



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

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

Corpul de control al prim-ministrului a efectuat o acțiune de control la Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.”-SA care a vizat perioada 01.01.2017-31.07.2019. Obiectivele controlului au fost: verificarea respectării prevederilor legale privind regulile de guvernare corporativă, în ceea ce privește desemnarea și remunerarea forurilor decizionale ale companiei și atribuirea, încheierea și derularea contractelor la nivelul companiei. De asemenea au a fost verificate: modul de realizare a programelor anuale de investiții, inclusiv în domeniul asigurării securității infrastructurii feroviare, respectarea 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:

I. Declanșarea procedurii de selecție prin *Ordinul Ministrului Transporturilor (OMT) nr. 1519/16.12.2016* pentru poziția vacantă de administrator s-a făcut 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.

II. Procedura de selecție pentru poziția vacantă de administrator la Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.”-SA², declanșată prin *OMT nr. 348/20.03.2017*, nu a fost finalizată până la data emiterii *HAGA nr. 88/15.11.2018*, MT depășind termenul legal cu 605 de zile, nerespectându-se 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 poziția de administrator, reprezintă contravenții conform art. 64⁴ alin. (4) și alin. (6) din *OUG nr. 109/2011*, cu modificările și completările ulterioare.

III. Procedura de selecție pentru toți membrii CA ai CFR SA, declanșată prin *HAGA nr. 88/15.11.2018*, nu era finalizată până la data de 03.10.2019, CA al CFR SA

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 vacantare.

² Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.”-SA - în continuare se va cita "CFR SA/Compania"



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

depășind termenul legal cu 322 de zile față de prevederile art. 64⁴ alin. (3) din *OUG nr. 109/2011*, cu modificările și completările ulterioare.

IV. În perioada 16.12.2016 - 03.10.2019, obligația selecției candidaților pentru posturile de administratori ai CFR SA a revenit succesiv atât MT, cât și CA al 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 asigurarea redresării economice a companiei.

Potrivit informațiilor publicate pe site-ul CFR SA³, procedura de recrutare și selecție a fost prelungită, fiind stabilit ca dosarele de candidatură să fie depuse până la data de 05.02.2020, iar în termen de 20 de zile de la această dată să fie făcute propunerile de nominalizare.

V. Având în vedere demisia din funcția de director general a domnului Dan Marian COSTESCU, CA al CFR SA, în baza *Hotărârii nr. 139/07.12.2015*, 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 nr. 109/26.10.2016*, nr. 18/23.02.2017, nr. 47/09.05.2017 și nr. 92/18.06.2019, 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 prin HCA nr. 109/26.10.2016, s-a realizat cu nerespectarea termenului de 30 de zile prevăzut la art. 64⁴ alin. (2) din *OUG nr. 109/2011*⁴, cu modificările și completările ulterioare, în vigoare începând cu data de 04.06.2016.

³<http://www.cfr.ro/files/anunt%20recrutare/Anunt%20recrutare%20membru%20CA%20CNCF%20CFR%20prelungire%2005%20feb.pdf>

⁴ 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 vacantare



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

Ca urmare a *OMT nr. 348/20.03.2017* (prin care MT urma să efectueze selecția unui membru CA), procedura demarată prin *HCA nr. 18/23.02.2017* a fost reluată prin *HCA nr. 47/09.05.2017* în sensul realizării selecției doar pentru posturile de directori.

Deși, la data de 24.08.2017, CA a aprobat prin *Hotărârea nr. 92/24.08.2017*, 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 nr. 109/26.10.2016* a fost depășit cu 616 de zile, 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 (6) din *OUG nr. 109/2011*, cu modificările și completările ulterioare.

HCA nr. 92/18.06.2019 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.

VI. 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



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

Companiei, termenele de îndeplinire, modalitățile de realizare și resursele necesare a fi alocate, astfel încât să permită realizarea misiunii acesteia în condiții optime.

VII. În urma analizei Actului constitutiv al CFR SA, aprobat prin HAGA nr. 11/08.08.2019, au fost identificate neconcordanțe/necorelări ale acestuia cu legislația incidentă, respectiv:

A. potrivit art. 14 alin. (6) lit. t) din Actul constitutiv, AGEA 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 cărora directorii sunt numiți de CA;

B. 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 nr. 462551/31.07.2019, emis de Oficiul Național al Registrului Comerțului, prevede că la nivelul Companiei nu există cenzori.

