



CORPUL DE CONTROL AL PRIMULUI-MINISTRU

Sinteza acțiunii de control efectuată la Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A.

Corpul de control al primului-ministru a efectuat o acțiune de control la Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A. (CFR SA) care a vizat perioada 01.01.2017 - 31.07.2019. Obiectivele au fost verificarea respectării prevederilor legale privind regulile de guvernanță corporativă, în ceea ce privește desemnarea și remunerarea forurilor decizionale ale companiei, verificarea respectării prevederilor legale cu privire la atribuirea, încheierea și derularea contractelor la nivelul companiei, verificarea modului de realizare a programelor anuale de investiții, inclusiv în domeniul asigurării securității infrastructurii feroviare și verificarea respectării prevederilor legale cu privire la constituirea și realizarea veniturilor, precum și cu privire la angajarea și constituirea cheltuielilor la nivelul societății.

Principalele concluzii ale actului de control au evidențiat următoarele aspecte:

1. Declanșarea procedurii de selecție prin Ordin al Ministrului Transporturilor (OMT) din data de 16.12.2016 pentru poziția vacantă de administrator a fost realizată cu depășirea termenului de 45 de zile de la vacanța postului (04.12.2015) prevăzut la art. 64⁴ alin. (1) din *OUG nr. 109/2011*¹, cu modificările și completările ulterioare, în vigoare începând cu data de 04.06.2016.

2. Procedura de selecție pentru poziția vacantă de administrator la CFR SA, declanșată prin OMT, nu a fost finalizată până la data emiterii Hotărârii Adunării Generale a Acționarilor (HAGA) din data de 15.11.2018, Ministerul Transporturilor depășind termenul legal cu 605 de zile, nerespectându-se prevederile art. 64⁴ alin. (3) din *OUG nr. 109/2011*, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora „procedura de selecție pentru membrii consiliului de administrație sau supraveghere și directori se finalizează în termen de cel mult 150 de zile de la declanșare”.

¹ „În caz de vacanță a unuia sau mai multor posturi de administratori, procedura de selecție se declanșează, prin grija autorității publice tutelare, în termen de 45 de zile de la vacanță.”

Nerespectarea termenelor de declanșare, respectiv de finalizare a procedurii de selecție pentru poziția de administrator, reprezintă contravenții conform art. 64⁴ alin. (4) și alin. (6) din *OUG nr. 109/2011*, cu modificările și completările ulterioare.

3. Procedura de selecție pentru toți membrii Consiliului de administrație (CA) ai CFR SA, declanșată prin HAGA din data de 15.11.2018, nu era finalizată până la data de 03.10.2019, CA - CFR SA depășind termenul legal cu 322 de zile față de prevederile art. 64⁴ alin. (3) din *OUG nr. 109/2011*, cu modificările și completările ulterioare.

4. În perioada 16.12.2016 - 03.10.2019, obligația selecției candidaților pentru posturile de administratori ai CFR SA a revenit succesiv atât AT, cât și CA - CFR SA.

La data de 03.10.2019 procedura de selecție inițiată în anul 2018 era nefinalizată, posturile de administratori fiind ocupate prin mandate provizorii. Acest aspect are drept consecință o instabilitate în ceea ce privește activitatea managerială și de administrare a CFR SA și imposibilitatea elaborării și implementării unui plan de administrare menit să conducă la realizarea obiectivelor de performanță stabilite și la asigurarea redresării economice a companiei.

Potrivit informațiilor publicate pe site-ul CFR SA², procedura de recrutare și selecție a fost prelungită, fiind stabilit ca dosarele de candidatură să fie depuse până la data de 05.02.2020 urmând ca în termen de 20 de zile de la această dată să fie făcute propunerile de nominalizare.

5. Având în vedere demisia din funcția de director general a domnului Dan Marian COSTESCU din data de 17.11.2015, CA al CFR SA, în baza Hotărârii din data de 07.12.2015, a stabilit numirea domnului Marian-Marius CHIPER în funcția de director general interimar, până la finalizarea procedurii de selecție pentru ocuparea acestui post.

În perioada 26.10.2016 - 03.10.2019, prin hotărârile din datele de 26.10.2016, 23.02.2017, 09.05.2017 și 18.06.2019, CA a declanșat și derulat procedura de selecție a directorilor general și financiar, fără însă a o definitiva până la data de 03.10.2019.

Declanșarea procedurii de selecție a directorilor CFR SA aprobată în data de 26.10.2016 s-a realizat cu nerespectarea termenului de 30 de zile prevăzut la art. 64⁴ alin. (2) din *OUG nr. 109/2011*³, cu modificările și completările ulterioare, în vigoare începând cu data de 04.06.2016.

²<http://www.cfr.ro/files/anunt%20recrutare/Anunt%20recrutare%20membru%20CA%20CNCF%20CFR%20prelungire%2005%20feb.pdf>.

³ „În caz de vacanță a unuia sau mai multor posturi de directori, procedura de selecție se declanșează, prin grija președintelui consiliului de administrație sau supraveghere, în termen de 30 de zile de la vacanțare”.

Ca urmare a OMT din data de 20.03.2017 (prin care MT urma să efectueze selecția unui membru CA), procedura demarată prin HCA din data de 23.02.2017 a fost reluată prin HCA din data de 09.05.2017 în sensul realizării selecției doar pentru posturile de directori.

Deși, la data de 24.08.2017, CA a aprobat Caietul de sarcini - termeni de referință privind achiziția sectorială a serviciilor expertului independent, care urma să efectueze selecția candidaților pentru posturile de director general și director financiar, anunțul de achiziție directă nr. 159158/2018 a fost publicat după cca. 6 luni, respectiv la data de 09.03.2018.

Astfel, termenul legal de finalizare a procedurii de selecție pentru directorul general și directorul financiar al companiei declanșată prin HCA din data de 26.10.2016 a fost depășit cu 616 de zile⁴ față de prevederile art. 64⁴ alin. (3) din *OUG nr. 109/2011*, cu modificările și completările ulterioare.

Nerespectarea termenelor de declanșare, respectiv de finalizare a procedurii de selecție pentru directorul general și directorul financiar al CFR SA, reprezintă contravenții conform art. 64⁴ alin. (5) și alin. (6) din *OUG nr. 109/2011*, cu modificările și completările ulterioare.

HCA din data de 18.06.2019 prin care a fost aprobată demararea procedurii de selecție pentru ocuparea posturilor de director general și director financiar a fost emisă cu nerespectarea prevederilor art. 35 alin. (4) din *OUG nr. 109/2011*, cu modificările și completările ulterioare, având în vedere faptul că la acea dată membrii CA erau provizorii și nu puteau declanșa procedura de selecție a directorilor CFR SA.

