

# NOTĂ DE FUNDAMENTARE

## Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

### HOTĂRÂRE DE GUVERN

**pentru aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții “Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h-200km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”**

### Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

<p>2.1. Sursa proiectului de act normativ</p>	<p>Scopul obiectivului de investiții “<i>Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h-200km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători</i>”, este de a înnoi flota de material rulant, deoarece există riscul ca, până în 2023, să nu mai existe nicio garnitură de tren disponibilă aptă pentru îndeplinirea obligațiilor minime de serviciu public.</p> <p>Materialul rulant existent în România nu are nivelul de calitate cerut de publicul călător, iar tehnologiile de fabricație ce au fost utilizate sunt depășite, nefiind posibil a se asigura îndeplinirea standardelor de calitate prevăzute în contractele de servicii publice.</p> <p>În prezent în marile orașe, există o creștere semnificativă a mobilității sociale, mai ales la orele de vârf, se constată o aglomerare excesivă, datorită traficului auto (în principal, microbuze și autoturisme), care poate fi satisfăcută doar prin creșterea capacității de transport feroviar, respectiv a capacității materialului rulant și a calității acestuia.</p> <p>Înlocuirea parcului de material rulant utilizat în transportul feroviar public de călători din România are în vedere achiziția de unități de transport moderne, care să asigure călătorilor condiții optime de efectuare a călătoriilor pe rețeaua feroviară națională, atât din punct de vedere al confortului, cât și din punct de vedere al sporirii mobilității, prin introducerea unor noi oferte de servicii care să țină cont de dinamica pieței transportului feroviar public de călători din România și împreună cu dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare de transport să contribuie în mod semnificativ la creșterea economică, cât și la creșterea calității vieții.</p> <p>Contextul actual care justifică achiziția de locomotive electrice noi, se regăsește menționat în:</p> <p>a) “<i>Studiul de Fezabilitate pentru achiziționarea materialului rulant pentru călători, distribuit pe baza contractelor de servicii publice atribuite în mod competitiv și operate pe liniile prevăzute în obligația pentru serviciu public din Rețeaua Feroviară din România</i>”, elaborat de <i>Asocierea DT Global iDevice Europe SL &amp; MC Mobility Consultants GmbH Vienna</i>, în baza acordului de consultanță tehnică încheiat între <i>Banca Europeană de Investiții și Ministerul Fondurilor Europene (BEI - PASSA)</i>, care a fost avizat favorabil de <i>Consiliul Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu Avizul nr.75/84 din data de 04.09.2020</i>;</p>
---	---