VIII. 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.

IX. Referitor la *Mecanismul pentru Interconectarea Europei - CEF*

CFR SA a încheiat, în perioada 2014-2017, contracte de finanțare în vederea accesării fondurilor europene prin Mecanismul pentru Interconectarea Europei - CEF⁵, 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

⁵ Mecanismul pentru Interconectarea Europei - CEF - în continuare se va cita "CEF"



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

termenele asumate în cadrul *Anexei nr. 1* la contractele de finanțare (*Grant Agreement*) încheiate între CFR SA și The Innovation and Networks Executive Agency⁶ 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:

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

1. 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 nr. INEA/CEF/TRAN/M2016/1365811/26.10.2017, respectiv data de 01.02.2018;

2. 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 16,5 luni⁷;

3. ținând cont că, potrivit anunțului de participare, durata contractului de realizare a studiului de fezabilitate Predeal-Brașov era 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.

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

1. 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 nr. INEA/CEF/TRAN/M2016/1365864/26.10.2017, respectiv data de 08.02.2018;

2. 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);

⁶ The Innovation and Networks Executive Agency - în continuare se va cita "INEA"

⁷ La data de 20.05.2020 procedura de atribuire era în desfășurare potrivit informațiilor publicate pe site-ul <http://e-licitatie.ro/pub/procedure/view/100041415/>



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

3. având în vedere faptul că, potrivit anunțului de participare nr. CN1006652/23.11.2018, durata Contractului de realizare a studiului de fezabilitate nr. 92/17.09.2019 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.

C. 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:

1. CFR SA nu a realizat la timp documentațiile necesare promovării *Proiectului de hotărâre a Guvernului privind aprobarea amplasamentului și a declanșării procedurii de expropriere a imobilelor proprietate privată*, astfel că *Hotărârea Guvernului nr. 518/2019*⁸ a fost adoptată la data de 24.07.2019, la aproape 3 ani față de termenul asumat în contractul de finanțare nr. INEA/CEF/TRAN/M2014/1042049/24.11.2015, respectiv data de 01.08.2016;

2. până la data de 01.10.2019 nu a fost emisă decizia de expropriere⁹, fiind depășit termenul asumat în contractul de finanțare (01.09.2016) cu aproximativ 3 ani¹⁰;

3. deși exproprierea 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;

4. 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;

⁸ *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 trenurilor cu viteză 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*

⁹ 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

¹⁰ Referitor la acest aspect, reprezentanții CFR SA au precizat prin adresa nr. 1A/2037/17.12.2019 că la data de 04.11.2019 au fost emise deciziile de expropriere pentru 11 UAT-uri



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

5. 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);

6. la data de 05.03.2020 a fost încheiat contractul de execuție a lucrărilor nr. 16 cu Alstom Transport SA¹¹, fiind depășit termenul asumat în contractul de finanțare (01.08.2016) cu 3 ani și 7 luni;

7. 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.

D. Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov-Sighișoara, secțiunea Apața-Cața:

1. 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 nr. INEA/CEF/TRAN/M2015/1131642/27.10.2016 (01.02.2017, respectiv 03.07.2017);

2. CFR SA nu a realizat la timp documentațiile necesare promovării proiectului de hotărâre a Guvernului 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 02.10.2017;

3. exproprierea 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;

4. 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;

5. 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);

¹¹ Potrivit informațiilor publicate pe site-ul <http://e-licitatie.ro/pub/notices/ca-notices/view-c/100125935>



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

6. până la data de 01.10.2019¹² nu a fost încheiat contractul de execuție a lucrărilor, fiind depășit termenul asumat (05.02.2018) cu 1 an și 8 luni;

7. 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 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.

X. Reabilitarea secțiunii Brașov-Sighișoara (112,63 km) a fost inițiată în anul 2005, prin realizarea de către Institutul de Studii și Proiectări Căi Ferate SA a studiului de fezabilitate. Ulterior, acest studiu a fost revizuit în anul 2012, iar în anul 2015 proiectul a fost împărțit în trei secțiuni.

Pentru reabilitarea secțiunii Brașov-Sighișoara au fost încheiate contractele de finanțare nr. INEA/CEF/TRAN/M2014/1042049/2015¹³ și nr. INEA/CEF/TRAN/M2015/1131642/2016¹⁴.

Implementarea acestor proiecte era 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

¹² 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/>

¹³ „Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov-Simeria, componentă a Coridorului Rin-Dunăre, pentru circulația cu viteza maximă de 160 km/h, secțiunea Brașov-Sighișoara, subsecțiunile 1. Brașov-Apața și 3. Cața-Sighișoara”

¹⁴ „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”



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

Braşov-Sighişoara, astfel că lucrările de execuție nu se pot realiza pe suprafețele afectate de aceste exproprieri/transferuri.