În perioada 2017-03.10.2019, conducerea CFR SA a fost asigurată de 5 directori generali interimari, fluctuația de personal generând o instabilitate în ceea ce privește activitatea managerială a companiei care s-a desfășurat în lipsa unui plan de management aprobat și asumat care să asigure realizarea indicatorilor de performanță financiari și nefinanciari, cu consecințe asupra situației economico-financiare a companiei.

La data de 30.09.2019, la nivelul CFR SA, nu exista o strategie aprobată prin hotărâre a Guvernului, așa cum prevăd dispozițiile art. 8 alin. (1) din *Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european*, cu modificările și completările ulterioare, care să cuprindă obiectivele companiei, termenele de îndeplinire, modalitățile de realizare și resursele necesare a fi alocate, astfel încât să permită realizarea misiunii acesteia în condiții optime.

⁴ Sistată de MT prin adresa din data de 04.07.2018.

7.În urma analizei Actului constitutiv al CFR SA, aprobat prin Hotărârea AOA din data de 08.08.2019, au fost identificate neconcordanțe/necorelări ale acestuia cu legislația incidentă, respectiv:

✓ potrivit art. 14 alin. (6) lit. t) din Actul constitutiv, Adunarea generală extraordinară a acționarilor numește directorul general al CFR SA și îi stabilește salariul, iar în perioada în care statul deține pachetul majoritar de acțiuni, numirea și stabilirea salariului acestuia se fac de către ministrul transporturilor, aspect ce contravine dispozițiilor art. 35 alin. (4) din *O.U.G. nr. 109/2011*, cu modificările și completările ulterioare, potrivit căruia directorii sunt numiți de CA.

✓ Actul constitutiv face referire la existența cenzorilor proprii, deși conform prevederilor pct. 563 alin. (1) și 564 alin. (11) din *Reglementările contabile privind situațiile financiare anuale individuale și situațiile financiare anuale consolidate din 29.12.2014*, aprobate prin *OMFP nr. 1802/2014*, cu modificările și completările ulterioare, auditarea situațiilor financiare anuale se realizează de unul sau mai mulți auditori statutari sau firme de audit.

Mai mult, certificatul constatator din data de 31.07.2019, emis de Oficiul Național al Registrului Comerțului, prevede că la nivelul companiei nu există cenzori.

8.În perioada 2017 - 2019, în cadrul CFR SA, nu s-au dispus și efectuat misiuni de audit la nivelul celor 8 sucursale regionale, ci doar la nivel central, deși auditul public intern trebuia să se exercite cel puțin odată la 3 ani inclusiv asupra activităților entităților subordonate, conform art. 15 din *Legea nr. 672/2002 privind auditul public intern*, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

9.Referitor la *Mecanismul pentru Interconectarea Europei (CEF)*

CFR SA a încheiat în perioada 2014 - 2017, contracte de finanțare în vederea accesării fondurilor europene prin CEF, pentru 10 proiecte. Dintre acestea, 4 sunt proiecte de tip suport pentru implementarea mecanismului CEF.

În cazul celorlalte 6 proiecte care vizau reabilitarea liniei de cale ferată sau realizarea/revizuirea de studii de fezabilitate, s-a constatat că nu au fost respectate termenele asumate în cadrul Anexei nr. I la contractele de finanțare (Grant Agreement) încheiate între CFR SA și The Innovation and Networks Executive Agency (INEA), în calitate de reprezentant al Comisiei Europene, fiind înregistrate întârzieri în declanșarea și derularea procedurilor de achiziție, în realizarea exproprierilor și în încheierea contractelor de supervizare și execuție a lucrărilor, după cum urmează:

➤ **Proiectul având ca obiect realizarea studiului de fezabilitate pentru modernizarea liniei de cale ferată Predeal - Brașov:**

• anunțul de participare nr. CN1006840/28.11.2018 a fost publicat în data de 28.11.2018, cu o întârziere de cca. 10 luni, raportat la termenul asumat în contractul de finanțare din data de 26.10.2017, respectiv data de 01.02.2018;

• având în vedere faptul că până la data de 01.10.2019 nu a fost încheiat contractul de servicii pentru realizarea studiului de fezabilitate Predeal - Brașov, iar termenul asumat în cadrul contractului de finanțare este de 15.05.2018, se constată faptul că implementarea proiectului înregistrează o întârziere de 16⁵ luni;

• ținând cont că potrivit anunțului de participare durata contractului de realizare a studiului de fezabilitate Predeal - Brașov este de 23 luni, iar data finalizării proiectului conform contractului de finanțare este 30.04.2020, se constată faptul că nu este posibilă implementarea acestui proiect în termenul asumat.

➤ **Proiectul având ca obiect realizarea studiului de fezabilitate pentru modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța:**

• anunțul de participare a fost publicat în data de 23.11.2018, cu o întârziere de cca. 9 luni, raportat la prevederile asumate în contractul de finanțare din 26.10.2017, respectiv data de 08.02.2018;

• contractul de servicii pentru realizarea studiului de fezabilitate pentru modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța a fost încheiat în data de 17.09.2019, cu întârziere de cca. 15 luni, față de termenul inițial din contractul de finanțare (18.06.2018);

• având în vedere faptul că, potrivit anunțului de participare nr. CN1006652/23.11.2018, durata contractului de realizare a studiului de fezabilitate din data de 17.09.2019 este de 18 luni, iar finalizarea proiectului a fost prevăzută la data de 31.12.2019 conform contractului de finanțare, se constată faptul că nu a fost posibilă implementarea acestui proiect în termenul asumat.

➤ **Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria pentru circulația cu viteză maximă de 160 km/h; Secțiunea: Brașov - Sighișoara. Subsecțiuni: 1. Brașov - Apața și 3. Cața - Sighișoara:**

• CFR SA nu a realizat la timp documentațiile necesare promovării proiectului de hotărâre de Guvern privind aprobarea amplasamentului și a declanșării procedurii de expropriere a imobilelor proprietate privată, astfel că Hotărârea Guvernului nr. 518/2019⁶ a fost adoptată la data de 24.07.2019, la aproape 3 ani față de termenul

⁵ La data de 20.05.2020 procedura de atribuire este în desfășurare potrivit informațiilor publicate pe site-ul <http://e-licitatie.ro/pub/procedure/view/100041415/>.

