

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 Titlul prezentului act normativ

„LEGE

pentru ratificarea Amendamentului nr.1 convenit prin schimbul de scrisori semnate la Londra la 29 ianuarie 2009 și la București la 17 martie 2009, între Guvernul României și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, la Acordul de Împrumut dintre România și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare pentru finanțarea „Proiectului de modernizare a rețelei energetice feroviare”, semnat la București la 19 decembrie 2005”

Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ

1.Descrierea situației actuale	<p>Prin Legea 211 din 24.05.2006 a fost ratificat Acordul de împrumut dintre România și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare pentru finanțarea „Proiectului de modernizare a rețelei energetice feroviare”. Pentru implementarea acestui proiect a fost desemnată Societatea Comercială „Electrificare C.F.R.” – S.A. , filială a Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A. ca Agenție de Implementare, care a încheiat un acord de împrumut subsidiar cu Ministerul Finanțelor Publice, în calitate de reprezentat al Împrumutatului și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în calitate de minister coordonator al activității și ordonator principal de credite.</p> <p>Suma estimată pentru finalizarea Proiectului a fost de 27.232.750 EUR, din care 22.500.000 EUR este contribuția BERD și 4.732.750 EUR este contribuție locală, iar Proiectul a fost structurat pe trei părți:</p> <ul style="list-style-type: none">• Partea A: Furnizarea și instalarea echipamentului de furnizare a energiei de tracțiune de cale – Lucrarea se va efectua pentru stațiile de tracțiune și posturile de secționare / subsecționare și comandă la distanță a separatorilor, aferente Centrelor de Electrificare Timișoara, Caransebeș, Craiova și Târgu Jiu;
---------------------------------------	--



- Partea B: Furnizarea de vehicule catenare;
- Partea C: Supravegherea realizării contractului cu privire la părțile A și B de mai sus.

Estimarea costurilor pentru lucrările prevăzute la partea A s-a făcut pe baza costurilor proiectului de modernizarea a substației de tracțiune Chitila și a posturilor căii aferente – perioada 2003/2004, iar diferențele apărute se datorează:

- Modificării soluției adoptate la modernizarea substațiilor de tracțiune, o celulă pentru fiecare fider, față de soluția inițială – o celulă pentru doi fideri (adoptată la substațiile Chitila și Ploiești Vest), care nu s-a dovedit fiabilă în exploatare . Această modificare s-a aplicat și în cazul lucrărilor de modernizare la substația de tracțiune Pasărea, costurile suplimentare fiind acceptate de finanțatorul lucrărilor de modernizare a Culoarului IV, tronsonul București Băneasa – Fundulea.;
- Montării la substații a unor instalații de supraveghere video, antiefracție și antiincendiu ce permite funcționarea sigură a substațiilor fără personal de supraveghere, în condițiile intensificării actelor de vandalism și de furturi la instalațiile de electrificare;
- Creșterii substanțiale a prețului la cupru și la energie față de momentul estimării;

În perioada 1990-2006, activitatea de întreținere a instalațiilor de electrificare pentru calea ferată din cadrul regionalelor Craiova și Timișoara s-a rezumat la activitatea de mentenanță curentă și de înlocuire a componentelor defecte, fără a se proceda la revizii și reparații capitale. Această activitate redusă a fost rezultatul unei subfinanțări de durată și a reducerii fondurilor de investiții aferente. În această perioadă au fost realizate investiții într-un procent mic și numai pentru instalațiile aferente Culoarului IV Pan – European. În aceste condiții, la nivelul S.C. „Electrificare C.F.R.” – S.A., s-a analizat starea tehnică actuală a instalațiilor de electrificare precum și structura cheltuielilor și s-a stabilit un program de reparații și de modernizare a instalațiilor de electrificare, program care la final va trebui să genereze reducerea cheltuielilor de mentenanță și creșterea fiabilității instalațiilor. La recomandarea Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A., s-a prezentat programul de reducere a