A. Reabilitarea liniei de cale ferată Braşov-Simeria, componentă a Coridorului Rin-Dunăre, pentru circulația cu viteza maximă de 160 km/h, secțiunea Braşov - Sighişoara, subsecțiunile 1. Braşov-Apața și 3. Cața-Sighişoara

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 Agenția Națională pentru Achiziții Publice¹⁵, 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.

Ulterior 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 HG 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 nr. 11/1/1237/05.07.2018*, de directorul general ANAP) și contrar opiniei acestora, au considerat inacceptabilă oferta Asocierii RailWork și au acceptat oferta Asocierii BRASIG Strabag-Swietelsky fără a solicita clarificări suplimentare recomandate de ANAP, referitoare la îndeplinirea cerințelor de calificare.

B. Reabilitarea liniei de cale ferată Braşov-Simeria, componentă a Coridorului Rin-Dunăre, pentru circulația cu viteza maximă de 160 km/h, secțiunea Braşov-Sighişoara, subsecțiunea 2. Apața-Cața

Prin *Decizia nr. 3048/C6/3834/17.11.2017*, 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

¹⁵ Agenția Națională pentru Achiziții Publice - în continuare se va cita "ANAP"



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

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.

XI. La nivelul CFR SA, la data de 11.11.2019, valoarea totală a proiectelor finanțate din fonduri europene aferente Programului Operational Sectorial "Transport"¹⁶ 2007-2013, Programului Operațional Infrastructură Mare¹⁷ 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:

A. în POST 2007-2013 - un procent de absorbție de 95,47%, în valoare de 3.267.433.315,62 lei din valoare fonduri externe nerambursabile 3.422.407.682,08 lei, cu un procent aferent corecțiilor financiare de 22,05%;

B. 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%;

C. CEF 2014-2020 - un procent de absorbție de 0,04%, în valoare de 2.227.380,00 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.

¹⁶ Programul Operational Sectorial "Transport" - în continuare se va cita "POST"

¹⁷ Programul Operațional Infrastructură Mare - în continuare se va cita "POIM"



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

XII. Referitor la obiectivul de investiții *Modernizarea liniei de cale ferată București Nord-Aeroport Internațional "Henri Coandă" București*

A. 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*¹⁸, lucrările fiind programate a se realiza în perioada 01.01.2010-31.12.2011.

În baza Contractului sectorial nr. 60/21.06.2019, cu o durată de execuție de 12 luni, a fost emisă Notificarea nr. 34 la 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 nr. 13/6/52/22.01.2019, 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.

B. 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 HG 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).

C. La data de 12.06.2019, prin *Hotărârea Guvernului nr. 386/2019 pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții "Modernizarea*

¹⁸ OG nr. 64/1999



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

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, au fost aprobați indicatorii tehnico-economici ai obiectivului sus menționat.

În conformitate cu dispozițiile art. 7 alin. (4) lit. a) coroborate 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. CN1008306/19.01.2019¹⁹ și nr. CN1008896/12.02.2019 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) din *Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice*, cu modificările și completările ulterioare, coroborate cu ale art. 17²⁰ din *Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale*, cu modificările și completările ulterioare.

D. Potrivit Contractului sectorial nr. 60/21.06.2019, încheiat între CFR SA și Asociera ARCADE COMPANY SA-ISPCF SA-DBEngineering & Consulting GmbH, termenul de finalizare a lucrărilor la calea ferată București Nord-Aeroport Internațional "Henri Coandă" București era 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 14.06.2020-29.06.2020²¹.

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*

¹⁹ pentru consultanță și supervizare a proiectării și execuției lucrărilor

²⁰ Valoarea estimată a achiziției sectoriale se determină înainte de inițierea procedurii de atribuire și este valabilă la momentul inițierii procedurii de atribuire

²¹Ulterior 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>



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

cadrul Turneului final, cu modificările și completările ulterioare, Campionatul European de Fotbal 2020 și candidatura României pentru organizarea la București a unor meciuri din cadrul Turneului final au fost declarate ca fiind de interes public și de importanță națională.

XIII. 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* de către firma Credit International Romania.

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 buget de stat, astfel că acest proiect are o întârziere în execuție mai mare de 12 ani.