⁶ privind aprobarea amplasamentului și a declanșării procedurii de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere aflat pe amplasamentul lucrării de utilitate publică de interes național "Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a Coridorului Rin - Dunăre, pentru circulația

asumat în contractul de finanțare din data de 24.11.2015, respectiv data de 01.08.2016;

- până la data de 01.10.2019 nu a fost emisă decizia de expropriere⁷, fiind depășit termenul asumat în contractul de finanțare (01.09.2016) cu aproximativ 3 ani⁸;

- deși exproprierile trebuiau finalizate la data de 01.09.2017 potrivit prevederilor din contractul de finanțare, acestea nu se finalizaseră până la data de 01.10.2019, fiind înregistrată o întârziere de cca. 2 ani față de termenul asumat;

- nu a fost încheiat contractul de supervizare a lucrărilor până la data de 01.10.2019, termenul asumat în contractul de finanțare (01.05.2015) fiind depășit cu 4 ani și 5 luni;

- anunțul de participare nr. 171875 privind execuția lucrărilor a fost publicat în data de 06.12.2016, cu o întârziere de cca. 13 luni față de termenul asumat în contractul de finanțare (01.11.2015);

- la data de 05.03.2020 a fost încheiat contractul de execuție a lucrărilor⁹, fiind depășit termenul asumat în contractul de finanțare (01.08.2016) cu 3 ani și 7 luni;

- având în vedere că a fost încheiat cu întârziere contractul de execuție a lucrărilor (care are o durată de 48 luni potrivit anunțului de participare), se constată faptul că nu este posibilă implementarea acestui proiect la termenul asumat în contractul de finanțare, respectiv data de 31.12.2020.

➤ **Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Sighișoara, secțiunea Apața - Cața:**

- publicarea anunțului de participare nr. 184162/03.04.2018 și semnarea contractului nr. 104/29.11.2018 pentru achiziția serviciilor cadastrale și de evaluare a imobilelor s-a realizat cu întârziere față de termenele din contractul de finanțare din data de 27.10.2016 (01.02.2017, respectiv 03.07.2017);

tranzitului cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul Brașov - Sighișoara, subsecțiunile: 1. Brașov - Apața și 3. Cața - Sighișoara", de pe raza unităților administrativ-teritoriale: Brașov, Bod, Feldioara, Măieruș, Apața și Cața - județul Brașov, de pe raza unităților administrativ-teritoriale Saschiz, Vânători, Albești și Sighișoara - județul Mureș și de pe raza unității administrativ-teritoriale Belin - județul Covasna.

⁷ Potrivit art. 9 alin. (4) din Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, cu modificările și completările ulterioare, transferul dreptului de proprietate asupra imobilelor din proprietatea privată a persoanelor fizice sau juridice în proprietatea publică a statului sau a unităților administrativ-teritoriale și în administrarea expropriatorului operează de drept la data emiterii actului administrativ de expropriere de către expropriator, ulterior consemnării sumelor aferente despăgubirii.

⁸ Referitor la acest aspect, reprezentanții CFR SA au precizat că la data de 04.11.2019 au fost emise deciziile de expropriere pentru 11 UAT.

⁹ Potrivit informațiilor publicate pe site-ul <http://e-licitatie.ro/pub/notices/ca-notices/view-c/100125935>.

• CFR SA nu a realizat la timp documentațiile necesare promovării proiectului de hotărâre de Guvern privind aprobarea amplasamentului și a declanșării procedurii de expropriere a imobilelor proprietate privată, aceasta nefiind adoptată la termenul asumat prin contractul de finanțare, respectiv până la data de 02.10.2017¹⁰;

• exproprierile nu au fost finalizate până la data de 01.10.2019, fiind înregistrată o întârziere de 9 luni față de termenul asumat în contractul de finanțare, respectiv data de 31.12.2018;

• până la data de 01.10.2019 nu a fost încheiat contractul de supervizare a lucrărilor, fiind depășit termenul asumat în contractul de finanțare (03.07.2017) cu 2 ani și 3 luni;

• anunțul de participare nr. 179350 privind execuția lucrărilor a fost publicat în data de 29.09.2017, cu o întârziere de cca. 8 luni, raportat la prevederile asumate în contractul de finanțare (01.02.2017);

• până la data de 01.10.2019¹¹ nu a fost încheiat contractul de execuție a lucrărilor, fiind depășit termenul asumat (05.07.2018) cu 1 an și 8 luni;

• având în vedere faptul că, până la data de 01.10.2019, nu a fost încheiat contractul de execuție a lucrărilor (care are o durată de 48 luni potrivit anunțului de participare), se constată faptul că nu este posibilă implementarea acestui proiect în termenul asumat în contractul de finanțare, respectiv data de 31.12.2020.

Potrivit prevederilor art. II.16.3.1 și ale art. II.25.4 din contractele de finanțare (Grant Agreement), INEA poate rezilia sau reduce Grantul, dacă proiectele nu sunt implementate în conformitate cu termenele asumate în Anexa I la contract sau dacă beneficiarul nu respectă orice alte obligații din prezentul acord.

La data de 30.10.2019 se constată un nivel scăzut al contractării (0,61%) și al absorbției (0,04%) fondurilor alocate din CEF.

10. Reabilitarea secțiunii Brașov - Sighișoara (112,63 km) a fost inițiată în anul 2005, prin realizarea studiului de fezabilitate. Ulterior, acest studiu a fost revizuit în anul 2012, iar în anul 2015 proiectul a fost împărțit în trei secțiuni.

¹⁰ Referitor la acest aspect, reprezentanții CFR SA au precizat că la data de 07.11.2019 au fost înaintate la departamentele de specialitate ale Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, spre avizare și promovare, proiectul de hotărâre de Guvern, Nota de fundamentare și Anexa nr. 2, privind aprobarea amplasamentului și a declanșării procedurii de expropriere a imobilelor proprietate privată, termenul estimat de finalizare al acestei etape fiind decembrie 2019.

¹¹ La data de 31.03.2020, procedura se afla în desfășurare potrivit informațiilor publicate pe site-ul <http://e-licitatie.ro/pub/procedure/view/23647/>.

Pentru reabilitarea secțiunii Brașov - Sighișoara au fost încheiate contracte de finanțare în anii 2015¹² și 2016¹³.

Implementarea acestor proiecte se află în întârziere față de termenele asumate în contractele de finanțare, în sensul că, nu au fost finalizate lucrările de expropriere, nu au fost încheiate contractele de supervizare a lucrărilor și contractul de execuție a lucrărilor pentru secțiunea Apața-Cața.

Până la data de 01.10.2019 nu au fost emise deciziile de expropriere a imobilelor proprietate privată și nu a fost realizat transferul imobilelor din domeniul public al statului în administrarea MT și în concesiunea CFR SA, aferente secțiunii Brașov - Sighișoara, astfel că lucrările de execuție nu se pot realiza pe suprafețele afectate de aceste exproprieri/transferuri.

11.1. Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a Coridorului Rin - Dunăre, pentru circulația cu viteză maximă de 160 km/h, secțiunea Brașov - Sighișoara, subsecțiunile 1. Brașov - Apața și 3. Cața - Sighișoara

În perioada 01.09.2016 - 06.12.2016, documentația de atribuire a contractului de lucrări al acestui obiectiv de investiții a fost verificată ex-ante de către Agenției Naționale pentru Achiziții Publice (ANAP), care a respins-o de 5 ori, ca urmare a modului deficitar de întocmire a documentațiilor de atribuire de către reprezentanții CFR SA.

