# Cuprins

[Cuprins 1](#_Toc73225451)

[1. Reforma 1 (R1): —Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră: Îmbunătățirea cadrului strategic, legal și procedural pentru tranziția către transport sustenabil 2](#_Toc73225452)

[1.1. Aprobarea pachetului legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare pe baza distanței pentru vehiculele de marfă poluante, de tonaj greu, pe baza principiilor de taxare ecologică conform principiului „poluatorul plătește” 2](#_Toc73225453)

[1.2. Adoptarea Strategiei naționale privind siguranța rutieră și a pachetului legislativ aferent, precum și implementarea de măsuri pentru reducerea cu 45% a numărului de puncte negre 4](#_Toc73225454)

[1.3. Aprobarea cadrului strategic și procedural pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și managementul traficului feroviar 5](#_Toc73225455)

[1.3.1. Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 5](#_Toc73225456)

[1.3.2. Introducerea unui sistem de eficientizare a utilizării energiei electrice în transportul feroviar 9](#_Toc73225457)

[1.3.3. Implementarea de noi proceduri operaționale de management al traficului feroviar, inclusiv modernizarea software-ului care susține aceste proceduri 10](#_Toc73225458)

[1.3.4. Strategie ERTMS 2030 12](#_Toc73225459)

[1.4. Aprobarea *Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport* 13](#_Toc73225460)

[1.5. Aprobarea *Strategiei privind Sistemele de Trafic Inteligent (ITS) și a pachetului legislativ aferent* 17](#_Toc73225461)

[2. Reforma 2 (R2): „Viziune și management performant pentru transport de calitate” - Îmbunătățirea capacității instituționale de management și guvernanță corporativă 19](#_Toc73225462)

[2.1. Întărirea funcției de strategie și monitorizare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) 19](#_Toc73225463)

[2.2. Operaționalizarea unei noi companii de management de proiect pentru investiții rutiere (C.N.I.R.) și reorganizarea C.N.A.I.R 21](#_Toc73225464)

[2.3. Îmbunătățirea managementului performanței conform principiilor de guvernanță corporativă pentru CFR SA, CFR Călători și Metrorex 21](#_Toc73225465)

# 

# 1. Reforma 1 (R1): —Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră: Îmbunătățirea cadrului strategic, legal și procedural pentru tranziția către transport sustenabil

## 1.1. Aprobarea pachetului legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare pe baza distanței pentru vehiculele de marfă poluante, de tonaj greu, pe baza principiilor de taxare ecologică conform principiului „poluatorul plătește”

**Descrierea măsurii**

Această măsură urmărește elaborarea unei propuneri de politică publică și aprobarea legislației aferente pentru implementarea unui nou sistem de taxare a traficului greu, conform principiului „poluatorul plătește”. În acest sens, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) va propune actualizarea cadrului legislativ care reglementează aplicarea tarifului de utilizare şi a tarifului de trecere pe reţeaua de drumuri naţionale din România.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure** | **Yes** | **No** | **Justification if ‘No’ has been selected** |
| **Climate change mitigation** |  | **X** | Întrucât în România se aplică o taxă de utilizare de tip *vignette* pentru tranzitul rutier, fără a fi taxate costurile poluării atmosferice și fonice generate de trafic, în ultimii ani se înregistrează un trend ascendent al valorilor de trafic și un trend general de creștere a ponderii autovehiculelor pe bază de motorină.  Avȃnd în vedere situaţia, Guvernul României are în vedere pregătirea, aprobarea și implementarea unei propuneri de politică publică și a legislației aferente pentru implementarea unui nou sistem de taxare a vehiculelor poluante grele, conform principiului „poluatorul plătește”, care să genereze o diminuare a efectelor poluante, cu impact asupra îmbunătăţirii calității vieții și sănătății. În același timp se urmărește atingerea țintelor asumate de România prin strategiile agreate la nivel european.  În corelare cu această reformă, se vor asigura măsuri ca celelalte moduri de transport, în special cel feroviar, să devină mai competitiv și atractiv, în special în ceea ce privește transportul de marfă.  Printre beneficiile așteptate ale implementării reformei se numără:   * Creșterea cu 10% a transferului de trafic (pasageri şi marfă) de la transportul rutier către transportul feroviar, poluare redusă și siguranță crescută pentru transportul rutier; * Creșterea cu 100% a cotei vehiculelor electrice/hibride din totalul parcului auto până în 2026 (raportat la valorile din 2020); * Înnoirea a 200.000 de mașini din parcul auto până în anul 2026 (raportat la valorile din 2020).   Prin urmare, submăsura privind *aprobarea pachetului legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare pe baza distanței pentru vehiculele de marfă poluante, de tonaj greu, pe baza principiilor de taxare ecologică conform principiului „poluatorul plătește”* nu are un impact negativ previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării reformei. Mai mult, implementarea reformei va conduce la o reducere a emisiilor de GES din transportul rutier. |
| **Climate change adaptation** |  | **X** | Submăsura privind *aprobarea pachetului legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare pe baza distanței pentru vehiculele de marfă poluante, de tonaj greu, pe baza principiilor de taxare ecologică conform principiului „poluatorul plătește”* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice. |
| **The sustainable use and protection of water and marine resources** |  | **X** | Submăsura privind *aprobarea pachetului legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare pe baza distanței pentru vehiculele de marfă poluante, de tonaj greu, pe baza principiilor de taxare ecologică conform principiului „poluatorul plătește”* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind utilizarea şi protecţia sustenabile a apelor şi a resurselor marine.  Adoptarea şi implementarea submăsurii nu implică riscuri de degradare a mediului legate de păstrarea calității apei sau de accentuarea deficitului de apă. |
| **The circular economy, including waste prevention and recycling** |  | **X** | Submăsura *privind aprobarea pachetului legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare pe baza distanței pentru vehiculele de marfă poluante, de tonaj greu, pe baza principiilor de taxare ecologică conform principiului „poluatorul plătește”* nu are un impact semnificativ previzibil asupra obiectivului de mediu privind economia circulară, incluzând prevenirea deşeurilor şi reciclarea.  Pentru implementarea reformei se vor utiliza în principal sisteme informatice. Echipamentele IT, odată scoase din uz vor fi predate la centre specializate de colectare şi supuse procedurilor de reciclare, conform prevederilor legale în vigoare. |
| **Pollution prevention and control to air, water or land** |  | **X** | Submăsura *privind aprobarea pachetului legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare pe baza distanței pentru vehiculele de marfă poluante, de tonaj greu, pe baza principiilor de taxare ecologică conform principiului „poluatorul plătește”* nu are un impact negativ previzibil asupra obiectivului de mediu privind prevenirea şi controlul poluării aerului, apei şi solului.  Mai mult, reforma propusă va contribui la reducerea emisiilor de GES din sectorul transportului rutier, urmare a implementării reformei estimȃndu-se următoarele rezultate așteptate: transferul unei părți din cota modală a transportului rutier de marfă și călători către transportul feroviar, creșterea ponderii vehiculelor electrice/hibride plug-in și înnoirea parcului auto, cu efecte pozitive asupra acestui obiectiv de mediu. |
| **The protection and restoration of biodiversity and ecosystems** |  | **X** | Submăsura *privind aprobarea pachetului legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare pe baza distanței pentru vehiculele de marfă poluante, de tonaj greu, pe baza principiilor de taxare ecologică conform principiului „poluatorul plătește”* nu va avea un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind protecţia şi refacerea biodiversităţii şi ecosistemelor. |

