

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre a Guvernului privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții ”Reabilitarea liniei feroviare Craiova - Drobeta Turnu-Severin - Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est – Mediteranean”, lucrare de utilitate publică de interes național

Secțiunea a 2 – a

Motivele emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	<p>România are, ca mărime și amplasare geografică, o poziție importantă pentru tranzitul feroviar între Europa de Vest, Europa Centrală și Asia (Orientul Mijlociu). Rețeaua de transport feroviar în România însumează 10.777 km, din care aproximativ 4.032 km sunt linii electrificate reprezentând 37,4% din total, comparativ cu 51% în statele UE. De asemenea, aproximativ 2.909 km (26,9%) sunt linii duble, comparativ cu 41% în statele UE.</p> <p>Rețeaua Trans-Europeană de Transport (TEN-T) include toate modurile de transport și asigură aproximativ jumătate din traficul de pasageri și marfă. Rețeaua TEN-T este planificată pe două niveluri, respectiv rețeaua centrală și cea globală. Rețeaua centrală va fi formată din nodurile și conexiunile cele mai importante pentru UE din punct de vedere strategic și economic, incluzând toate modurile de transport, iar rețeaua globală va asigura accesibilitatea rețelei centrale, va lega toate regiunile UE, va fi multimodală și va oferi o infrastructură de bază pentru serviciile de transport intermodal de pasageri și marfă.</p> <p>În conformitate cu noua configurare europeană a coridoarelor de transport teritoriul României este traversat de 2 coridoare feroviare, Coridorul Orient/Est-Mediteranean și Coridorul Rin-Dunăre, prin care Comisia Europeană urmărește îmbunătățirea conexiunilor multimodale între Germania de Nord, Republica Cehă, Regiunea Panonică și Europa de Sud-Est, inclusiv legătura cu Marea Neagră și cu Grecia și Cipru.</p> <p>Conform Regulamentului (UE) nr. 1316/2013, Axa feroviară 22, parte a Coridorului Orient/Est-Mediteranean are următorul traseu: <i>Patras – Atena – Salonica – Promahonas (Grecia) – Kulata – Sofia – Vidin (Bulgaria) – Calafat – Craiova – Timișoara – Curtici (România) – Lokoshaza – Budapesta – Győr – Hegyeshalom (Ungaria) - Viena-Praga-Nürnberg/Dresda.</i></p> <p>Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a dezvoltat, în baza obiectivelor Cadrului de Referință Strategic Național, Planul Operațional Sectorial - Transport (POST), care stabilește prioritățile, obiectivele și alocarea fondurilor pentru dezvoltarea sectorului de transporturi în România. A fost stabilit astfel încât Master Planul General de Transport, finalizat și aprobat în 2016, să integreze rezultatele obținute prin POS-T. În România s-a finalizat, sub coordonarea Ministerului Fondurilor Europene, Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, program care se bazează pe strategia de dezvoltare a infrastructurii de transport din România, prezentată în Master Planul General de Transport. Axele prioritare și obiectivele specifice ale POIM 2014 - 2020 asigură cu prioritate promovarea conectivității infrastructurii la nivel regional. Axa prioritară 1 - „Dezvoltarea rețelei TEN-T pe teritoriul României” se subordonează Obiectivului Tematic 7 - „Promovarea sistemelor de transport durabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore” al Strategiei Europa 2020, adoptată de Consiliul European în anul 2010. Prioritatea de investiții 1, a Axei prioritare 1, este sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal, prin investiții în rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), iar obiectivul specific 1.1.2. este definit astfel:</p>
----------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare pe rețeaua TEN-T (inclusiv prin electrificarea liniilor de cale ferată). Unul din aspectele cheie ale economiei românești în perioada 2007-2015 a fost dezvoltarea infrastructurii de transport, care va avea un impact semnificativ asupra creșterii competitivității economice, va contribui la dezvoltarea actuală a pieței interne și va permite dezvoltarea economiei românești.

Acest deziderat are ca scop crearea condițiilor pentru creșterea investițiilor, promovarea transportului viabil și coeziune spațială. Potențiala scădere a poluării aerului și în special a zgomotului în orașe și creșterea utilizării transportului public (considerat pozitiv din punct de vedere al afectării mediului) precum și facilitarea schimbării modului de transport către unul mai puțin poluant (cum este cel pe calea ferată și pe apă) va avea, de asemenea, un impact pozitiv asupra economiei românești, din punct de vedere al mediului și al sănătății.