Printre motivele respingerii documentației de atribuire de către ANAP, se regăsesc neîndeplinirea solicitărilor de modificare și/sau efectuarea de modificări/completări ale documentațiilor de atribuire retransmise, fără ca acestea să fi făcut obiectul observațiilor ANAP.

Uterior respingerii de către ANAP a documentației de atribuire din data de 15.09.2016, aceasta a fost retransmisă spre publicare în data de 06.10.2016, cu întârziere, de către reprezentanții CFR SA în acest mod fiind încălcate prevederile art. 25 alin. (9) din *Normele aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 394/2016*, în vigoare la acea dată.

Membrii comisiei de evaluare a procedurii de atribuire a contractului de lucrări nu au pus în aplicare recomandările observatorilor ANAP (prin validarea „cu observații” a Raportului procedurii din data de 05.07.2018, de directorul general ANAP) și contrar opiniei acestora, au considerat inacceptabilă oferta unui participant

¹² „Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov-Simeria, componentă a Coridorului Rin - Dunăre, pentru circulația cu viteză maximă de 160 km/h, secțiunea Brașov - Sighișoara, subsecțiunile 1. Brașov-Apața și 3. Cața - Sighișoara”.

¹³ „Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a coridorului IV Pan European, pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, secțiunea Brașov - Sighișoara, subsecțiunea 2: Apața - Cața”.

la procedură și au acceptat oferta altui participant fără a solicita clarificări suplimentare recomandate de ANAP, referitoare la îndeplinirea cerințelor de calificare.

11.2. Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a Coridorului Rin - Dunăre, pentru circulația cu viteza maximă de 160 km/h, secțiunea Brașov - Sighișoara, subsecțiunea 2. Apața - Gața

Prin Decizia din data de 17.11.2017, Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor a constatat modul deficitar de întocmire de către reprezentanții CFR SA, a documentației de atribuire, (aceasta conținea informații contradictorii, incomplete), iar întrucât, modelul acordului contractual cuprindea clauze ilegale, a obligat autoritatea contractantă să prelungească perioada de depunere a ofertelor cu 60 de zile.

Evaluarea ofertelor s-a demarat în data de 26.04.2018, însă ulterior instanțele judecătorești au constatat deficiențe în procesul de evaluare realizat de către membrii comisiei, și au stabilit reevaluarea unor oferte. Până la data de 20.05.2020 nu a fost încheiat contractul de execuție a lucrărilor.

12. La nivelul CFR SA, la data de 11.11.2019, valoarea totală a proiectelor finanțate din fonduri europene aferente POST 2007-2013, POIM 2014-2020 și CEF 2014-2020 era de 29.152.175.105,82 lei, finanțarea nerambursabilă era de 17.559.308.697,32 lei, iar valoarea rambursată (absorbită) de 5.781.140.880,28 lei, rezultând astfel un procent total de absorbție de 32,92%, cu un procent total de corecție financiară de 17,07% aplicat la valoarea solicitată la rambursare, astfel:

✓ în POST 2007-2013 - un procent de absorbție de 95,47%, în valoare de 3.267.437.315,62 lei din valoare fonduri externe nerambursabile 3.422.407.682,08 lei, cu un procent aferent corecțiilor financiare de 22,05%;

✓ în POIM 2014-2020 - un procent de absorbție de 27,63%, în valoare de 2.511.480.184,66 lei din valoare fonduri externe nerambursabile 9.090.871.813,96 lei, cu un procent aferent corecțiilor financiare de 11,29%;

✓ CEF 2014-2020 - un procent de absorbție de 0,04%, în valoare de 2.227.330,00 lei, din valoare totală finanțare nerambursabilă 5.046.397.934,60 lei, cu un procent aferent corecțiilor financiare de 0%.

Având în vedere faptul că, în cadrul POIM au fost preluate spre finanțare o parte din proiectele nefinalizate în POST, a scăzut gradul de absorbție de noi proiecte finanțate exclusiv din POIM.

Ca urmare a erorilor apărute în procesul de implementare a proiectelor, s-au aplicat corecții financiare și unele cheltuieli au fost declarate neeligibile, fiind necesară suplimentarea fondurilor alocate de la bugetul de stat în vederea finanțării acestora.

13. Referitor la obiectivul de investiții „Modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Aeroport Internațional Henri Coandă București”

13.1. Dezvoltarea infrastructurii de transport rutier și pe calea ferată, în vederea asigurării accesului în zona de est a Aeroportului Internațional București-Otopeni a fost aprobată inițial la data de 26.08.1999, prin „Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional București-Otopeni”¹⁴, lucrările fiind programate a se realiza în perioada 1 ianuarie 2010 - 31 decembrie 2011.

În baza contractului sectorial din data de 21.06.2019, cu o durată de execuție de 12 luni, a fost emisă Notificarea nr. 34 din data de 05.09.2019 pentru demararea execuției lucrărilor (cu o întârziere de cca 3 luni față de momentul semnării contractului). La data de 17.12.2019, se înregistra un progres fizic al execuției lucrărilor de aproximativ 14%.

Potrivit caietului de sarcini din data de 22.01.2019, acest contract a fost încheiat în contextul în care România urma să găzduiască meciuri în cadrul Campionatului European de Fotbal din anul 2020, fiind necesară asigurarea mobilității participanților.

13.2. În perioada martie 2017 - februarie 2018, au existat 7 respingeri din partea ANAP cu privire la documentația de atribuire având ca obiect „Revizuirea Studiului de Fezabilitate pentru modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Aeroport Internațional Henri Coandă București”.

În anumite cazuri, CFR SA a depășit termenul de 15 zile prevăzut pentru reîncărcarea documentației în SEAP, conform art. 25 alin. (9) din *Normele aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 394/2016*, fapt ce a determinat întârzierea lansării licitației cu aproximativ un an.

Neconformitățile repetate, constatate de ANAP în procesul de evaluare a documentației de atribuire pentru revizuirea acestui studiu, au condus la o amânare a publicării anunțului de participare (CN183103/01.03.2018) cu aproximativ 370 de zile de la transmiterea inițială spre validare a documentației de atribuire (nr. 264965/24.02.2017).

¹⁴ OG nr. 64/1999.

13.3. La data de 12.06.2019, prin *Hotărârea Guvernului nr. 386/2019*¹⁵, au fost aprobați indicatorii tehnico-economici ai obiectivului sus menționat.

În conformitate cu dispozițiile art. 7 alin. (4) lit. a) coroborat cu ale art. 10 alin. (1) din *Hotărârea Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice*, cu modificările și completările ulterioare, indicatorii tehnico-economici cuprind și valoarea totală estimativă, necesară realizării unui obiectiv de investiții.

Prin urmare, la data publicării în SEAP a anunțurilor de participare nr. CN1008306/19.01.2019¹⁶ și nr. CN1008896/12.02.2019¹⁷ nu era aprobată valoarea totală estimativă aferentă acestui obiectiv de investiții de către Guvernul României.