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

A. în anul 2014, Inspectoratul Regional în Construcții București-Ilfov²² a dispus CFR SA efectuarea unei expertize tehnice la podul București-Constanța. Expertul tehnic Ion CERVINSCHI a recomandat lucrări de reparații la pod²³, care *nu au fost efectuate datorită lipsei alocăției financiare*, încălcându-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;

B. 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;

C. 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*

²² Inspectoratul Regional în Construcții București-Ilfov - în continuare se va cita "IRCBI"

²³ Expertizare Pod cale ferată, km 4+327 linia 800, București-Constanța elaborată în august 2014 în cadrul contractului nr. 361/14018/2014



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

pod km 4+327 linia CF București-Constanța (proiectare și execuție)²⁴, după 5 luni, la data de 05.04.2019, CFR SA-SRCF București a publicat anunțul de participare nr. CN1010526 în SEAP. Ulterior, având în vedere că nu a fost depusă nicio ofertă, licitația a fost anulată;

D. CFR SA-Sucursala Regională de Căi Ferate București²⁵ a încheiat Contractul nr. 465/11.06.2019, având ca obiect *reparație pod km 4+327 linia CF București-Constanța (proiectare și execuție)* cu SYSTEM INFRA PROIECT SRL, o valoare de 3.491.000 lei, fără TVA 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;

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

F. CFR SA-SRCF București a încheiat Contractul de prestări servicii nr. 547/20.07.2018 cu Sixense Soldata SAS-Franța, având ca obiect „*urmărire specială pod km 4+327 linia 800 București Nord-Constanța*”.

Comisia de evaluare a declarat câștigătoare oferta, deși acesta 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 (3) din *HG 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 (3) din *HG nr. 394/2016*, cu modificările și completările ulterioare.

²⁴ 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*”.

²⁵ CFR SA-Sucursala Regională de Căi Ferate București - în continuare se va cita ” CFR SA - SRCF București”



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

Comisia de evaluare a acceptat oferta Sixense Soldata SAS, deși aceasta prezenta erori materiale, nesolicitând clarificări în acest sens, așa cum rezultă din procesul-verbal nr. AP/860/18.06.2018.

G. În derularea Contractului nr. 547/20.07.2018, CFR SA-SRCF București a acceptat livrabilele (solicitate prin documentația de atribuire), înaintate de Sixense Soldata SAS, deși erau elaborate de un alt operator economic (exemplu: Anexa nr. 1-Proiect de urmărire specială, Pod km 4+327 linia 800, București Nord-Constanța nr. 812/12.12.2018, elaborat de societatea Pod-Proiect SRL).

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

XV. În perioada 2017-03.10.2019, în legătură cu 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:

A. nu au fost prevăzute și executate lucrări pentru *obiective de investiții noi* în perioada 2017-2019, cu excepția introducerii²⁶ în lista de investiții din data de 25.07.2019 a obiectivului de investiții „*dublarea liniei de cale ferată între stațiile Mogoșoaia și Balotești*”;

B. la capitolul „*obiective de investiții în continuare*” au fost prevăzute 4 obiective de investiții, care nu au fost finalizate și pentru care alocările bugetare au fost utilizate parțial sau nu au fost utilizate deloc. În acest sens exemplificăm, obiectivul „*Linie nouă de cale ferată Vâlcele-Râmnicu Vâlcea*” (demarat în anul 1978):

C. la începutului 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;

D. 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%;

²⁶ au fost prevăzute în anul 2019, cheltuieli în valoare de 21 mil. lei



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

E. conform fișei sintetice de proiect, transmisă CCPM cu adresa nr. 2752/10.09.2019, stadiul fizic de execuție al acestui proiect la data de 31.07.2019 era de 3%.

XVI. 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. 1483/2003 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*, 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%.

XVII. În perioada 01.01.2017-30.06.2019, pe parcursul fiecărui an și în prima jumătate a anului 2019, după aprobarea BVC, prin hotărâri ale Guvernului, 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.

XVIII. Referitor la capitolul de investiții, s-a constatat că în primul semestrul al fiecărui an bugetar, execuția bugetară raportată la 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%.

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

A. 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.



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

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 era sub necesarul solicitat de CFR SA, programele de investiții aferente reînnoirilor au fost executate 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%.

B. În vederea realizării Programului de întreținere și reparații aferent anului 2019, Companiei i-au fost alocate sume mai mici față de necesarul propus de sucursalele CFR SA. Astfel, din necesarul de 175.991.150,35 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 periculoase²⁷, 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 data de 30.08.2019 se înregistrează în evidențele Direcției Linii un număr de 1.171 puncte periculoase, însumând cca. 592 km.