După modernizare, infrastructura de transport îmbunătățită va conduce direct la creșterea competitivității produselor realizate și furnizarea de servicii, atât în sectoarele cheie ale economiei cât și în cadrul unor întregi regiuni ale României. Impactul global va fi în general de îmbunătățire a economiei în România.

Prin realizarea acestui obiectiv de investiții de utilitate publică de interes național, se va realiza o legătură rapidă între Craiova - Drobeta Turnu - Severin - Caransebeș, cu efecte benefice pe toate planurile (aglomerare, poluare, consum crescut de carburanți, scăderea timpului de transport pentru călători și mărfuri etc.).

Prin implementarea proiectului, linia de cale ferată va fi proiectată în conformitate cu parametrii tehnici ceruți de standardele și legislația europeană în vigoare. Necesitatea și oportunitatea promovării acestui obiectiv de investiții rezultă, în principal, din necesitatea executării lucrărilor modernizare a liniilor cale ferată existente, pentru a permite viteze de circulație de 100 - 120 km/h (pentru trenurile de marfă) și 120 - 160 km/h (pentru trenurile de călători) în conformitate cu previziunile cererii de trafic de călători și de marfă național și internațional.

Proiectul de reabilitare a liniei de cale ferată Craiova - Drobeta - Turnu Severin - Caransebeș va contribui la:

- Generarea de noi locuri de muncă, pe perioada de implementare a proiectului;
- Economii la nivelul costurilor de întreținere a infrastructurii;
- Economii la nivelul costurilor de operare a infrastructurii;
- Economii la nivelul costurilor aferente trenurilor;
- Economie de timp pentru călători;
- Economie de timp pentru transportul de marfă;
- Câștiguri în eficiență;
- Economii la nivelul emisiilor de CO₂;
- Economii la nivelul costurilor aferente accidentelor;
- Reducerea poluării.

Obiectivele principale ale proiectului vizează reabilitarea liniei de cale ferată în conformitate cu Specificațiile Tehnice de Interoperabilitate (STI) și cu previziunile cererii de trafic de călători și de marfă național și internațional, astfel:

- linie dublă, electrificată, de 25 kV;

Notă: Referitor la acest obiectiv, din motive de relief și costuri, prin soluțiile proiectate s-au obținut următoarele rezultate:

- Linie CF simplă existentă care se reabilitează: 59,840 km
- Linie CF simplă existentă care se reabilitează și va fi dublată: 65,327 km
- Linie CF dublă existentă care se reabilitează: 52,338 km
- Linie CF dublă nouă pe variante de traseu: 47,782 km

- introducerea instalațiilor de centralizare electronic/electrodinamic noi sau reabilite, după caz, în stații și linie curentă și introducerea sistemului de siguranță ETCS Nivel 1/ETCS Nivel 1+GSM-R/ETCS Nivel 2+GSM-R în conformitate cu Specificațiile Tehnice de Interoperabilitate (STI) și cu previziunile cererii de trafic de călători și de marfă național și internațional;

- construcția unui Centru de Management Trafic în Stația CF Craiova;