Astfel, nu au fost respectate prevederile art. 42 alin. (1) lit. a)¹⁸ din *Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice*, cu modificările și completările ulterioare, coroborate cu ale art. 17¹⁹ din *Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale*, cu modificările și completările ulterioare.

13.4. Potrivit contractului sectorial din data de 21.06.2019 termenul de finalizare a lucrărilor la calea ferată București Nord - Aeroport Internațional Henri Coandă București este 21.08.2020.

În aceste condiții, s-au creat premisele ca aceste lucrări să nu fie finalizate până la data disputării meciurilor de fotbal din cadrul Campionatului european de fotbal 2020, programate a se desfășura la București, în perioada 14.06.2020 - 29.06.2020²⁰.

Conform art. 1 din *Hotărârea Guvernului nr. 1093/2013 privind declararea de interes public și de importanță națională a Campionatului European de Fotbal 2020, precum și a candidaturii României pentru organizarea la București a unor meciuri din cadrul Turneului final*, cu modificările și completările ulterioare, Campionatul European de Fotbal 2020 și candidatura României pentru organizarea la București a

¹⁵ pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții "Modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Aeroport Internațional Henri Coandă București - Faza I: Racord c.f. la Terminalul T1, Aeroport Internațional Henri Coandă București", lucrare de utilitate publică de interes național.

¹⁶ pentru consultanță și supervizare a proiectării și execuției lucrărilor.

¹⁷ pentru proiectare și execuție lucrări.

¹⁸ Documentațiile tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții noi, documentațiile de avizare a lucrărilor de intervenții, respectiv notele de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente celorlalte categorii de investiții incluse la poziția C «Alte cheltuieli de investiții» care se finanțează, potrivit legii, din fonduri publice, se aprobă de către Guvern, pentru valori mai mari de 40 milioane lei.

¹⁹ Valoarea estimată a achiziției sectoriale se determină înainte de inițierea procedurii de atribuire și este valabilă la momentul inițierii procedurii de atribuire.

²⁰ Ulterior desfășurarea Campionatului European de Fotbal 2020 a fost amânată cu 12 luni - <https://www.uefa.com/uefaeuro-2020/news/025b-0ef35fa07210-adb80b5eb2e7-1000--uefa-postpones-euro-2020/?iv=true>.

unor meciuri din cadrul Turneului final au fost declarate ca fiind de interes public și de importanță națională.

14. În anul 2007, pentru realizarea obiectivului de investiții „Modernizarea/consolidarea/reabilitarea stației CF Gara de Nord București”, a fost întocmit „Studiul de fezabilitate al afacerii pentru Asocierea în participațiune a CNCF CFR-SA cu un partener privat pentru modernizarea și reabilitarea Complexului CF București Nord Grupa A și Grupa B”.

Ulterior, s-au întreprins mai multe demersuri pentru modernizarea Complexului CF București Nord, care s-au finalizat cu includerea, în anul 2019, a proiectului „Modernizarea/consolidarea/reabilitarea stației CF Gara de Nord București” pe lista de proiecte cu finanțare din cadrul POIM 2014-2020 și de la bugetul de stat, astfel că acest proiect are o întârziere în execuție mai mare de 12 ani.

15. Referitor la lucrările de reparații aferente proiectului „Reparație pod km 4+327, linia CF București - Constanța” prezentăm următoarele:

- în anul 2014, Inspectoratul Regional în Construcții București-Ilfov (IRCBI) a dispus CFR SA efectuarea unei expertize tehnice la podul București-Constanța. Expertul tehnic a recomandat lucrări de reparații la pod, care „nu au fost efectuate datorită lipsei alocăției financiare”, încalcându-se astfel prevederile art. 27 lit. a) și lit. e) din *Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții*, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- recepționarea serviciilor de expertiză tehnică s-a făcut fără a se ține cont de cerințele caietului de sarcini, respectiv aceasta nu a tratat starea fundațiilor obiectivului, limitând analiza infrastructurii la elevații, părți vizibile, nerespectând pct. 3.2.1. din STAS 5626/1992 - poduri;

- referitor la lucrările de reparație a podului, deși în data de 27.11.2018, ANAP a validat cu nr. DF1033244 documentația de atribuire având ca obiect *Reparație pod km 4+327 linia CF București - Constanța (proiectare și execuție)*²¹, după 5 luni, la data de 05.04.2019, CFR SA - SRCF București a publicat anunțul de participare nr. CN1010523 în SEAP. Ulterior, având în vedere că nu a fost depusă nicio ofertă, licitația a fost anulată;

- CFR SA - Sucursala Regională de Căi Ferate (SRCF) București a încheiat contractul din data de 11.06.2019, având ca obiect *reparație pod km 4+327 linia CF București - Constanța (proiectare și execuție)* cu o valoare de 3.491.000 lei, fără TVA

²¹ Caietul de sarcini aferent licitației avea ca obiect - „întocmirea documentației tehnico-economice (faza PTh+CS+DE) pentru execuția lucrării de reparație a podului de cale ferată de la Km 4+327”.

și o durată de execuție de 8 luni, prin procedura de negociere fără invitație prealabilă la o procedură concurențială de ofertare, iar la data de 13.06.2019 a fost emis ordinul de începere de către CFR SA - SRCF București. Astfel, din luna ianuarie 2014, respectiv de la prima constatare a IRCBI, CFR SA - SRCF București a întârziat punerea în aplicare a recomandărilor expertului tehnic cu mai mult de 4 ani;

- conform raportului dirigintelui de șantier din 04.10.2019, lucrările s-au desfășurat cu un efectiv de 8-9 muncitori, 1 maestru și 1 inginer- șef de șantier;

- CFR SA - SRCF București a încheiat contractul de prestări servicii din data de 20.07.2018 având ca obiect „urmărire specială pod km 4+327 linia 800 București Nord - Constanța”.

Comisia de evaluare a declarat câștigătoare oferta, deși ofertantul declarat câștigător nu a prezentat documente în susținerea experienței similare prin care să demonstreze capacitatea tehnică și profesională solicitată în cadrul documentației de atribuire, cu încălcarea prevederilor art. 228 alin. (5) din *Legea nr. 99/2016*, cu modificările și completările ulterioare și art. 143 alin. (1) și alin. (3) din *Hotărârea Guvernului nr. 394/2016*, cu modificările și completările ulterioare;

Totodată, s-a constatat faptul că deși propunerea financiară a ofertei a prezentat vicii de formă cu privire la valoarea totală a unor categorii/subcategorii de lucrări, comisia de evaluare constituită la nivelul CFR SA - SRCF București nu a solicitat clarificări, în conformitate cu art. 141 alin. (1) și alin. (3) din *Hotărârea Guvernului nr. 394/2016*, cu modificările și completările ulterioare.