	<p>b) <i>”Studiul de fezabilitate” privind posibilitățile de reducere a poluării în transportul feroviar de călători, intitulată „Ruta Verde”, elaborat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - Direcția Generală Strategie în anul 2021, Document ce a fost aprobat de Guvernul României și Comisia Europeană în cadrul documentelor suport aferente Programului Național de Redresare și Reziliență;</i></p> <p>c) Programul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) - <i>”Componenta 4 - Transport sustenabil”<sup>1</sup>, aprobat la data de pe 27 septembrie 2021 de Comisia Europeană;</i></p> <p>d) <i>Studiul de Fezabilitate nr.22/266/07.06.2022 privind realizarea unor investiții în parcul de locomotive și vagoane din România, aferente liniilor electrificate, în vederea reducerii poluării, creșterii eficienței, accesibilității și gradului de digitalizare a transportului feroviar de călători.</i></p>
<p>2.2. Descrierea situației actuale</p>	<p>În cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență - Pilonul I, obiectivul <i>”Componentei C4. Transport sustenabil”</i>, este de a spori sustenabilitatea sectorului transporturilor din România prin sprijinirea tranziției verzi și digitale a sectorului, respectiv de a dezvolta o infrastructură de transport durabilă și ecologică, cu standarde de siguranță adecvate, care să contribuie la finalizarea rețelelor transeuropene de transport (TEN-T) și la descongestionarea nodurilor urbane, stimulând în același timp tranziția către un transport sustenabil la nivel național, fiind vizate acțiuni orientate către dezvoltarea de măsuri <i>„environmental friendly”</i>.</p> <p>Totodată se are în vedere continuarea obiectivelor strategice europene și românești în ceea ce privește dezvoltarea rețelei transeuropene de transport feroviar și creșterea sustenabilă a economiei europene, proiecte de îmbunătățire a calendarului trenurilor, prin introducerea unor obiective previzibile și servicii de înaltă frecvență <i>sprijinite de existența unei flote de material rulant care respectă cel puțin dispozițiile standardelor tehnice de interoperabilitate (STI), standardele tehnice internaționale și europene relevante (ISO și EN) și alte Standarde tehnice naționale aplicabile (SRs)</i>.</p> <p>Componenta de transport a Planului Național de Redresare și Reziliență include două reforme și patru investiții, achiziția de material rulant nou destinat exclusiv transportului de călători fiind cea de a doua investiție aprobată.</p> <p>La nivel național, România dispune de o infrastructură feroviară de 10.766 km (din care 4361 km reprezintă rețeaua TEN-T), din care doar 37,4 % este electrificată, respectiv 4.030 km (sursa: EU Statistical Pocketbook 2019).</p> <p>Principalele elemente care justifică achiziția de material rulant nou destinat transportului feroviar public de călători, conform <i>Studiului de Fezabilitate nr.22/266/08.06.2022 privind realizarea unor investiții în parcul de locomotive și vagoane din România, aferente liniilor electrificate, în vederea reducerii poluării, creșterii eficienței, accesibilității și gradului de digitalizare a transportului feroviar de călători</i>, sunt următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. în ultimii 15 ani, în România, nu s-au făcut achiziții publice de material rulant nou destinate transportului feroviar public de călători;</li> <li>ii. operatorul de transport feroviar de călători cu capital de stat</li> </ol>

	<p>nu a achiziționat și nu are în parcul activ un număr suficient de material rulant care să deservească publicul călător;</p> <p>iii. operatorii de transport feroviar de călători cu capital privat, care au intrat pe piața de transport feroviar din România, au achiziționat numai material rulant second hand, cu o vechime considerabilă, care nu mai corespunde din punct de vedere al cerințelor europene de calitate și siguranță;</p> <p>iv. respectarea prevederilor regulamentelor europene (<i>Regulamentului 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport</i>) și adaptarea strategiei naționale în domeniul transporturilor după strategia europeană 2020 ce se axează pe necesitatea evoluției transportului electric cu emisii scăzute, reducând emisiile, contribuind la durabilitatea mediului, la atenuarea schimbărilor climatice, ce diminuează dependența Europei de petrolul importat, prin reducerea emisiilor din transporturi cu 60% până în 2050, comparativ cu 1990, nivel care trebuie atins, printre altele, prin transferul pasagerilor interurbani pe distanțe medii și a transportului de marfă de la transportul rutier la cel feroviar sau pe apă.</p> <p>În esență situația se prezintă astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• flota curentă de material rulant deținută de operatori de servicii privați și de stat din România, a depășit deja sau este pe cale să își încheie ciclul de viață. Din acest motiv, există riscul ca, până în 2023, să nu mai existe nicio garnitură de tren disponibilă, aptă pentru îndeplinirea obligațiilor minime de serviciu public;</li> <li>• Cea mai mare parte a materialului rulant existent în România nu are nivelul de calitate impus de obligațiile de serviciu public. Tehnologiile folosite sunt depășite. Prin urmare, materialul rulant nu îndeplinește standardele de calitate necesare pentru punerea în aplicare a contractelor de servicii publice, ceea ce necesită, așadar, înlocuirea acestuia.</li> <li>• Materialul rulant existent în România nu are nivelul de calitate cerut de publicul călător, iar tehnologiile de fabricație ce au fost utilizate sunt depășite, nefiind posibil a se asigura îndeplinirea standardelor de calitate prevăzute în contractele de servicii publice.</li> </ul> <p>Introducerea locomotivelor electrice noi destinate tractării vagoanelor de călători pe rețeaua feroviară din România, vizează creșterea eficienței modului de exploatare a serviciilor de transport feroviar de călători, reducerea poluării și creșterea confortului pe o serie de rute de pe rețeaua feroviară publică electrificată.</p> <p>Nota de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții “<i>Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h-200km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători</i>”, în baza Studiului de Fezabilitate nr.22/266/08.06.2022 privind realizarea unor investiții în parcul de locomotive și vagoane din România, aferente liniilor electrificate, în vederea reducerii poluării, creșterii eficienței, accesibilității și gradului de digitalizare a transportului feroviar de călători, a fost avizată favorabil de Consiliul Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu Avizul nr.82/91 din data de 29.08.2022.</p>
2.3 Schimbări preconizate	Achiziționarea de material rulant nou pentru transportul