	<ul style="list-style-type: none"> - gabarit de încărcare C, - sarcina pe osie de minim 22,5 tone/osie, - lungimea maximă a trenului de 740 m în toate stațiile, - caracteristici ale peronului – peroane înalte și lungime a peronului de 400 m, în toate stațiile, - lucrări civile în stații - lucrări de igienizare și cosmetizare a construcțiilor existente, intervenții la structuri, eficientizare fluxuri; - modernizarea instalațiilor de electrificare pe toată lungimea (în sistem de alimentare de 25 kV, 50 Hz); - mărirea capacității de tranzit; <p>Toate aceste obiective vor permite viteze de circulație cuprinse între:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 100 - 120 km/h (pentru trenurile de marfă) și - 120 - 160 km/h (pentru trenurile de călători). <p>Prin implementarea proiectului, linia de cale ferată va fi în conformitate cu parametrii tehnici ceruți de standardele și legislația europeană în vigoare. De asemenea, implementarea proiectului va contribui la realizarea obiectivelor următoarelor convenții și acorduri internaționale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rețelele de Transport Trans-European (TEN); - Acordul european privind marile linii internaționale de cale ferată (A.G.C.); - Acordul european privind marile linii de transport combinat și instalații conexe (A.G.T.C.); - Calea Ferată Trans-Europeană (TER); - Specificații Tehnice de Interoperabilitate (STI); - Regulamentul (UE) nr.1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului; - Regulamentul (UE) nr.1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului; - Regulamentul (UE) nr.1299/2014 din 18 noiembrie 2014, privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „infrastructură” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și Regulamentul (UE) nr. 1301/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „energie” al sistemului feroviar din Uniune, Regulamentul (UE) nr. 1300/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă și alte acte legislative în vigoare la data elaborării documentației. - Master Planul General de Transport al României, Varianta finală aprobată
<p>2.2. Descrierea situației actuale</p>	<p>Realizarea și derularea acestui proiect revine Companiei Naționale de Căi Ferate “C.F.R” – S.A. și face parte din strategia pe termen lung a acesteia.</p> <p>Secțiunea de cale ferată Craiova-Caransebeș are o lungime existentă de 226 km, fiind linie dublă electrificată pe intervalul Craiova-Strehaia (60 km), linie simplă electrificată pe intervalul Strehaia-Drobeta Tr. Severin (54 km) și linie simplă electrificată pe intervalul Drobeta - Turnu Severin- Caransebeș (112 km).</p> <p>Pe această linie CF circulă atât trenuri de călători cât și trenuri de marfă, în prezent fiind existente 32 puncte de secționare (stații de cale ferată și halte de mișcare). Sistemul de semnalizare este semi-automat între stații și electro-mecanic în stații, toate mecanismele căii ferate (semnale, treceri la nivel și aparate de cale) fiind comandate și controlate prin mecanismele existente.</p> <p>Din punct de vedere al traseului, de la Craiova (cota 121 m) linia coboară spre depresiunea Filiași (110m) de unde începe traversarea dealurilor spre Turnu Severin. Punctul cel mai înalt al liniei este stația Balota, aflată la cota 305 m, de unde linia c.f. coboară și se înscrie pe malul Dunării (cota 54 m) cu care merge paralel până la Orșova.</p> <p>Pe tronsonul Craiova – Orșova linia de cale ferată are o rezistență caracteristică de 32kg/t, declivitatea maximă de 26 mm/m și raze de curbă minime de 170 m între stațiile Balota și Simian (Tr. Severin Est).</p>