## 1.2. Adoptarea Strategiei naționale privind siguranța rutieră și a pachetului legislativ aferent, precum și implementarea de măsuri pentru reducerea cu 45% a numărului de puncte negre

***Descrierea măsurii***

Măsura de reformă analizată urmărește în principal:

* actualizarea și aprobarea *Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră* pentru perioada 2021-2030;
* modificarea cadrului legislativ la nivel primar, secundar și terțiar aferent măsurilor prevăzute pentru asigurarea siguranței rutiere;
* măsuri de coordonare și clarificare a acțiunilor planificate și implementate de către fiecare actor cu responsabilități în domeniul siguranței rutiere;
* demararea implementării măsurilor legislative aprobate.

**În urma implementării acestor măsuri de reformă se are în vedere atingerea următoarelor rezultate de impact:**

* reducerea cu 20 % a numărului de victime rezultate din accidente în trafic;
* reducerea cu 45 % a numărului de puncte negre de pe rețeaua de drumuri naționale.
* reducerea numărului de accidente în care sunt implicate vehicule cu defecțiuni.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure** | **Yes** | **No** | **Justification if ‘No’ has been selected** |
| **Climate change mitigation** |  | **X** | Submăsuraprivind *adoptarea Strategiei naționale privind siguranța rutieră și a pachetului legislativ aferent, precum și implementarea de măsuri pentru reducerea cu 45% a numărului de puncte negre* nu are un impact semnificativ previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. |
| **Climate change adaptation** |  | **X** | Submăsuraprivind *adoptarea Strategiei naționale privind siguranța rutieră și a pachetului legislativ aferent, precum și implementarea de măsuri pentru reducerea cu 45% a numărului de puncte negre* nu va avea un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.  Proiectele de investiții privind siguranța rutieră ce vor fi propuse în Planul de acţiuni al *Strategiei naționale privind siguranța rutieră* și prin pachetul legislativ aferent vor fi adaptate la schimbările climatice și totodată vor permite adaptarea circulaţiei vehiculelor la diferite fenomene asociate schimbărilor climatice, prin pregătirea infrastructurii și a legislației pentru vehiculele “inteligente”, amplasarea atenuatoarelor de impact, semnalizarea sectoarelor de drum periculoase cu surse de lumină ce utilizează energie verde. |
| **The sustainable use and protection of water and marine resources** |  | **X** | Submăsuraprivind *adoptarea Strategiei naționale privind siguranța rutieră și a pachetului legislativ aferent, precum și implementarea de măsuri pentru reducerea cu 45% a numărului de puncte negre* nu va avea un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind utilizarea sustenabilă şi protecţia apelor şi a resurselor marine.  Adoptarea şi implementarea submăsurii nu implică riscuri de degradare a mediului legate de păstrarea calității apei sau de accentuarea deficitului de apă. |
| **The circular economy, including waste prevention and recycling** |  | **X** | Submăsura *privind adoptarea Strategiei naționale privind siguranța rutieră și a pachetului legislativ aferent, precum și implementarea de măsuri pentru reducerea cu 45% a numărului de puncte negre* nu va avea un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind economia circulară, inclusiv prevenirea deşeurilor şi reciclarea.  Prin obiectivele urmărite de consolidare a aplicării legii (enforcement), educație și formare continuă, introducerea unui sistem de management al vitezei, inspecțiile de siguranță, obligativitatea prevederii unor elemente de siguranţă pentru vehicule etc se așteaptă ca numărul accidentelor rutiere să se reducă, cu impact asupra reducerii deşeurilor rezultate atât din reparaţii, cât şi ca urmare a scoaterii din uz a vehiculelor. |
| **Pollution prevention and control to air, water or land** |  | **X** | Submăsura privind *adoptarea Strategiei naționale privind siguranța rutieră și a pachetului legislativ aferent, precum și implementarea de măsuri pentru reducerea cu 45% a numărului de puncte negre* nu va avea un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind prevenirea şi controlul poluării aerului, apei şi solului.  Prin obiectivele urmărite de consolidare a aplicării legii (enforcement), educație și formare continuă, introducerea unui sistem de management al vitezei, inspecțiile de siguranță, obligativitatea prevederii unor elemente de siguranţă pentru vehicule etc se estimează că numărul accidentelor rutiere se va reduce, și implicit eventualele scurgeri accidentale de uleiuri, combustibili, reducându-se, astfel, poluarea apelor de suprafață și de adâncime, a aerului şi a solului. |
| **The protection and restoration of biodiversity and ecosystems** |  | **X** | Submăsura *privind adoptarea Strategiei naționale privind siguranța rutieră și a pachetului legislativ aferent, precum și implementarea de măsuri pentru reducerea cu 45% a numărului de puncte negre* nu va avea un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind protecţia şi refacerea biodiversităţii şi a ecosistemelor. |

## 1.3. Aprobarea cadrului strategic și procedural pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și managementul traficului feroviar

### 1.3.1. Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025

***Descrierea măsurii***

Această submăsură vizează elaborarea și aprobarea ”Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025”. Scopul principal al ”Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025” constă în fundamentarea necesităţilor de finanţare a infrastructurii feroviare ţinând cont de necesităţile pieţei interne a transporturilor şi de nevoile generale ale Uniunii Europene.

Strategia a fost aprobată finalul anului 2020, prin Hotărȃrea de Guvern nr. 985/2020 şi include ansamblul acţiunilor de modernizare, reabilitare, întreţinere, reparaţii şi reînnoiri a infrastructurii feroviare, necesare pentru a răspunde nevoilor actuale şi viitoare de mobilitate a populaţiei şi mărfurilor.

”Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025” este complementară cu Master Planul General de Transport al României, în sensul că dezvoltă şi detaliază recomandările strategice generale ale MPGT privind consolidarea poziţiei transportului feroviar pe piaţa internă a transporturilor.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure** | **Yes** | **No** | **Justification if ‘No’ has been selected** |
| **Climate change mitigation** |  | **X** | Prin aprobarea şi implementarea *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* se asigură cadrul strategic pentru modernizarea şi reabilitarea sistemului de transport feroviar şi pentru asigurarea transferului modal al fluxurilor de transport rutier, în scopul reechilibrarii modale a sistemului naţional de transport. Această submăsură este complementară cu submăsura privind *aprobarea pachetului legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare al vehiculelor poluante grele, conform principiului „poluatorul plătește”*, prin care se va aproba şi implementa un sistem de taxare a vehiculelor poluante grele, conform principiului „poluatorul plătește”, cu efect asupra stimulării intermodalităţii.  Transportul feroviar sprijină protejarea mediului înconjurător, în principal datorită faptului că promovează utilizarea energiei electrice în sectorul transporturilor și implicit trecerea la o economie neutră din punct de vedere climatic. Prin implementarea submăsurii analizate se urmăreşte alinierea politicii naţionale în domeniul transporturilor la obiectivele politicii europene privind realizarea unui sistem de transport eficient din punct de vedere energetic, care să reducă dependenţa de petrol şi să contribuie la obiectivele privind limitarea schimbărilor climatice şi limitarea agresiunilor asupra mediului înconjurător.  Prin sprijinirea transportului feroviar, de marfă şi călători, care respectă mediul înconjurător, submăsura privind aprobarea şi implementarea *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* contribuie la obiectivul privind atenuarea schimbărilor climatice.  Nu în ultimul rând, *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* include acţiuni destinate menţinerii unui nivel ridicat de siguranţă a circulaţiei trenurilor, cu efect asupra îmbunătăţirii cotei transportului feroviar pe piaţa naţională a transporturilor.  Având în vedere cele de mai sus, submăsuraprivind *adoptarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* nu are un impact negativ asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării acesteia. Dimpotrivă, implementarea submăsurii va conduce la o reducere a emisiilor de GES din transportul rutier, prin asigurarea condiţiilor de realizarea a transferului către transportul feroviar. |
| **Climate change adaptation** |  | **X** | Submăsura privind *adoptarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.  Strategia a parcurs procedura de evaluare de mediu în conformitate cu art 5 alin. (2) lit. a) din *Hotărârea Guvernului nr. 1.076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri şi programe* (*Directiva 2001/42/CE privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului*).  Proiectele de investiții ce derivă din planul de acţiuni al *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* vor parcurge, după caz, procesul de evaluare a impactului asupra mediului, în conformitate cu prevederile *Directivei 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului, de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului*, transpusă în legislaţia naţională prin ***Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului***.  De asemenea, proiectele de investiţii vor fi supuse, după caz, unei evaluări a riscurilor climatice și a altor vulnerabilități, ținând seama de durata de viață preconizată a construcțiilor și instalațiilor. Riscurile identificate vor fi luate în considerare în modul de proiectare a proiectelor de investiţii aferente submăsurii, pentru a îmbunătăți aspectele structurale ale construcțiilor şi instalaţiilor și funcționalitatea acestora. Aceste măsuri de adaptare vor contribui la sporirea rezistenței la schimbările climatice, la condițiile meteorologice extreme și la alte dezastre naturale.  În principal, proiectele privind infrastructura feroviară sunt supuse următoarelor riscuri climatice:   * Temperaturi ridicate în timpul verii, cu posibil efect asupra deformării liniilor, uzarea materialului rulant, instabilitatea crescută a terasamentelor, supraîncălzirea materialului rulant; * Temperaturi scăzute din timpul iernii/ gheața, cu posibil efect asupra îngheţării catenarelor; * Precipitaţiile extreme: Deteriorarea infrastructurii datorită inundațiilor și/sau alunecărilor de teren, spălarea structurilor, destabilizarea terenurilor; * Furtuni extreme: deteriorarea infrastructurii de semnalizare, a cablurilor de alimentare etc   Neadaptarea la schimbările climatice ar determina reducerea siguranței în exploatare, întârzieri în circulaţia trenurilor, creșterea costurilor cu reparațiile și mentenanța.  Se va urmări inclusiv ca soluțiile de adaptare stabilite să nu afecteze în mod negativ eforturile de adaptare sau nivelul de reziliență la riscurile fizice legate de climă a altor persoane, a naturii, a activelor și a altor activități economice și să fie în concordanță cu eforturile de adaptare de la nivel local. |
| **The sustainable use and protection of water and marine resources** |  | **X** | Submăsura privind *adoptarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind utilizarea sustenabilă şi protecţia apelor şi a resurselor marine.  Adoptarea şi implementarea submăsurii nu implică riscuri de degradare a mediului legate de afectarea calității apei sau de accentuarea deficitului resurselor de apă.  Proiectele de investiții ce derivă din planul de acţiuni al *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025,* care vor parcurge evaluarea impactului asupra mediului, vor parcurge, după caz, și o evaluare a impactului asupra resurselor de apă, în conformitate cu prevederile *Directivei 2000/60/CE privind stabilirea unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, cu modificările ulterioare.* |
| **The circular economy, including waste prevention and recycling** |  | **X** | Submăsura *privind adoptarea* *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* nu va avea un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind *economia circulară, inclusiv prevenirea deşeurilor şi reciclarea.*  Gestionarea deşeurilor rezultate din proiectele de investiţii ce provin din *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* se va realiza în conformitate cu cadru general de gestionare a deşeurilor la nivel naţional, respectiv în conformitate cu prevederile *Hotărârii Guvernului nr. 942/2017 privind aprobarea Planului naţional de gestionare a deşeurilor* (elaborat în baza art. 28 al *Directivei 2008/98/EC privind deşeurile şi de abrogare a anumitor directive,* cu modificările ulterioare), respectiv în linie cu obiectivele de reducere a cantităţilor de deşeuri generate, de maximizare a reutilizării şi reciclării și de limitare a incinerării materialelor care nu sunt reciclabile etc.  În conformitate cu reglementările în vigoare, deşeurile rezultate vor fi colectate selectiv în funcţie de caracteristicile lor, transportate în depozite autorizate sau predate unor operatori economici autorizați în scopul valorificării lor. Sortarea deşeurilor se va realiza la locul de producere, prin grija constructorului.  Materialele rezultate, în special materiale de cale de la lucrări vor fi gestionate în conformitate cu Norma tehnică feroviară privind reutilizarea materialelor de cale recuperate în urma lucrărilor de întreţinere şi reparaţie a căii. Totodată, norma stabileşte şi domeniul de reutilizare pentru fiecare dintre componentele căii în funcţie de starea lor. |
| **Pollution prevention and control to air, water or land** |  | **X** | Submăsura privind aprobarea *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind prevenirea şi controlul poluării aerului, apei şi solului.  Submăsura propusă va contribui la reducerea emisiilor de GES din sectorul transportului, în principal prin măsurile de electrificare a transportului feroviar, dar şi urmare a îmbunătăţirii intermodalităţii, cu efecte pozitive asupra acestui obiectiv de mediu. |
| **The protection and restoration of biodiversity and ecosystems** |  | **X** | Submăsura *privind aprobarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind protecţia şi refacerea biodiversităţii şi ecosistemelor.  Proiectele de investiţii ce provin din *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* vor respecta prevederile OUG nr. 236 din 24 noiembrie 2000 (\*actualizată\*) privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice (*Directiva 92/43/CEE a Consiliului privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică)*, fiind stabilite şi implementate măsuri de protejare a biodiversității și a ecosistemelor.  Vor fi implementare toate măsurile stabilite în documentaţiile aferente evaluărilor de mediu, în termenele stabilite în calendarul implementării și monitorizării măsurilor de reducere a impactului, ţinând seama de prevederile legale în vigoare, astfel încât impactul asupra habitatelor şi ecosistemelor să nu fie semnificativ. |

## 

### 1.3.2. Introducerea unui sistem de eficientizare a utilizării energiei electrice în transportul feroviar

***Descrierea măsurii***

Această măsură vizează (i) dezvoltarea unui sistem software și a procedurilor aferente care vor permite administratorului instalaţiilor de electrificare, respectiv Societăţii Comerciale "Electrificare C.F.R." - S.A., filială a Companiei Naţionale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., să înregistreze mai bine consumul de energie al trenurilor și, de asemenea, să monitorizeze energia regenerabilă utilizată în sistemul feroviar.