feroviar public de călători va avea un impact semnificativ asupra nivelului calității serviciilor oferite, siguranței călătorilor și îmbunătățirii condițiilor de mediu, precum și asupra costurilor și a beneficiilor economice ale transportului feroviar de călători.

Noile oferte de servicii de transport feroviar public de călători, dezvoltate pe baza materialului rulant nou ce va fi achiziționat de Autoritatea pentru Reformă Feroviară, vor avea în vedere atât sporirea mobilității în jurul marilor centre socio-economice ale țării, cât și realizarea unor conexiuni rapide între unitățile administrativ teritoriale importante ale țării.

Trenurile urmează a fi echipate cu instalații ERTMS On-Board „compus din echipament GSM (radio și antena), echipament EVC (European Vital Computer), echipament DMI (Driver Man Interface), unitatea de interfață a trenului (TIU), echipament radar, accelerometru, antenă eurobalise, Unitatea de înregistrare (JRU)

Flota de 16 locomotive electrice este introdusă pe întreaga rețea electrificată și în proiect de a fi electrificată și sunt vizate legături directe între marile orașe ale României, pentru a contribui la reducerea poluării din transporturi.

Investiția în cele 16 locomotive electrice LE , va avea ca efect atât sporirea mobilității în jurul marilor centre socio-economice ale țării, cât și realizarea unor conexiuni rapide între unitățile administrativ teritoriale importante ale țării.

Principalele beneficii economice care sunt avute în vedere după achiziția de materialul rulant, sunt următoarele:

- economii de timp de călătorie pentru publicul călător;
- reducerea costurilor de operare ale vehiculului;
- reducerea costurilor de întreținere și economii pentru operatorii de transport feroviar de călători;
- reducerea numărului de accidente rutiere rezultate în urma transportului de persoane;
- reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră;
- reducerea emisiilor de zgomot.

Proiectul de act normativ are în vedere:

- aprobarea indicatorilor tehnico economici ai obiectivului de investiții *“Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h-200km/h și să tracterizeze până la 16 vagoane de călători”* în baza Studiului de Fezabilitate nr.22/266/08.06.2022 privind realizarea unor investiții în parcul de locomotive și vagoane din România, aferente liniilor electrificate, în vederea reducerii poluării, creșterii eficienței, accesibilității și gradului de digitalizare a transportului feroviar de călători;
- aprobarea *“Achiziției de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h-200km/h și să tracterizeze până la 16 vagoane de călători”* în baza Studiului de Fezabilitate nr.22/266/08.06.2022 privind realizarea unor investiții în parcul de locomotive și vagoane din România, aferente liniilor electrificate, în vederea reducerii poluării, creșterii eficienței, accesibilității și gradului de digitalizare a transportului feroviar de călători;
- mandatarea Autorității pentru Reformă Feroviară să semneze contractul de achiziție publică cu furnizorul desemnat câștigător al procedurii de achiziție publică, organizată conform prevederilor Legii nr.98/2016, cu