Comisia de evaluare a acceptat oferta câștigătoare, deși aceasta prezenta erori materiale, nesolicitând clarificări în acest sens.

- În derularea contractului din data de 20.07.2018, CFR SA - SRCF București a acceptat livrabilele (solicitate prin documentația de atribuire), înaintate de prestator, deși erau elaborate de un alt operator economic.

Din documentele puse la dispoziția CCPM, nu se poate stabili dacă au fost îndeplinite cerințele prevăzute la art. 232 alin. (4)²² din *Legea nr. 99/2016*, cu modificările și completările ulterioare.

16. În perioada 2017 - 03.10.2019, în listele obiectivelor de investiții cu finanțare de la bugetul de stat, la titlul bugetar 55.01.12 - „Investiții ale agenților economici cu capital de stat”, s-a constatat că:

²² Potrivit căroră entitatea contractantă are obligația de a solicita, la încheierea contractului de achiziție publică, sau atunci când se introduc noi subcontractanți, prezentarea contractelor încheiate între contractant și subcontractant/subcontractanți nominalizați în ofertă sau declarați ulterior, astfel încât activitățile ce revin acestora, precum și sumele aferente prestațiilor, să fie cuprinse în contractul de achiziție publică.

- nu au fost prevăzute și executate lucrări pentru „obiective de investiții noi” în perioada 2017 - 2019, cu excepția introducerii²³ în lista de investiții din data de 25.07.2019 a obiectivului de investiții „dublarea liniei de cale ferată între stațiile Mogoșoaia și Balotești”.

- la capitolul „obiective de investiții în continuare” au fost prevăzute patru obiective de investiții, care nu au fost finalizate și pentru care alocările bugetare au fost utilizate parțial sau deloc.

În acest sens exemplificăm, obiectivul „Linie nouă de cale ferată Vâlcele - Râmnicu Vâlcea” (demarat în anul 1978):

- la începutul anului 2017 CFR SA a avut alocată pentru acest obiectiv suma de 1.000.000 lei, pentru care însă la data de 12.10.2017, valoarea alocată a fost diminuată la 1.000 lei, execuția bugetară la sfârșitul anului 2017 fiind de 0,00 lei;

- în anul 2018, a fost alocată inițial suma de 2.400.000 lei, la data de 12.10.2018, aceasta a fost majorată la suma de 123.576.000 lei, din care a fost cheltuită până la finalul anului 2018 suma de 18.925.590 lei, ceea ce reprezintă un grad de realizare de 15,31%;

- conform fișei sintetice de proiect stadiul fizic de execuție al acestui proiect la data de 31.07.2019 era de 3%.

17. Din datele și informațiile prezentate de CFR SA a rezultat că indicatorii tehnico-economici privind realizarea obiectivului de investiții „Electrificarea liniei C.F. Doaga-Tecuci-Barboși, inclusiv Dispecer pentru coordonarea activității de exploatare a Complexului Feroviar Galați” au fost aprobați în anul 1989, ulterior aceștia fiind actualizați prin Hotărârea Guvernului nr. 1483/2003²⁴, astfel la data de 31.07.2019, la 30 de ani de la aprobarea realizării obiectivului de investiții, stadiul fizic de execuție al acestuia era de 80%.

18. În perioada 01.01.2017 - 30.06.2019, pe parcursul fiecărui an și în prima jumătate a anului 2019, după aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli, prin hotărâri de guvern, au fost aprobate rectificări bugetare succesive, prin adrese ale MT sau ordonanțe de urgență ale Guvernului privind suplimentarea sau diminuarea valorilor aprobate inițial, astfel încât la sfârșitul fiecărui an, execuția bugetară a fost realizată în proporție de 70%-90% comparativ cu aprobările bugetare rectificate.

19. Referitor la capitolul de investiții s-a constatat că în primul semestrul al fiecărui an bugetar, execuția bugetară raportată la Bugetul de Venituri și Cheltuieli

²³ au fost prevăzute în anul 2019, cheltuieli în valoare de 21 mil. lei.

²⁴ pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții Electrificarea liniei C.F. Doaga-Tecuci-Barboși, inclusiv Dispecer pentru coordonarea activității de exploatare a Complexului Feroviar Galați.

(BVC) aprobat, a fost realizată într-un procent scăzut, astfel, la data de 30.06.2017 din bugetul aprobat pentru investiții a fost executat un procent de 6,13%, la data de 30.06.2018 a fost executat în proporție de 10,40%, iar la data de 30.06.2019 acesta a fost în procent de 26,87%.

20. Referitor la calitatea elementelor infrastructurii feroviare aflate în administrarea CFR SA, au fost constatate următoarele:

20.1. Potrivit informațiilor transmise de reprezentanții CFR SA, elementele infrastructurii feroviare publice au scadența depășită la reînnoire, cu procente cuprinse între 35% și 92%. În acest sens, exemplificăm elementul de infrastructură feroviară publică „linii curente și directe”, în lungime desfășurată de 13.545 km, din care este scadent la reînnoire un procent de 73%, respectiv 9.829 km, în anul 2019.

Conform *Situațiilor financiare aferente anilor 2017-2019 a reînnoirilor pe elementele infrastructurii feroviare publice*, necesarul solicitat a fost aprobat în BVC CFR SA, în procent cuprins între 27,16% și 39,75%.

Cu toate că alocarea bugetară este într-un procent sub necesarul solicitat de CFR SA, programele de investiții aferente reînnoirilor se execută în procente sub nivelul bugetului aprobat, astfel la finele anului 2017, s-a raportat o execuție bugetară a reînnoirilor de 78,97% din aprobat, la 2018 de 82,32%, iar la data de 30.06.2019 de 2,82%.

20.2. După cum reiese din datele puse la dispoziția CCPM de către reprezentanții Direcției linii din cadrul CFR SA, în vederea realizării programului de întreținere și reparații aferent anului 2019, Companiei i-au fost alocate sume inferioare față de necesarul propus de sucursalele CFR SA. Astfel, din necesarul de 175.991.750,35 lei solicitat, a fost aprobată suma de 49.100.000 lei, respectiv doar un procent de 27,90%, fiind raportată la data de 30.06.2019 o execuție a programului de întreținere și reparații de 0%.

La începutul anului 2017 se aflau în evidență, pe rețeaua CFR SA, un număr de 1.206 puncte periculoase²⁵, însumând o lungime de cca. 604 km. Până la data de 30.08.2019, ca urmare a lucrărilor executate, au fost scoase din evidență un număr de 74 puncte periculoase și au apărut alte 39 de puncte noi periculoase, astfel încât, la

²⁵ Punctele periculoase sunt zone slăbite, existente la infrastructura feroviară (terasamente instabile, terasamente situate în zone inundabile, poduri cu defecte apărute în exploatare, lucrări de artă cu o stare tehnică necorespunzătoare etc.) care pot apărea în condiții extreme (ploi torențiale, inundații, căderi de stânci, alunecări de teren etc.) sau din cauza agravării în timp a problemelor de natură tehnică, a curenței în întreținerea corespunzătoare a căii, și care, prin apariția și manifestarea lor, pot conduce la afectarea circulației trenurilor și pot pune în pericol siguranța circulației trenurilor.

data de 30.08.2019 se înregistrează în evidențele Direcției Linii un număr de 1.171 puncte periculoase, însumând cca. 592 km.