cheltuielilor de manoperă și de înlocuire a parcului de utilaje și echipamente vechi, Băncii Europene de Reconstrucție și Dezvoltare, care a efectuat o analiza tehnico-economică, prin care a fost determinată eficiența / rentabilitatea acordării împrumutului. Această analiză a fost efectuată de Firma de Consultanță COWI, care a întocmit un raport ce confirmă eficiența acordării unui împrumut în condițiile în care se vor achiziționa un număr cât mai mare de vehicule pentru întreținerea catenarei noi și în care se vor efectua lucrări de modernizare a substațiilor de tracțiune și a posturilor de secționare / subsecționare și comandă la distanță a separatorilor pentru toate instalațiile aferente unei secții de circulație sau regionale C.F. S-a convenit ca lucrările de modernizare să se efectueze pe secția de circulație Timișoara – Caransebeș – Craiova ca variantă sudică a Culoarului IV și Craiova – Târgu Jiu ca linie de legătura între Culoarul IV și varianta sudică. Obținerea creditului pentru finanțarea achiziției de vehicule pentru întreținerea catenarei și modernizarea instalațiilor de electrificare a demarat în martie 2005 , acordul de împrumut semnându-se la data de 19 decembrie 2005.

În contextul situației financiare actuale a Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A. și implicit a filialei S.C. „Electrificare C.F.R.” – S.A. modernizarea rapidă a parcului de utilaje permite reducerea cheltuielilor de mentenanță pentru unitatea de linie de contact și micșorarea timpilor de neutilizare a liniei de contact în cazul deranjamentelor.

Implementarea proiectului este întârziată atât din motive ce țin de S.C. Electrificare S.A, cât și externe. Procedura de alegere a consultantului s-a făcut prin licitație internațională cu precalificare conform procedurilor BERD, ceea ce a condus la o procedură groasă în derularea licitației și aprobarea documentațiilor de evaluare ducând la o întârziere de circa 6 luni față de perioada estimată.

Deasemenea au fost întârzieri în programul de implementare pentru partea A întrucât BERD a solicitat ca licitația să se desfășoare pe 2 loturi :

Lot 1- ‘Furnizarea și instalarea de echipamente pentru modernizarea și reabilitarea a 12 substații de tracțiune 110/25kv ‘ și a posturilor de secționare/subsecționare și comandă la distanță a separatorilor aferenți



	<p>Lot 2 - "Furnizarea și instalarea de echipamente pentru supraveghere și control(SCADA) la patru puncte de Dispecer Energetic Feroviar". De menționat că pentru lotul 2 aceasta s-a desfășurat în două etape (oferta financiară a fost solicitată în urma clarificărilor tehnice).</p> <p>Deasemenea au fost înregistrate întârzieri generate de aprobarea Proiectului Tehnic și Documentației Tehnice de BERD, AFER și MTI. Toate acestea conduc la necesitatea extinderii datei limită de tragere din împrumut la data de 31 decembrie 2010.</p>
<p>2.Schimbări preconizate</p>	<p>Prin <i>O.U.G 169/2008</i> a fost majorată contribuția României la realizarea investițiilor finanțate prin împrumutul extern, cu suma de 10,85 mil Eur, fiind repartizați astfel: <i>pentru componenta A- 8 mil Eur, pentru componenta B-2,85 mil Eur.</i> Astfel procentul cheltuielilor finanțate din împrumut se modifică pentru:</p> <ul style="list-style-type: none"> -<i>partea A-modernizarea instalațiilor de electrificare de la 100% din valoarea contractului (exclusiv impozite și taxe aplicabile pe teritoriul României) finanțate din împrumut BERD la 67,1% finanțare din împrumutul BERD și 33,9 % cofinanțare de la bugetul de stat</i> - <i>partea B-achiziție de bunuri de la 100% finanțare din împrumutul BERD (exclusiv impozite și taxe aplicabile pe teritoriul României) la 66,6% finanțare din împrumutul BERD și 33,4% cofinanțare de la bugetul de stat</i> - <i>comisionul inițial de la 100% finanțare din împrumutul BERD la 0 %, acesta fiind plătit de la bugetul de stat, iar suma a fost redistribuită la componenta A a proiectului.</i> <p>Prin prezenta lege se supune spre aprobare :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>extinderea datei limită de tragere de la 1 septembrie 2009 la 31 decembrie 2010</i> - <i>modificarea procentelor ce urmează a fi finanțate conform anexei A a Acordului de împrumut</i> <p><i>realocarea comisionului inițial de 225.000 Euro, plătit de la bugetul de stat, către Componenta A a Proiectului.</i></p>
<p>3. Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate.</p>