	<p>modificările și completările ulterioare.</p> <p>În rezumat, locomotivele electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h - 200 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători, prezintă următoarele caracteristici principale:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Conform PNRR, prin achiziția de material rulant nou (Electric multiple unit - EMU, Hydrogen Electric Multiple Unit - H-EMU și locomotive), care să dispună de instalație ERTMS on-board, se creează premisele operării pe baza sistemului ERTMS și GSM-R pe toate rutele enumerate în Contractele de Servicii Publice stabilite;</li> <li>ii. Locomotivele electrice sunt introduse pe întreaga rețea electrificată și în proiect de a fi electrificată și sunt vizate legături directe între marile orașe ale României, pentru a contribui la reducerea poluării din transporturi;</li> <li>iii. În corelare cu strategiile de dezvoltare a transportului feroviar din România, pentru creșterea eficienței serviciilor (scăderea costurilor de tracțiune și de utilizare a infrastructurii) pe tronsoane comune vehiculele vor funcționa cuplat, urmând a fi decuplate în ultimul nod feroviar comun;</li> <li>iv. Pentru a asigura corelarea proiectului cu politicile naționale și europene de interoperabilitate, locomotivele electrice sunt dotate cu sistem ETCS / ERTMS corelat cu nivelul tehnologic implementat de administratorul de infrastructură.</li> <li>v. Pentru asigurarea disponibilității ridicate vehiculelor, în condițiile în care rolul principal al ARF este de gestionare a obligațiilor de serviciu public în transportul feroviar de călători, construcția și întreținerea spațiilor necesare asigurării întreținerii și reparațiilor locomotivelor electrice, precum și serviciile de întreținere și reparații, vor fi transferate furnizorului de material rulant;</li> <li>vi. În condițiile în care Regulamentul UE 1370/2007 permite atribuirea directă a contractelor de servicii publice până la 24 decembrie 2023 în scopul creșterii calității serviciilor, locomotivele electrice vor fi puse la dispoziția operatorilor de transport feroviar de călători aflați în contract cu ARF, în baza unei atribuirii directe a contractelor; se va menține cota de piață a serviciilor și operatorilor din HG 1311/2021 privind aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada 1 ianuarie 2022-10 decembrie 2022 în transportul feroviar public de călători;</li> <li>vii. Compensarea efectului financiar net al serviciilor se va asigura prin Bugetul de Stat, în cadrul bugetului anual alocat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de ordonator principal de credite, și Autorității pentru Reformă Feroviară, în calitate de ordonator terțiar;</li> <li>viii. Contractele pentru asigurarea serviciilor de întreținere și reparații ale locomotivelor, sunt încheiate de ARF cu furnizorul de material rulant, simultan cu contractul de furnizare a produselor și se cesionează operatorului de transport feroviar de călători pe perioada de valabilitate a contractului de servicii publice; după semnarea unui contract de servicii publice cesiunea va fi transferată noului operator selectat;</li> </ol>
--	---

ix. Noile oferte de servicii de transport feroviar public de călători, dezvoltate pe baza materialului rulant nou ce va fi achiziționat de Autoritatea pentru Reformă Feroviară, vor avea în vedere atât sporirea mobilității în jurul marilor centre socio-economice ale țării, cât și realizarea unor conexiuni rapide între unitățile administrativ teritoriale

Prezentul proiect, privind “achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h-200km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”, vizează două aspecte principale:

- investiții de capital - achiziția a 16 locomotive electrice;
- costuri privind serviciul de mentenanță necesar funcționării acestora pentru o perioadă de 20 ani, cu posibilitatea de extindere la 40 de ani.
- durata totală este de 34 ani, fiind un proiect multianual.