20.3. Potrivit informațiilor transmise de CFR SA, la data de 30.08.2019 se înregistrau 1.236 restricții de viteză permanentă cu o lungime totală de 1.335 km.

Ca urmare a instituirii restricțiilor de viteză, a fost diminuată viteza medie tehnică cu care se poate circula pe infrastructura feroviară la 68,86 km/h, în comparație cu viteza proiectată a rețelei de 86,30 km/h. Cu titlu de exemplu, viteza medie tehnică pe distanța București Nord - Brașov este de 66,78 km/h, în timp ce viteza proiectată pe această distanță este de 122,54 km/h.

Prin urmare, potrivit concluziilor 20.1 și 20.2 din prezentul raport, CFR SA a efectuat întreținere, reparații și reînnoiri într-un procent scăzut, fapt ce a condus la apariția unui număr mare de restricții de viteză, puncte periculoase și închiderea unor linii, afectând astfel siguranța feroviară și implicit limitarea vitezei de circulație a trenurilor în raport cu viteza planificată.

21. Din informațiile prezentate de CFR SA se constată că inițierea demersurilor, în vederea realizării investițiilor, se face ulterior aprobării sumelor alocate de la bugetul de stat, cu toate că legislația în vigoare condiționează inițierea procedurii de atribuire doar de elaborarea documentației de atribuire și a publicării în SEAP împreună cu documentele-suport²⁶, și nu este strict legată de asigurarea fondurilor.

Astfel, lipsa de coordonare și organizare a reprezentanților CFR SA conduce la o execuție bugetară deficitară și, pe cale de consecință, la diminuarea creditelor de angajament și/sau bugetare alocate CFR SA, determinând totodată neutilizarea eficientă a creditelor bugetare aprobate în vederea întreținerii, reparației și/sau reînnoirii infrastructurii feroviare.

22. Având în vedere că la jumătatea anului 2019, pagubele cu autori cunoscuți sunt puțin mai mari decât cele înregistrate la finele anului 2017, iar suma de recuperat aferentă pagubelor cu autori neidentificați a scăzut cu 2,34% comparativ cu anul 2017, se constată ineficiența demersurilor pentru recuperarea pagubelor din sustrageri sau distrugeri.

23. CFR SA deține un fond locativ construit din fondurile statului alcătuit din 2.592 locuințe de intervenție și 1.489 locuințe de serviciu, în conformitate cu *Legea*

²⁶ art. 23. alin. (3) din *H.G. nr. 394/2016*, potrivit căruia Documentele-suport conțin: declarația privind persoanele ce dețin funcții de decizie și strategia de contractare.

locuinței nr. 114/1996, cu modificările și completările ulterioare, și a reglementărilor interne CFR SA.

Conform prevederilor art. 7 din *Legea nr. 85/1992 privind vânzarea de locuințe și spații cu altă destinație construite din fondurile statului și din fondurile unităților economice sau bugetare de stat*, cu modificările și completările ulterioare, locuințele de intervenție sunt cele destinate cazării personalului unităților economice sau bugetare care, prin contractul de muncă, îndeplinește activități sau funcții ce necesită prezența, permanentă sau în caz de urgență, în cadrul unităților.

Prin art. 17²⁷ din Instrucțiunile anexă la Dispoziția directorului general CFR SA din data 15.06.1999 privind gestionarea, administrarea, utilizarea și valorificarea fondului de locuințe C.F.R. s-a prevăzut posibilitatea ca locuințele de intervenție să poată fi închiriate²⁸.

Prin Dispoziția directorului general CFR SA din data de 15.06.1999 a fost schimbată destinația legală a locuințelor de intervenție, în sensul că s-a creat posibilitatea cazării altor categorii de personal decât cel care îndeplinește activități sau funcții ce necesită prezența, permanentă sau în caz de urgență, nefiind respectate prevederile art. 7 din *Legea nr. 85/1992 privind vânzarea de locuințe și spații cu altă destinație construite din fondurile statului și din fondurile unităților economice sau bugetare de stat*, cu modificările și completările ulterioare.

Din analiza soluțiilor pronunțate de instanțele de judecată a rezultat că prin încheierea de contracte de închiriere a locuințelor de intervenție în alt scop decât cel prevăzut la art. 7 din *Legea nr. 85/1992*, cu modificările și completările ulterioare, și prin transmiterea dreptului de folosință asupra locuinței în condiții nespecifice unei locuințe de intervenție²⁹, CFR SA a conferit acestor locuințe regimul unor locuințe de serviciu.

Cu toate că încă din 2015, instanțele de judecată s-au pronunțat în sensul în care prin închirierea unui imobil de intervenție se schimbă regimul juridic, CFR SA a continuat închirierea locuințelor de intervenție în baza art. 17 din Instrucțiunile anexă la Dispoziția directorului general al CFR SA din data de 15.06.1999.

²⁷ „în cazul în care numărul locuințelor de intervenție este mai mare decât necesarul prevăzut pentru funcțiile din anexa 1, acestea se pot închiria altor categorii de salariați ai „CFR” S.A. cu prioritate funcțiilor legate de siguranța circulației și societăților feroviare rezultate din reorganizarea SNCFR - pe baze contractuale. Se va solicita în acest ultim caz acordul directorului general al companiei.”

²⁸ Prevederile art. 17 din Instrucțiuni sunt în vigoare și în prezent, prin Dispoziția din anul 2018 și Procedura de sistem din 01.05.2019.

²⁹ pretinderea plății unei chirii lunare, deși, potrivit contractului colectiv de muncă, compania s-a obligat să suporte cheltuielile cu chiria și utilitățile aferente locuințelor de intervenție.

Astfel, această dispoziție a condus la reducerea fondului locativ al CFR SA, urmare a hotărârilor pronunțate de instanțele de judecată prin care s-a dispus vânzarea locuințelor.

Mai mult, unele locuințe figurau în lista locuințelor de intervenție propuse a le fi schimbată destinația din *intervenție* în *serviciu* și apoi vândute (CA neaprobând încă vânzarea acestora la momentul pronunțării hotărârilor de către instanțe) sau/și în lista cu mijloace fixe cu destinația locuință de serviciu.