	<p>De la Orșova linia c.f. pătrunde pe Valea Cernei și urcă în continuare pe Valea Mehadii până la Poarta (459m) cel mai înalt punct al liniei pe culoarul tectonic Timiș – Cerna de unde începe coborârea spre Caransebeș pe Valea Timișului.</p> <p>Pe tronsonul Orșova – Caransebeș linia de cale ferată are o rezistență caracteristică de 23 kg/t, declivitatea maximă de 20 mm/m și raze de curbură minime de 270 m între stațiile Domașnea și Poarta.</p> <p>După darea în exploatare a liniei aceasta a trecut printr-un lung proces de modernizare în ceea ce privește suprastructura, lucrările de artă, instalațiile de tracțiune și semnalizare.</p> <p>Astfel, șinele de cale ferată, au fost refacționate succesiv de la șină tip 26.3 cu care a fost construită inițial linia, cu sine tip 36.4, tip 40, 45, 49 și în final șine grele tip 65 în perioada 1973-1991.</p> <p>În anul 1951 s-a realizat dublarea liniei de cale ferată pe tronsonul Craiova – Filiași în lungime de 36 km. În anul 1975 se dublează tronsonul de linie Filiași – Strehăia în lungime de 24 km. La dată de 10 septembrie 1971 linia de cale ferată Craiova – Orșova – Caransebeș este electrificată.</p> <p>În decursul timpului traseul liniei CF a suferit câteva modificări, din care cea mai importantă a fost strămutarea liniei c.f. ca urmare a construirii hidrocentralei și lacului de acumulare de la Porțile de Fier I. Execuția sistemului hidroenergetic și de navigație Porțile De Fier a început în 1964 și a fost dat în funcțiune la capacitate maximă în anul 1971.</p> <p>Față de cele prezentate rezultă că starea actuală tehnică a liniei feroviare Craiova – Caransebeș nu răspunde cerințelor standardelor TEN-T, cât și prescripțiilor STI, aflându-se în condiții de mentenanță reduse, majoritatea structurilor sale fiind aproape de limita duratei de viață tehnică. Aceasta nu respectă noile reglementări și norme EN, având zone de instabilitate și prezentând riscuri geotehnice, hidrologice, hidrogeologice.</p> <p>Proiectul ”Reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta-Turnu Severin - Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est – Mediteranean” face parte din Master Planul General de Transport al României aprobat prin H.G. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României și este propus pentru finanțare prin Programul Operațional Transport 2021 - 2027.</p> <p>Proiectul de modernizare a tronsonului feroviar ”Reabilitarea liniei feroviare Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est – Mediteranean” este inclus în Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea I, Rețele de Transport, aprobat prin Legea nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport, cu modificările și completările ulterioare.</p>
2.3.Schimbări preconizate	<p>Prin prezentul act normativ, se propune aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții ”Reabilitarea liniei feroviare Craiova - Drobeta-Turnu Severin - Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est – Mediteranean”, lucrare de utilitate publică de interes național, prevăzuți în anexa care face parte din prezenta hotărâre.</p>
2.4. Alte informații	<p>Indicatorii tehnico-economici au fost avizați de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în urma ședinței Consiliului Tehnico-Economic, prin avizul nr. 83/92 din data 11.07.2022 și de către Consiliul Interministerial de avizare lucrări publice de interes național și locuințe prin avizul nr. 50 din data 01.08.2022.</p> <p>Pentru implementarea prezentului proiect Compania Națională de Căi Ferate ”C.F.R.” – S.A. a finalizat Studiul de Fezabilitate pentru ”Reabilitarea liniei feroviare Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est – Mediteranean” și a fost avizat în cadrul CTE SRCF Craiova prin Documentul de Avizare nr. 72/2/235/08.06.2022, în cadrul CTE SRCF Tmișoara prin Documentul de Avizare nr. 38-INV-2022 și în cadrul CTE C.N.C.F. ”CF.R.” – S.A. prin Documentul de Avizare nr. 138/23.06.2022.</p>

Secțiunea a 3 – a
Impactul socioeconomic

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Proiectul de hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
3.2. Impactul social	Realizarea acestui obiectiv prezintă avantaje tehnice, economice și sociale, având un impact pozitiv asupra așezărilor umane și a altor obiective din vecinătatea lucrării.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.4. Impactul macroeconomic 3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici 3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Finalizarea acestui obiectiv duce la îmbunătățirea condițiilor mediului de afaceri.
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	
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

- mii lei -						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale:						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
d) alte tipuri de venituri						
4.2. Modificări ale cheltuielilor						

bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri si servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
d) alte tipuri de cheltuieli						
4.3.Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4.Propuneri pentru acoperirea cresterii cheltuielilor bugetare						
4.5.Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare.						
4.6.Calcul detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.					
4.8. Alte informații	Finanțarea obiectivului de investiții, se realizează din fonduri externe nerambursabile - Programul Operațional Transport 2021 - 2027, de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și din veniturile proprii ale Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” SA, precum și din alte surse legal constituite, 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. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE). 5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE 5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative ale UE.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.5. Alte acte normative si/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
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	Prezentul act normativ a fost afisat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare si alte organisme implicate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
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 domeniu.
6.5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic si Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ nu necesită aceste avize.
6.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 7 – a
Activități de informare publică privind elaborarea si implementarea proiectului de act normativ

7.1 Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	Proiectul prezentului de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
---------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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	Proiectul de act normativ nu produce nici un impact asupra mediului.
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------

Secțiunea a 8 – a

Măsuri privind implementarea monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

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

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții ”Reabilitarea liniei feroviare Craiova - Drobeta-Turnu Severin - Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est – Mediteranean”, lucrare de utilitate publică de interes național.

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

Avizăm:

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI
ATTILA – ZOLTAN CSEKE**

**MINISTRUL FINANTELOR
ADRIAN CÂCIU**