Totodată se va realiza o (ii) analiză a cadrului de reglementare existent care să permită implementarea unui sistem de frânare regenerativă în rețeaua feroviară, precum şi (iii) elaborarea și modificarea legislației necesare pentru a reglementa utilizarea energiei recuperabile prin frânare, precum și a altor aspecte necesare pentru utilizarea optimă a energiei electrice pe infrastructura feroviară. (iv) Contractele dintre S.C. "Electrificare C.F.R." - S.A. și operatorii de transport feroviar vor fi modificate pentru a permite furnizarea de energie recuperabilă prin frânare, acolo unde materialul rulant al operatorului permite acest lucru. Contractul va reglementa înregistrarea energiei generate prin frânare și compensarea costului aferent energiei recuperate.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure** | **Yes** | **No** | **Justification if ‘No’ has been selected** |
| **Climate change mitigation** |  | **X** | Submăsura privind *introducerea unui sistem de eficientizare a utilizării energiei electrice în transportul feroviar* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării reformei.  Mai mult, submăsura contribuie la îmbunătățirea eficienţei energetice a transportului feroviar, întrucât prevede aprobarea cadrului legal, de reglementare şi procedural pentru implementarea unui sistem compus dintr-un software, ce va funcţiona la nivelul administratorului instalaţiilor de electrificare, reprezentat de Societatea Comercială "Electrificare C.F.R." şi echipamente/instalații (de cale şi la bordul materialului rulant) care permit recuperarea de la operatorii feroviari a energiei în timpul frânării, mai ales în cazul trenurilor de marfă.  Energia recuperată prin intermediul sistemului de frânare regenerativă în rețeaua feroviară va fi injectată înapoi în sistemul feroviar, cu impact asupra reducerii energiei utilizate în sistemul feroviar şi implicit a emisiilor de GES generate în cadrul procesului de producere a energiei electrice. |
| **Climate change adaptation** |  | **X** | Submăsura privind *introducerea unui sistem de eficientizare a utilizării energiei electrice în transportul feroviar* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. |
| **The sustainable use and protection of water and marine resources** |  | **X** | Submăsura privind *introducerea unui sistem de eficientizare a utilizării energiei electrice în transportul feroviar* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind utilizarea sustenabilă şi protecţia apelor şi a resurselor marine.  Adoptarea şi implementarea submăsurii nu implică riscuri de degradare a mediului legate de afectarea calității apei sau de accentuarea deficitului resurselor de apă. |
| **The circular economy, including waste prevention and recycling** |  | **X** | Submăsura *privind* *introducerea unui sistem de eficientizare a utilizării energiei electrice în transportul feroviar* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind economia circulară, inclusiv prevenirea deşeurilor şi reciclarea.  Echipamentele/instalațiile utilizate în etapa de implementare a reformei, odată scoase din uz, vor fi predate la centre specializate de colectare şi supuse procedurilor de reciclare, conform prevederilor legale în vigoare. |
| **Pollution prevention and control to air, water or land** |  | **X** | Submăsura privind *introducerea unui sistem de eficientizare a utilizării energiei electrice în transportul feroviar* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind prevenirea şi controlul poluării aerului, apei şi solului.  Submăsura propusă va contribui la reducerea emisiilor de GES din sectorul transportului, în principal prin măsurile de eficienţă energetică, cu efecte pozitive asupra acestui obiectiv de mediu. |
| **The protection and restoration of biodiversity and ecosystems** |  | **X** | Submăsura *privind introducerea unui sistem de eficientizare a utilizării energiei electrice în transportul feroviar* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind protecţia şi refacerea biodiversităţii şi ecosistemelor. |

### 1.3.3. Implementarea de noi proceduri operaționale de management al traficului feroviar, inclusiv modernizarea software-ului care susține aceste proceduri

***Descrierea măsurii***

Submăsura constă în **actualizarea procedurii de management al traficului**, **proiectarea şi dezvoltarea** **sistemelor de centralizare în stații** și **actualizarea software-ului de management al traficului**, existent la nivelul CFR. Această fază va seconda investițiile curente în introducerea ERTMS nivelul II pe sectoarele de cale ferată planificate pentru modernizare.

Actualizarea procedurii de management al traficului este precedată de realizarea unui studiu pentru modernizarea managementului traficului feroviar. Etapele de implementare a sistemelor de centralizare în stații și de actualizare a software-ului de management al traficului, constau în: dezvoltare şi implementare software specializat pentru managementul operativ al circulaţiei trenurilor; dezvoltare şi implementare software specializat pentru managementul tactic al circulaţiei trenurilor; proiectarea şi implementarea arhitecturii fizice a sistemului IT; proiectarea şi implementarea unor procese şi metode de lucru îmbunătăţite; definirea soluţiilor de integrare funcţională cu sistemele de semnalizare existente (ERTMS, CTC, sisteme de centralizare din staţii).

Beneficiile aşteptate la nivelul sistemului feroviar:

* creşterea vitezei comerciale a serviciilor de transport feroviar;
* îmbunătăţirea semnificativă a punctualităţii trenurilor;
* îmbunătăţirea informării clienţilor privind circulaţia trenurilor;
* susţinerea logistică a implementării unor noi servicii, cu nivel ridicat de atractivitate (ex: servicii cadenţate de transport feroviar al călătorilor în zonele metropolitane şi/sau pe rute suburbane);
* facilitarea transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate prin intermediul altor moduri de transport, cu consecinţe privind creşterea cotei modale a transportului feroviar;
* creşterea veniturilor proprii ale CFR, ca efect al atragerii de noi clienţi ai serviciilor de transport feroviar datorită îmbunătăţirii nivelului de performanţă al acestor servicii;
* creşterea productivităţii şi reducerea costurilor de exploatare în domeniul conducerii traficului, ca efect al digitalizării activităţilor;