Din analiza documentelor puse la dispoziția CCPM, s-a constatat că CFR SA nu a efectuat, diligențele necesare pentru apărarea patrimoniului deținut, astfel că în unele dosare privind litigiile având ca obiect fondul locativ al CFR SA, reprezentanții CFR SA nu au depus întâmpinare în termenul legal fapt ce atrage decăderea pârâtului din dreptul de a mai propune probe și de a invoca excepții, în conformitate cu prevederile art. 208 alin. (1) și (2) din *Codul de Procedură Civilă din 2010*.

24. În perioada verificată, gradul de execuție a veniturilor realizate față de prevederile bugetare aprobate prin hotărâre de Guvern a fost de 58,99%, în anul 2017, de 66,85%, în anul 2018, în timp ce, la data de 30.06.2019, gradul de execuție al veniturilor realizate a fost de 27,55%.

Gradul de realizare al cheltuielilor efectuate față de prevederile bugetare aprobate a fost în anul 2017 de 54,69%, în anul 2018 de 66,38%, și de 27,98% pentru primele 6 luni ale anului 2019.

25. În perioada verificată, veniturile proprii realizate ale CFR SA au fost în anul 2017 de 1.305.341,58 mii lei, în anul 2018 de 1.313.386,56 mii lei, iar pentru primele 6 luni ale anului 2019 veniturile proprii ale CFR SA au fost de 544.938,96 mii lei.

Veniturile proprii provenite din taxa de utilizare a infrastructurii feroviare, au totalizat în anul 2017 valoarea de 880.265,63 mii lei (67,44%), în anul 2018 valoarea de 841.176,84 mii lei (64,05%) și la data de 30.06.2019 valoarea de 377.435,66 mii lei (69,26%), procente calculate raportat la veniturile proprii totale ale CFR SA.

26. Indicatorul „*Productivitatea muncii*” (mii lei/persoană), calculat ca raport între veniturile totale din exploatare și numărul mediu de salariați, s-a realizat în procent de 54,82%, în anul 2017, în procent de 59,90%, în anul 2018 și în procent de 21,41%, la data de 30.06.2019, față de nivelul prevăzut în BVC aprobat prin hotărâre de Guvern.

27. În perioada 2017-2019, performanțele economice ale companiei au scăzut de la un profit contabil brut de 210.122.360 lei în anul 2017 la o pierdere contabilă brută estimată, aprobată în BVC de 32.788.000 lei în anul 2019.

28. În perioada 2017 - 2019, se constată aprobarea cu o întârziere de 2-3 luni a BVC CFR SA față de data aprobării bugetului de stat, fapt care poate afecta activitatea curentă a CFR SA.

De asemenea, după aprobarea prin hotărâri de Guvern a bugetelor de venituri și cheltuieli, acestea au suferit rectificări bugetare care nu au fost aprobate prin acte normative de același nivel, nerespectând prevederile art. 10 alin. (2) coroborat cu art. 4 alin. (1) lit. a) din *Ordonanța Guvernului nr. 26/2013 privind întărirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici la care statul sau unitățile administrativ-teritoriale sunt acționari unici ori majoritari sau dețin direct ori indirect o participație majoritară*, cu modificările și completările ulterioare.

29. La data de 01.01.2017, CFR SA avea de încasat creanțe în sumă totală de 1.065.917.395,54 lei, din care: de la SNTFM CFR Marfă SA, suma de 598.189.955,60 lei, de la SNTFC CFR Călători SA suma de 241.742.039,50 lei și de la alți clienți, suma de 225.985.400,44 lei.

Având în vedere faptul că CFR SA a încasat anual un procent de până la 50% din totalul creanțelor pe care le are de încasat de la clienții săi, valoarea totală a acestora a crescut de la suma de 1.065.917.395,54 lei, înregistrată la data de 01.01.2017, la suma de 1.462.566.808,34 lei, înregistrată la data de 30.06.2019, reprezentând o creștere a datoriei cu 37,21%, în perioada 2017 - 30.06.2019.

La data de 30.06.2019, SNTFM CFR Marfă SA avea o datorie față de CFR SA în sumă de 1.011.384.391,60 lei, ceea ce reprezintă 69,15% din totalul creanțelor pe care CFR SA le avea de încasat.

30. La sfârșitul anului 2011, pierderea contabilă cumulată înregistrată de CFR SA a fost de 5.912.306.581,46 lei.

Din anul 2012, situația financiară a CFR SA a început să se echilibreze, odată cu modificarea prevederilor art. 22 alin. (1) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române*, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora „Întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice se realizează de către Compania Națională de Căi Ferate «C.F.R.» - S.A. pe baza veniturilor proprii și, în completare, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, din fonduri alocate de la bugetul de stat”.

Anual, începând cu 2012, prin legea bugetului de stat³⁰, au fost alocate sume pentru a fi utilizate de CFR SA cu prioritate pentru „plata obligațiilor către bugetul general consolidat (...)”.

Astfel, prin aceste alocări bugetare, în perioada 2012-2018, CFR SA a înregistrat un profit contabil total în sumă de 951.053.361,92 lei, iar pierderea contabilă cumulată rămasă de recuperat la data de 31.12.2018 a fost de 5.003.864.340,68 lei.

31. În anul 2013, Guvernul României a adoptat *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 32/2013 pentru reglementarea unor măsuri financiar-fiscale* (OUG nr. 32/2013), precum și *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 61/2013 pentru reglementarea unor măsuri financiar-fiscale* (OUG nr. 61/2013), prin care s-a prevăzut stingerea obligațiilor fiscale ale CFR SA, datorate și neachitate la data intrării în vigoare a prezentelor ordonanțe de urgență, prin transferarea acestora către SNTFM CFR Marfă, în schimbul stingerii parțiale a debitului restant pe care SNTFM CFR Marfă îl avea față de CFR SA.

Ca urmare a sesizării din oficiu, în data de 24.02.2020, Comisia Europeană s-a pronunțat în acest caz, în sensul că România trebuie să recupereze 570 milioane Euro de la operatorul SNTFM CFR Marfă SA.

În situația în care CFR SA și SNTFM CFR Marfă SA vor fi repuse în situația anterioară emiterii OUG nr. 32/2013 și OUG nr. 61/2013, SNTFM CFR Marfă SA va redeveni datorare către CFR SA pentru suma de 667.991.774 lei (la care se vor adăuga penalități), iar CFR SA va înregistra o datorie către bugetul general consolidat al statului în sumă totală de 667.991.774 lei la care se pot calcula accesorii și majorări.

* * *

Raportul de control a fost finalizat la data de 20.05.2020 și transmis către Prim-ministru (spre informare), Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (spre informare), Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A. (spre valorificare) și Curtea de Conturi a României, spre informare.

³⁰ art. 31 alin. (2) și alin. (3) din *Legea nr. 6 a bugetului de stat pe anul 2017*, art. 34 alin. (2) lit. a) și b) din *Legea nr. 2 a bugetului de stat pe anul 2018* și art. 36 din *Legea nr. 50 a bugetului de stat pe anul 2019*.