Conform raportului de consultare a pieței nr.22/199/04.05.2022, a rezultat că, pentru achiziționarea a 16 locomotive electrice, **este necesară suma totală de 88.662.940 euro cu TVA (74.506.672 euro fără TVA), respectiv 438.322.982 lei cu TVA** (calculat la cursul euro BNR de **4,9437** de la data de 04.04.2022), conform tabelului următor:

*Curs BNR ptr 04.04.2022=4.9437*

Val unitară LE fără T.V.A.		Valoare unitară LE, cu T.V.A.	
<i>euro</i>	<i>Mii lei</i>	<i>euro</i>	<i>Mii lei</i>
4.656.667	23.021	5.541.434	27.395

Valoare 16 LE, fără T.V.A.		Valoare 16 LE, cu T.V.A.	
<i>euro</i>	<i>Mii lei</i>	<i>euro</i>	<i>Mii lei</i>
74.506.672	368.339	88.662.940	438.323

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Autoritatea pentru Reformă Feroviară răspunde de modul de utilizare a sumelor aprobate în proiectul de act normativ.

#### 2.4. Alte informații

Autoritatea pentru Reformă Feroviară a fost înființată în baza O.U.G. nr.62/28.09.2016, modificată și aprobată prin Legea nr.53/2017, având în vedere că România trebuia să facă dovada îndeplinirii condiționalităților ex-ante, inclusiv pentru sectorul feroviar, în caz contrar riscă suspendarea/întreruperea fondurilor alocate în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare (2014-2020) pentru sectorul feroviar, în valoare de aproximativ 1,280 mld euro, și a sumei de 1,200 mld euro în cadrul Mecanismului de Interconectare a Europei.

Autoritatea pentru Reformă Feroviară - A.R.F. are calitatea de beneficiar direct în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR) al României pentru perioada de programare 2021-2027, pentru fondurile alocate sectorului de transport feroviar, cât și în cadrul altor programe de finanțare europeană nerambursabilă (POT 2021-2027), pentru fondurile alocate sectorului de transport feroviar, în sensul creșterii mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T centrală și nu numai, pentru dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar din România, pentru perioada de programare 2021-2027, prin dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete de înaltă calitate și interoperabilitate și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului.

	În conformitate cu prevederile art.2 alin. (1) lit.c) din O.U.G. nr.62/28.09.2016, modificată și aprobată prin Legea nr.53/2017, Autoritatea pentru Reformă Feroviară va achiziționa, în condițiile legii, materialul rulant nou necesar, destinat predării către operatorii feroviari, în vederea efectuării transportului feroviar public de călători.
--	--

### Secțiunea a 3-a Impactul socioeconomic

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a serviciilor de transport, concretizată prin creșterea cotei modale a acestuia în cadrul sistemului național de transport, va avea ca principal efect, la nivelul economiei naționale, reducerea costurilor totale privind transporturile, consolidând astfel premisele unei creșteri economice sustenabile la nivel național.
3.2. Impactul social	Proiectul are scopul de a asigura călătorilor condiții optime de efectuare a călătoriilor pe rețeaua feroviară neelectrificată, atât din punct de vedere al confortului, cât și din punct de vedere al sporirii mobilității, ținând cont de dinamica pieței transportului feroviar public de călători din România și, împreună cu dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare de transport, să contribuie în mod semnificativ la creșterea economică cât și la creșterea calității vieții.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul vizează creșterea calității serviciilor de transport feroviar de călători, inclusiv prin creșterea frecvenței trenurilor de peste două ori (de la 1,53 milioane tr-km/an la 3,10 milioane tr-km/an). Proiectul asigură, astfel, creșterea mobilității persoanelor și contribuie la asigurarea dreptului la acces pe piața muncii și educației. Peste 3,29 milioane călători/an vor folosi trenurile din proiect, comparativ cu 1,89 milioane călători/an, cât ar utiliza serviciile feroviare în absența noilor vehicule.
3.4. Impactul macroeconomic	
3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	Proiectul de act normativ vizează creșterea eficienței modului de gestionare a serviciilor publice obligatorii de transport feroviar de călători cu impact asupra reducerii necesarului de subvenționare raportată la numărul de călători transportați
3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ vizează funcționarea sistemului feroviar român pe o piață internă a serviciilor de transport care trebuie să fie caracterizată prin-un mediu concurențial echitabil și nediscriminatoriu între modurile de transport. Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a serviciilor de transport va avea ca efect creșterea progresivă a gradului de acoperire a costurilor companiilor feroviare pe baza veniturilor proprii obținute din activitatea comercială, ceea ce va conduce la diminuarea treptată a necesităților de finanțare de la bugetul de stat în scopul acoperirii costurilor.
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a serviciilor de transport va avea ca efect diminuarea costurilor aferente transporturilor, indiferent că este vorba despre costuri directe sau costuri fiscale, cu consecințe privind creșterea eficienței economice la nivelul companiilor.