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure** | **Yes** | **No** | **Justification if ‘No’ has been selected** |
| **Climate change mitigation** |  | **X** | Submăsuraprivind *implementarea de noi proceduri operaționale de management al traficului feroviar, inclusiv modernizarea software-ului* *care susține aceste proceduri* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.  Mai mult, facilitarea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate prin intermediul transportului rutier are consecinţe cu privire la creşterea cotei modale a transportului feroviar şi a reducerii emisiilor de GES generate. |
| **Climate change adaptation** |  | **X** | Submăsuraprivind *implementarea de noi proceduri operaționale de management al traficului feroviar, inclusiv modernizarea software-ului* *care susține aceste proceduri* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.  În plus, submăsura sprijină adaptarea la schimbările climatice a circulaţiei trenurilor, întrucât se asigură planificarea automată a circulaţiei trenurilor, pentru redresarea circulaţiei trenurilor în toate situaţiile perturbate. Această abordare este de natură să conducă la creşterea vitezelor comerciale planificate şi, implicit, a celor realizate și să crească semnificativ eficienţa deciziilor de redresare a circulaţiei în caz de perturbaţii, indiferent de amploarea perturbaţiei şi de gradul său de complexitate. |
| **The sustainable use and protection of water and marine resources** |  | **X** | Submăsura privind *implementarea de noi proceduri operaționale de management al traficului feroviar, inclusiv modernizarea software-ului care susține aceste* *proceduri* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind utilizarea sustenabilă şi protecţia apelor şi a resurselor marine.  Adoptarea şi implementarea submăsurii nu implică riscuri de degradare a mediului legate de păstrarea calității apei sau de accentuarea deficitului de apă. |
| **The circular economy, including waste prevention and recycling** |  | **X** | Submăsura *privind* *implementarea de noi proceduri operaționale de management al traficului feroviar, inclusiv modernizarea software-ului care susține aceste proceduri* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind economia circulară, inclusiv prevenirea deşeurilor şi reciclarea.  Pentru implementarea submăsurii se vor utiliza în principal sisteme informatice. Echipamentele IT, odată scoase din uz vor fi predate la centre specializate de colectare şi supuse procedurilor de reciclare, conform prevederilor legale în vigoare. |
| **Pollution prevention and control to air, water or land** |  | **X** | Submăsura privind *implementarea de noi proceduri operaționale de management al traficului feroviar, inclusiv modernizarea software-ului care susține aceste proceduri* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind prevenirea şi controlul poluării aerului, apei şi solului.  Mai mult, facilitarea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate prin intermediul transportului rutier are consecinţe cu privire la creşterea cotei modale a transportului feroviar şi a reducerii emisiilor de GES generate. |
| **The protection and restoration of biodiversity and ecosystems** |  | **X** | Submăsura privind *implementarea de noi proceduri operaționale de management al traficului feroviar, inclusiv modernizarea software-ului care susține aceste proceduri* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind protecţia şi refacerea biodiversităţii şi ecosistemelor. |

### 1.3.4. Strategie ERTMS 2030

***Descrierea măsurii***

Submăsura constă în stabilirea măsurilor privind dezvoltarea Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS), incluzând ERTMS nivel 2 operațional, în termenul de 2030 aferent modernizării rețelei TEN-T Core.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure** | **Yes** | **No** | **Justification if ‘No’ has been selected** |
| **Climate change mitigation** |  | **X** | Submăsura privind *Strategie ERTMS 2030* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare atȃt efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.  ERTMS este compus din două subsisteme bazate pe software: subsistemul de cale (la sol) și subsistemul de la bord, din care doar subsistemul de cale face obiectul prezentei submăsuri.  În afară de creșterea gradului de interoperabilitate la nivelul căilor ferate de la nivel european, ERTMS are potențialul de a îmbunătăți capacitatea, siguranţa și viteza transportului feroviar. În situaţia în care ar fi implementat integral, ERTMS ar ajuta transportul feroviar să devină mai competitiv comparativ cu alte moduri de transport, contribuind astfel la îndeplinirea obiectivelor de mediu ale UE. |
| **Climate change adaptation** |  | **X** | Submăsura privind *Strategie ERTMS 2030* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare atȃt efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. |
| **The sustainable use and protection of water and marine resources** |  | **X** | Submăsura privind *Strategie ERTMS 2030* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind utilizarea şi protecţia sustenabile a apelor şi a resurselor marine. |
| **The circular economy, including waste prevention and recycling** |  | **X** | Submăsura privind *Strategie ERTMS 2030* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind economia circulară, incluzând prevenirea deşeurilor şi reciclarea. |
| **Pollution prevention and control to air, water or land** |  | **X** | Submăsura privind *Strategie ERTMS 2030* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind prevenirea şi controlul poluării aerului, apei şi solului. |
| **The protection and restoration of biodiversity and ecosystems** |  | **X** | Submăsura privind *Strategie ERTMS 2030* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind protecţia şi refacerea biodiversităţii şi ecosistemelor. |

## 1.4. Aprobarea *Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport*

***Descrierea măsurii***

Prin submăsura propusă se urmărește adoptarea *Strategiei pentru transport naval* și planificarea măsurilor de intervenție pentru dezvoltarea sectorului, inclusiv dezvoltarea unei infrastructuri adecvate, în mod integrat cu alte moduri de transport, plecând de la prevederile din *Cartea Albă - Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor din 2011* şi în conformitate cu *Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului*.

Strategia navală va include: analiza situației actuale a căilor navigabile din România, a situației actuale a porturilor din România din punct de vedere al infrastructurii, al dotării și a capacității de operare; Inventarierea și descrierea cadrului legislativ și administrativ privind transportul maritim, căile navigabile interioare și porturi atât la nivel european și internațional cât și la nivel național; analiza proiectelor din România; stabilirea scenariilor privind cererea și fluxurile de transport pe termen scurt, mediu și lung; propuneri de modificare a cadrului legal și instituțional.

Direcțiile de dezvoltare pe căile navigabile interioare vor aborda următoarele aspecte:

1. ecologizarea flotei;

2. adaptarea la schimbările climatice & surse alternative de energie;

3. conexiunile intermodale.

Strategia navală urmărește să prioritizeze investițiile dedicate porturilor, astfel încât acestea să fie specializate în funcție de tipul de mărfuri și fluxurile aferente precum și necesitatea îmbunătățirii condițiilor de navigație. Terminalele multimodale dedicate porturilor sunt planificate a fi finanțate din surse complementare de finanțare – POIM/POT.

Prin realizarea analizelor și adoptarea Strategiei în domeniul naval se urmărește:

* Definirea unei viziuni integrate privind dezvoltarea transportului naval;
* Definirea modului de integrare a transportului naval cu alte moduri de transport și simplificarea administrativă pentru utilizare integrată a transportului multimodal;
* Stabilirea specializărilor/specificului fiecărui port și pregătirea adecvată a planurilor de dezvoltare pentru fiecare unitate portuară;
* Implementarea unui set de măsuri care să crească transportul de mărfuri pe Dunăre cu 15% până în anul 2026