Secțiunea a 3-a
Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1. Impactul macroeconomic	<ul style="list-style-type: none"> • Reducerea cheltuielilor de manoperă prin modernizarea instalațiilor actuale și înlocuirea lor cu instalații care nu impun supraveghere continuă și nu necesită lucrări de mentenanță sau necesită mentenanță redusă; • Înlocuirea parcului actual de utilaje sau efectuarea de reparații capitale a utilajelor existente, în condițiile în care menținerea în funcție a utilajelor existente consumă 40% din totalul cheltuielilor; • Înlocuirea echipamentelor vechi cu echipamente moderne care asigură reducerea substanțială a consumurilor interne specifice de energie.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Prezentul act normativ nu are impact în acest domeniu.
3. Impactul social	În contextul situației financiare actuale a Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A. și implicit a filialei S.C. „Electrificare C.F.R.” – S.A. continuarea procesului de reducere a numărului de personal este necesară, dar nu poate fi continuată, în condițiile în care se asigură parametrii de siguranță a circulației feroviare, decât prin modernizarea concertată a instalațiilor actuale care asigură o restructurare eficientă a activității de mentenanță.
4. Impactul asupra mediului	Prezentul act normativ nu are impact în acest domeniu.
5. 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)

mii EUR

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						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus, 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	4.179	6.671				2.170
	4.179	6.671				2.170
3. Impact financiar, plus, din care: buget de stat bugete locale	4.179	6.671				2.170
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Se vor aloca corespunzător sumele necesare suplimentării contribuției Guvernului României, în bugetul S.C. Electrificare C.F.R					
5. Propuneri pentru a compensa scăderea veniturilor bugetare						



6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	
7. Alte informații	

Secțiunea a 5-a
Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normative suplimentare	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.	
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.	
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.	
4. Evaluarea conformității: Denumirea actului sau documentului comunitar, numărul, data adoptării și data publicării	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.	
	Gradul de conformitate (se conformează/nu se conformează)	Comentarii
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Ordonanța de urgență a Guvernului nr.169/2008 privind majorarea contribuției României la realizarea investițiilor finanțate prin împrumutul extern acordat de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, prin Acordul de împrumut pentru finanțarea "Proiectului de modernizare a rețelei energetice feroviare".	
6. Alte informații	Nu au fost identificate.	



Secțiunea a 6-a
Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, instituite de cercetare și alte organisme implicate	A fost solicitat și s-a obținut acceptul Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legat de obiectul proiectului de act normativ	Prezentul 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 Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Prezentul 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.	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
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	Consiliului Legislativ a avizat favorabil prezentul act normativ cu avizul nr.791/9.07.2009 Prezentul act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliul Concurenței, Curtea de Conturi.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.



Secțiunea a 7-a
Activități de informare publică privind elaborarea
și implementarea prezentului act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Nu e cazul.
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	Prezentul act normativ nu produce nici un impact asupra mediului.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 8-a
Măsuri 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	Agenția de implementare a Proiectului este S.C. „Electrificare C.F.R.”- S.A. sub coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
2. Alte informații	Nu au fost identificate.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

