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.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 8-a**  
**Măsurile de implementare**

1. Măsurile 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	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat prezentul proiect de **HOTĂRÂRE a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Modernizarea liniei CF București Nord – Jilava - Giurgiu Nord - Giurgiu Nord Frontieră.” Lotul 1: Redeschiderea circulației feroviare pe pod, peste râul Argeș între Vidra și Comana**”, lucrare de utilitate publică de **interes național** care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem aprobării.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR**  
**LUCIAN-NICOLAE BODE**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**MINISTRUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRAȚIEI**  
**ION ȘTEFAN**

**MINISTRUL FINANTELOR PUBLICE**  
**FLORIN-VASILE CÎȚU**

**MINISTRUL FONDURILOR EUROPENE**  
**IOAN-MARCEL BOLOȘ**