C. La data de 30.08.2019 se înregistrează 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/h²⁸.

Prin urmare, 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,

²⁷ 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 carentei 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

²⁸ Durata de parcurs a trenurilor pe principalele rute feroviare 2019



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

puncte periculoase și închiderea unor linii, afectând astfel siguranța feroviară și implicit limitarea vitezei de circulație a trenurilor în raport cu viteza planificată.

XX. Inițierea demersurilor, în vederea realizării investițiilor, s-a făcut 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-suport²⁹, și nu este strict legată de asigurarea fondurilor.

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

XXI. Având în vedere faptul că la jumătatea anului 2019, pagubele cu autori cunoscuți erau 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, s-a constatat ineficiența demersurilor pentru recuperarea pagubelor din sustrageri sau distrugeri.

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

Prin art. 17³⁰ din *Instrucțiunile anexă la Dispoziția directorului general CFR SA nr. 31/15.06.1999 privind gestionarea, administrarea, utilizarea și valorificarea fondului de locuințe C.F.R.* s-a prevăzut posibilitatea ca locuințele de intervenție să poată fi închiriate³¹.

Prin *Dispoziția directorului general CFR SA nr. 31/15.06.1999* a fost schimbată destinația legală a locuințelor de intervenție, în sensul că s-a creat posibilitatea

²⁹ 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

³⁰ 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

³¹ Prevederile art. 17 din *Instrucțiuni* erau în vigoare și la data controlului, prin *Dispoziția nr. 217/2018* și *Procedura de sistem cod PS0-7.1.28, Ediția 1, Revizia din 01.05.2019*



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

cazării altor categorii de personal decât personalul 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 intervenție³², CFR SA a conferit acestor locuințe regimul unor locuințe de serviciu³³.

Cu toate că încă din anul 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 nr. 31/15.06.1999*.

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 locuințelor³⁴.

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 vânzarea acestora la momentul pronunțării hotărârilor de către instanțe) sau/și în lista cu mijloace fixe cu destinația locuință de serviciu³⁵.

S-a constatat faptul că CFR SA nu a efectuat diligențele necesare pentru apărarea patrimoniului deținut, astfel că în unele dosare (nr. 36144/299/2014-apel, nr. 3379/299/2014-fond, nr. 8041/299/2014-fond, nr. 3381/299/2014-fond) privind litigiile ce au avut ca obiect fondul locativ al CFR SA, reprezentanții CFR SA nu au depus întâmpinare în termenul legal fapt ce a atras decăderea pârâtului din dreptul

³² 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

³³ Dosar nr. 36144/299/2014- Decizia nr. 3752A a Tribunalului București Secția III Civilă

³⁴ Dosar nr. 36144/299/2014- Decizia nr. 3752A/20.10.2015 a Tribunalului București Secția III Civilă

³⁵ Decizia civilă a Tribunalului București Secția III-a Civilă nr. 402A/06.02.2018 în dosarul nr. 49105/299/2016



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

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*.

XXIII. În perioada verificată, gradul de execuție a veniturilor realizate față de prevederile bugetare aprobate prin hotărâre a Guvernului 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 efectuare al cheltuielilor, 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.

XXIV. 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 841.176,04 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.

XXV. 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 a Guvernului.

XXVI. 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.

XXVII. În perioada 2017-2019, s-a constatat 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 ale Guvernului a BVC-ului, 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*



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

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.

XXVIII. 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 datoriilor 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.

XXIX. 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 stat*³⁶, au fost alocate sume pentru a fi utilizate de CFR SA cu prioritate pentru *plata obligațiilor către bugetul general consolidat (...).*

³⁶ 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*.



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI

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.

XXX. În anul 2013, a adoptată *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 32/2013 pentru reglementarea unor măsuri financiar-fiscale*, precum și *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 61/2013 pentru reglementarea unor măsuri financiar-fiscale*, prin care s-a prevăzut stingerea obligațiilor fiscale ale CFR SA, datorate și neachitate la data intrării în vigoare a acestor acte normative, 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 cazul SA. 43549, 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 datoare 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 spre informare/valorificare, după caz către: Prim-ministru, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.”-SA și Curtea de Conturi a României.

Cătălin MARGINE

**Director, Direcția Control, monitorizare și
coordonare metodologică**

Marcelica PĂUN

**Director, Direcția Juridică și suport
logistic**



CORPUL DE CONTROL AL PRIM-MINISTRULUI