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure** | **Yes** | **No** | **Justification if ‘No’ has been selected** |
| **Climate change mitigation** |  | **X** | Submăsuraprivind *aprobarea* *Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport* nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.  Mai mult, întrucȃt direcţiile de dezvoltare ale *Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport* vor viza ecologizarea flotei, adaptarea la schimbările climatice & surse alternative de energie și conexiunile intermodale, se estimează că submăsura va avea un rol important în atingerea obiectivelor Pactului Verde European, de reducere până în 2050 cu 90% a emisiilor din sectorul transportului, faţă de nivelul din anul 1990.  Prin aprobarea și implementarea *Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport,* inclusiv a Planului de acţiuni, se urmărește catransportul naval, în special transportul pe căile navigabile interioare să-și crească substanțial cota intermodală. În corelare cu submăsura *privind aprobarea și implementarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025*, în ceea ce privește transportul multimodal, submăsura analizată va contribui la atingerea dezideratului prevăzut de *Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului din 2020* și anume ca până în 2030, transportul intermodal feroviar și naval să fie în măsură să concureze pe picior de egalitate cu transportul exclusiv rutier din UE.  Prin urmare, submăsura contribuie la reducerea emisiilor de GES din sectorul transporturilor, pe de o parte prin ecologizarea flotei, inclusiv prin utilizarea surselor alternative de energie, dar și prin încurajarea transportului intermodal de mărfuri, fiind estimată o creștere a transportului de mărfuri pe Dunăre cu 15% până în anul 2026, care în corelare cu dezvoltarea transportului feroviar, va contribui la decarbonizarea transportului rutier. |
| **Climate change adaptation** |  | **X** | Submăsura*privind aprobarea Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport*nu are un impact semnificativ previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.  Strategia va parcurge procedura de evaluare de mediu în conformitate cu *Hotărârea Guvernului nr. 1.076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri şi programe* (*Directiva 2001/42/CE privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului*).  Proiectele de investiții ce vor proveni din planul de acţiuni al *Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport* vor parcurge, după caz, procedura de evaluare a impactului asupra mediului, în conformitate cu prevederile *Directivei 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului, de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului*, transpusă în legislaţia naţională prin *Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului*.  De asemenea, proiectele de investiţii vor fi supuse, după caz, unei evaluări a riscurilor climatice și a altor vulnerabilități, ținând seama de durata de viață preconizată a construcțiilor și instalațiilor. Riscurile identificate vor fi luate în considerare în modul de proiectare a proiectelor de investiții ce derivă din Strategie, pentru a îmbunătăți aspectele structurale ale construcțiilor şi instalaţiilor și funcționalitatea acestora. Aceste măsuri de adaptare vor contribui la sporirea rezistenței la schimbările climatice, la condițiile meteorologice extreme și la alte dezastre naturale.  În principal, proiectele privind infrastructura de transport pe ape interne sunt supuse următoarelor riscuri climatice:   * Creșterea debitelor urmare a precipitațiilor extreme, topirii zăpezilor, cu efecte asupra instabilităţii digurilor, dificultăţi, restricţii şi limitarea vitezei de navigare; * Scăderea debitelor urmare a secetelor prelungite, cu efect asupra încărcăturilor transportate, reducerea vitezei de navigare; * Crearea unor poduri/blocaje de gheaţă, cu efect asupra apariţiei unor probleme de navigare şi afectarea infrastructurii de navigaţie (de ex. semnalizarea).   Neadaptarea la schimbările climatice ar determina reducerea siguranței în exploatare, întârzieri şi chiar blocarea circulaţia navelor, creșterea costurilor cu reparațiile și mentenanța, diverse alte pierderi economice.  Se va urmări inclusiv ca soluțiile de adaptare stabilite să nu afecteze în mod negativ eforturile de adaptare sau nivelul de reziliență la riscurile fizice legate de climă a altor persoane, a naturii, a activelor și a altor activități economice și să fie în concordanță cu eforturile de adaptare de la nivel local. |
| **The sustainable use and protection of water and marine resources** |  | **X** | Submăsura *privind aprobarea Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport* nu are un impact semnificativ previzibil asupra obiectivului de mediu privind utilizarea sustenabilă şi protecţia apelor şi a resurselor marine.  Strategia va parcurge procedura de evaluare de mediu în conformitate cu *Hotărârea Guvernului nr. 1.076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri şi programe* (*Directiva 2001/42/CE privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului*).  Proiectele de investiții ce derivă din planul de acţiuni al *Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport*, care vor parcurge evaluarea impactului asupra mediului, vor parcurge și o evaluare a impactului asupra resurselor de apă, în conformitate cu prevederile *Directivei 2000/60/CE privind stabilirea unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, cu modificările ulterioare.* |
| **The circular economy, including waste prevention and recycling** |  | **X** | Submăsura privind *aprobarea Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind economia circulară, incluzând prevenirea deşeurilor şi reciclarea.  Gestionarea deşeurilor rezultate din proiectele de investiţii ce provin din *Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport* se va realiza în conformitate cu cadru general de gestionare a deşeurilor la nivel naţional, respectiv în conformitate cu prevederile *Hotărârii Guvernului nr. 942/2017 privind aprobarea Planului naţional de gestionare a deşeurilor* (elaborat în baza art. 28 al *Directivei 2008/98/EC privind deşeurile şi de abrogare a anumitor directive*, cu modificările ulterioare)*,* respectiv în linie cu obiectivele de reducere a cantităţilor de deşeuri generate, de maximizare a reutilizării şi reciclării, de limitare a incinerării la materialele care nu sunt reciclabile etc.  În conformitate cu reglementările în vigoare, deşeurile rezultate vor fi colectate selectiv în funcţie de caracteristicile lor, transportate în depozite autorizate sau predate unor operatori economici autorizați în scopul valorificării lor. Sortarea deşeurilor se va realiza la locul de producere, prin grija constructorului. |
| **Pollution prevention and control to air, water or land** |  | **X** | Submăsuraprivind *aprobarea Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport* nu are un impact semnificativ previzibil asupra obiectivului de mediu privind prevenirea şi controlul poluării aerului, apei şi solului.  Submăsura contribuie la reducerea emisiilor de GES din sectorul transporturilor, pe de o parte prin ecologizarea flotei, inclusiv prin utilizarea surselor alternative de energie, dar și prin încurajarea transportului intermodal de mărfuri, fiind estimată o creștere a transportului de mărfuri pe Dunăre cu 15% până în anul 2026, care în corelare cu dezvoltarea transportului feroviar, va contribui la decarbonizarea transportului rutier.  Strategia va parcurge procedura de evaluare de mediu în conformitate cu *Hotărârea Guvernului nr. 1.076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri şi programe* (*Directiva 2001/42/CE privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului*).  Proiectele de investiții ce derivă din planul de acţiuni al Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport, care vor parcurge evaluarea impactului asupra mediului, vor parcurge și o evaluare a impactului asupra resurselor de apă, în conformitate cu prevederile *Directivei 2000/60/CE privind stabilirea unui cadru de politică comunitară în domeniul apei*, cu modificările ulterioare. |
| **The protection and restoration of biodiversity and ecosystems** |  | **X** | Submăsura privind *aprobarea Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind protecţia şi refacerea biodiversităţii şi ecosistemelor.  Strategia va parcurge procedura de evaluare de mediu în conformitate cu *Hotărârea Guvernului nr. 1.076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri şi programe* (*Directiva 2001/42/CE privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului*).  Proiectele de investiții ce derivă din planul de acţiuni al Strategiei privind transportul naval și integrarea cu alte moduri de transport, care vor parcurge evaluarea impactului asupra mediului, vor parcurge și o evaluare a impactului asupra resurselor de apă, în conformitate cu prevederile *Directivei 2000/60/CE privind stabilirea unui cadru de politică comunitară în domeniul apei*, cu modificările ulterioare şi asupra biodiversității și a ecosistemelor, în conformitate cu prevederile *Directivei 92/43/CEE a Consiliului privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică*.  Vor fi implementare toate măsurile stabilite în documentaţiile aferente evaluărilor de mediu, în termenele stabilite în calendarul implementării și monitorizării măsurilor de reducere a impactului, ţinând seama de prevederile legale în vigoare, astfel încât impactul asupra habitatelor şi ecosistemelor să nu fie semnificativ. |

## 1.5. Aprobarea *Strategiei privind Sistemele de Trafic Inteligent (ITS) și a pachetului legislativ aferent*

***Descrierea măsurii***

Măsura propusă urmărește:

* Aprobarea Strategiei și planului de acțiuni privind sistemele de transport inteligente (ITS);
* Aprobarea legislației privind sistemele de transport inteligente (ITS) și a instrucțiunilor pentru implementarea standardelor ITS în lucrările de construcții de infrastructură.