3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	România, în calitate de stat membru al UE, urmează îndeaproape Programul de Acțiune pentru Mediu, intitulat "O viață mai bună în limitele planetei noastre" propus de Comisia Europeană, având în vedere că protejarea și îmbunătățirea capitalului natural, încurajarea utilizării eficiente a resurselor și accelerarea tranziției către o economie cu emisii reduse de carbon sunt elementele cheie ale acestui program de acțiune, care au ca scop și reducerea incidenței îmbolnăvirilor cauzate de condițiile climatice. Uniunea Europeană are în față ținte ambițioase pentru a ajunge la o economie europeană cu emisii reduse de CO <sub>2</sub> .
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3.9. Alte informații	Nu au fost identificate.

#### Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri

- în mii lei (RON) -						
Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
1	2	3	4	5	6	7
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
1. buget de stat, din acesta:						
1. impozit pe profit						
2. impozit pe venit						
1. bugete locale						
1. impozit pe profit						
1. bugetul asigurărilor sociale de stat:						
1. contribuții de asigurări						
d) alte tipuri de venituri (Se va menționa natura acestora.)						
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
1. buget de stat, din acesta:						
1. cheltuieli de personal						
2. bunuri și servicii						
1. bugete locale:						
1. cheltuieli de personal						
2. bunuri și servicii						
1. bugetul asigurărilor sociale de stat:						
1. cheltuieli de personal						
2. bunuri și servicii						
d) alte tipuri de cheltuieli (Se va menționa natura acestora.)						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						



b) bugete locale						
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Punerea în aplicare a prezentului act normativ nu necesită modificarea cheltuielilor bugetare aprobate.						
4.8. Alte informații	Finanțarea proiectului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile, prin Planul Național de Redresare și Reziliență, „Componenta 4 - Transport sustenabil”, în limita sumelor alocate și cu respectarea prevederilor și regulilor de eligibilitate stabilite la nivelul programului operațional și de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.					

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

5.1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3.1. Măsurile normative necesare transpunerii directivelor UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3.2. Măsurile normative necesare aplicării actelor legislative UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

### Secțiunea a 6-a

#### Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Proiectul de act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Legislativ, Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliului Concurenței și Curtea de Conturi.
6.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

### Secțiunea a 7-a

#### Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art.7 alin.(1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.561/2009.
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Nu este cazul.

## Secțiunea a 8-a

Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Având în vedere cele anterior menționate, am elaborat prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții **“Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h-200km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”** care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem aprobării.

**VICEPRIM-MINISTRU  
MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII  
SORIN MIHAI GRINDEANU**

**Avizat:**

**MINISTRUL FINANTELOR**

**ADRIAN CÂCIU**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR  
ȘI PROIECTELOR EUROPENE,**

**IOAN MARCEL BOLOȘ**