Prin dezvoltarea și adoptarea cadrului strategic și legislativ în ceea ce privește sistemele de transport inteligente (ITS) și a planului de măsuri aferent se urmărește:

* Reducerea semnificativă a accidentelor rutiere prin implementarea sistemelor de tip *early warning****;***
* Creşterea capacităţii efective a drumurilor fără noi construcţii (creșterea care poate fi de până la 20%);
* Reducerea timpului călătoriei;
* Reducerea poluării vehiculelor (în special prin reducerea emisiilor de CO2).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure** | **Yes** | **No** | **Justification if ‘No’ has been selected** |
| **Climate change mitigation** |  | **X** | Submăsuraprivind aprobarea *Strategiei privind Sistemele de Trafic Inteligent (ITS) și a pachetului legislativ aferent* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.  În corelare cu submăsura privind *aprobarea pachetului legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare al vehiculelor poluante grele, conform principiului „poluatorul plătește”*, implementarea submăsurii va conduce la o reducere a emisiilor de GES din transportul rutier (sisteme electronice de taxare). De asemenea, submăsura va conduce la o reducere a emisiilor de CO2, prin crearea condiţiilor pentru fluidizarea traficului. |
| **Climate change adaptation** |  | **X** | Submăsura *privind aprobarea* *Strategiei privind Sistemele de Trafic Inteligent (ITS) și a pachetului legislativ aferent* nu va avea un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.  Proiectele de investiții privind Sistemele de Transport Inteligente (ITS) ce vor fi propuse în Planul de acţiuni al *Strategiei privind Sistemele de Trafic Inteligent (ITS) și a pachetului legislativ aferent* vor fi adaptate la schimbările climatice și totodată vor permite adaptarea circulaţiei vehiculelor la diferite fenomene meteorologice asociate schimbărilor climatice, prin pregătirea infrastructurii și a legislației pentru vehiculele “inteligente”, precum sisteme de transmitere a informațiilor către conducătorii vehiculelor și gestionariii infrastructurii, în timp real, dar şi dotarea cu sisteme video pentru monitorizarea traficului și detectarea accidentelor, dotarea cu echipamente pentru monitorizarea cantității poluanților, senzori pentru detectarea condițiilor meteo, în special pentru polei și ceață, dotarea cu sisteme de informare ”real time” și sisteme de avertizare ”early warning” pentru pasageri și gestionarii infrastructurii, dotarea cu sisteme automate de contorizare și identificare a tipului de vehicul, infrastructura aferentă operaționalizării sistemelor de trafic inteligent. |
| **The sustainable use and protection of water and marine resources** |  | **X** | Submăsura *privind aprobarea Strategiei privind Sistemele de Trafic Inteligent (ITS) și a pachetului legislativ aferent* nu va avea un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind utilizarea sustenabilă şi protecţia apelor şi a resurselor marine.  Adoptarea şi implementarea submăsurilor reformei nu implică riscuri de degradare a mediului legate de păstrarea calității apei sau de accentuarea deficitului de apă. |
| **The circular economy, including waste prevention and recycling** |  | **X** | Submăsuraprivind *aprobarea Strategiei privind Sistemele de Trafic Inteligent (ITS) și a pachetului legislativ aferent* nu va avea un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind economia circulară, inclusiv prevenirea deşeurilor şi reciclarea.  Echipamentele IT utilizate în implementarea submăsurii, odată scoase din uz vor fi predate la centre specializate de colectare şi supuse procedurilor de reciclare, conform prevederilor legale în vigoare.  Prin obiectivele urmărite de reducerea semnificativă a accidentelor rutiere, în corelare cu submăsura privind *adoptarea Strategiei naționale privind siguranța rutieră și a pachetului legislativ aferent, precum și implementarea de măsuri pentru reducerea cu 45% a numărului de puncte negre,* se așteaptă ca numărul accidentelor rutiere să se reducă cu impact asupra reducerii deşeurilor rezultate atât din reparaţii, cât şi ca urmare a scoaterii din uz a vehiculelor. |
| **Pollution prevention and control to air, water or land** |  | **X** | Submăsura*privind aprobarea Strategiei privind Sistemele de Trafic Inteligent (ITS) și a pachetului legislativ aferent* nu va avea un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind prevenirea şi controlul poluării aerului, apei şi solului.  Mai mult, în corelare cu submăsura privind *aprobarea pachetului legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare al vehiculelor poluante grele, conform principiului „poluatorul plătește”*, implementarea submăsurii analizate va conduce la o reducere a emisiilor de GES din transportul rutier (sisteme electronice de taxare). De asemenea, submăsura va conduce la o reducere a emisiilor de CO2, prin crearea condiţiilor pentru fluidizarea traficului, cu efecte pozitive asupra acestui obiectiv de mediu. |
| **The protection and restoration of biodiversity and ecosystems** |  | **X** | Submăsuraprivind *aprobarea Strategiei privind Sistemele de Trafic Inteligent (ITS) și a pachetului legislativ aferent*  nu va avea un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind protecţia şi refacerea biodiversităţii şi ecosistemelor. |

# 

# 2. Reforma 2 (R2): „Viziune și management performant pentru transport de calitate” - Îmbunătățirea capacității instituționale de management și guvernanță corporativă

## 2.1. Întărirea funcției de strategie și monitorizare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI)

***Descrierea măsurii***

Măsura propusă are în vedere îmbunătățirea capacității MTI de a livra reforme și investiții și de a monitoriza performanța companiilor de stat.

MTI are în vedere reorganizarea structurii organizatorice prin care să întărească funcția de strategie și politici publice, precum și funcția de monitorizare, prin crearea a două structuri: Direcția Generală Strategie și Direcția Generală Monitorizare Proiecte (de tip Delivery Unit) cu rolul de a întări capacitatea instituțională a ministerului. Măsura își propune inclusiv creșterea capacității Direcției Guvernanță Corporativă de a monitoriza performanța companiilor de stat aflate sub autoritatea tutelară a MTI.

Direcția Generală Strategie va avea ca atribuţii actualizarea și introducerea de noi standarde în construcțiile rutiere, inclusiv a celor privind protecția mediului, stațiile electrice de reîncărcare și alți combustibili alternativi, parcările securizate, utilizarea materialelor reciclate în construcția de infrastructură de transport și integrarea tehnologiilor digitale. În mod specific, în prezent există diverse norme legislative ce reglementează aspectele menționate. Structura înființată la nivelul MTI are rolul de a identifica și corela aceste reglementări, elabora noi acte normative precum și a pregăti standarde tehnice astfel încât orice proiect nou de infrastructură să includă obligatoriu măsurile menționate (pentru stațiile de încărcare electrică - numărul de spații de servicii pentru încărcare electrică, numărul de stații de încărcare din fiecare spațiu, distanța între acestea, viteza de încărcare, etc. Pentru perdelele forestiere – dimensiunile zonelor forestiere, tipul de arbori, locațiile raportate la lungimea autostrăzii, etc.);

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure** |  | **Yes** | **No** | **Justification if ‘No’ has been selected** |
| **Climate change mitigation** |  |  | **X** | Submăsuraprivind *întărirea funcției de strategie și monitorizare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.  Prin actualizarea și introducerea de noi standarde în construcțiile rutiere de către Direcția Generală Strategie, inclusiv a celor privind protecția mediului, stațiile electrice de reîncărcare și alți combustibili alternativi, utilizarea materialelor reciclate în construcția de infrastructură de transport și integrarea tehnologiilor digitale, se creează cadrul de reglementare prin care se asigură condiţiile de decarbonizare a transporturilor rutiere şi de creştere a siguranţei transportului rutier. |
| **Climate change adaptation** |  |  | **X** | Submăsura *privind întărirea funcției de strategie și monitorizare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. |
| **The sustainable use and protection of water and marine resources** |  |  | **X** | Submăsura *privind întărirea funcției de strategie și monitorizare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind utilizarea şi protecţia sustenabile a apelor şi a resurselor marine. |
| **The circular economy, including waste prevention and recycling** |  |  | **X** | Submăsura privind *întărirea funcției de strategie și monitorizare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind economia circulară, inclusiv prevenirea deşeurilor şi reciclarea. |
| **Pollution prevention and control to air, water or land** |  |  | **X** | Submăsura privind *întărirea funcției de strategie și monitorizare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind prevenirea şi controlul poluării aerului, apei şi solului. |
| **The protection and restoration of biodiversity and ecosystems** |  |  | **X** | *Submăsura privind întărirea funcției de strategie și monitorizare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind protecţia şi refacerea biodiversităţii şi ecosistemelor. |

## 2.2. Operaționalizarea unei noi companii de management de proiect pentru investiții rutiere (C.N.I.R.) și reorganizarea C.N.A.I.R

***Descrierea măsurii***

Submăsura constă în înființarea și operaționalizarea unei noi companii de stat cu rol în managementul proiectelor mari de investiții rutiere, respectiv a Companiei Naţionale de Investiţii Rutiere - S.A. (C.N.I.R. S.A.), ca societate pe acţiuni, cu personalitate juridică, de interes strategic naţional, sub autoritatea Ministerului Transporturilor şi care va asigura serviciul public de dezvoltare a infrastructurii de transport rutiere.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure** | **Yes** | **No** | **Justification if ‘No’ has been selected** |
| **Climate change mitigation** |  | **X** | Submăsura privind *operaționalizarea unei noi companii de management de proiect pentru investiții rutiere (C.N.I.R.) și reorganizarea C.N.A.I.R.* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare atȃt efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. |
| **Climate change adaptation** |  | **X** | *Submăsura privind operaționalizarea unei noi companii de management de proiect pentru investiții rutiere (C.N.I.R.) și reorganizarea C.N.A.I.R.* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare atȃt efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. |
| **The sustainable use and protection of water and marine resources** |  | **X** | Submăsura *privind* *operaționalizarea unei noi companii de management de proiect pentru investiții rutiere (C.N.I.R.) și reorganizarea C.N.A.I.R.* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind utilizarea şi protecţia sustenabile a apelor şi a resurselor marine. |
| **The circular economy, including waste prevention and recycling** |  | **X** | Submăsura privind *operaționalizarea unei noi companii de management de proiect pentru investiții rutiere (C.N.I.R.) și reorganizarea C.N.A.I.R.* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind economia circulară, incluzând prevenirea deşeurilor şi reciclarea. |
| **Pollution prevention and control to air, water or land** |  | **X** | Submăsura privind *operaționalizarea unei noi companii de management de proiect pentru investiții rutiere (C.N.I.R.) și reorganizarea C.N.A.I.R.* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind prevenirea şi controlul poluării aerului, apei şi solului. |
| **The protection and restoration of biodiversity and ecosystems** |  | **X** | Submăsura privind *operaționalizarea unei noi companii de management de proiect pentru investiții rutiere (C.N.I.R.) și reorganizarea C.N.A.I.R.* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind protecţia şi refacerea biodiversităţii şi ecosistemelor. |

## 2.3. Îmbunătățirea managementului performanței conform principiilor de guvernanță corporativă pentru CFR SA, CFR Călători și Metrorex

***Descrierea măsurii***

Submăsura propusă urmărește:

* selectarea unui management profesionist, conform legislației în domeniul companiilor de stat și guvernanței corporative;
* stabilirea KPIs (indicatori cheie de performanţă) și pentru management și companie;
* definirea unui mecanism de monitorizare a performanței companiilor de stat din subordinea MTI.

Măsura de reformă propusă are în vedere îmbunătățirea managementului principalelor companii de stat aflate sub autoritatea tutelară a MTI: C.N.A.I.R., CFR, CFR Călători și Metrorex.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure** | **Yes** | **No** | **Justification if ‘No’ has been selected** |
| **Climate change mitigation** |  | **X** | Submăsura privind *îmbunătățirea managementului performanței conform principiilor de guvernanță corporativă pentru CFR SA, CFR Călători și Metrorex* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare atȃt efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. |
| **Climate change adaptation** |  | **X** | Submăsura privind *îmbunătățirea managementului performanței conform principiilor de guvernanță corporativă pentru CFR SA, CFR Călători și Metrorex*nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. |
| **The sustainable use and protection of water and marine resources** |  | **X** | *Submăsura privind* *îmbunătățirea managementului performanței conform principiilor de guvernanță corporativă pentru CFR SA, CFR Călători și Metrorex* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind utilizarea şi protecţia sustenabile a apelor şi a resurselor marine. |
| **The circular economy, including waste prevention and recycling** |  | **X** | Submăsuraprivind *operaționalizarea unei noi companii de management de proiect pentru investiții rutiere (C.N.I.R.) și reorganizarea C.N.A.I.R.* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind economia circulară, incluzând prevenirea deşeurilor şi reciclarea. |
| **Pollution prevention and control to air, water or land** |  | **X** | Submăsura privind *operaționalizarea unei noi companii de management de proiect pentru investiții rutiere (C.N.I.R.) și reorganizarea C.N.A.I.R.* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind prevenirea şi controlul poluării aerului, apei şi solului. |
| **The protection and restoration of biodiversity and ecosystems** |  | **X** | Submăsura privind *operaționalizarea unei noi companii de management de proiect pentru investiții rutiere (C.N.I.R.) și reorganizarea C.N.A.I.R.* nu are un impact previzibil asupra obiectivului de mediu privind protecţia şi refacerea biodiversităţii şi ecosistemelor. |