

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 achiziției de locomotive electrice noi în cadrul proiectului de investiții „Achiziție 23 locomotive electrice noi cu sisteme ERTMS, capabile să atingă viteza de 160 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	<p>Autoritatea pentru Reformă Feroviară - A.R.F. are calitatea de beneficiar direct în cadrul Fondului pentru modernizare (propunerea de investiție a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii - <i>Sprijinirea reducerii consumului de energie prin eficiență energetică în sectorul transporturilor - material rulant durabil pentru serviciile de transport feroviar pe distanțe lungi</i>) confirmată de BEI ca investiție prioritară, în aplicarea art. 6 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1001 al Comisiei din 9 iulie 2020 de stabilire a unor norme detaliate de aplicare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește funcționarea Fondului pentru modernizare care sprijină investițiile în vederea modernizării sistemelor energetice și a îmbunătățirii eficienței energetice a anumitor state membre), precum și în cadrul altor programe de finanțare europeană nerambursabilă (Planului Național de Redresare și Reziliență - PNRR, Programul Transport 2021-2027), pentru fondurile alocate sectorului de transport feroviar, în sensul creșterii mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T centrală și nu numai, 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.</p> <p>Noile investiții prin <i>Fondul pentru modernizare</i>, contribuie la reducerea consumului de energie prin eficiență energetică în sectorul transporturilor, investiții care vor asigura de asemenea, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, în conformitate cu obiectivele Comisiei Europene de reducere a impactului asupra mediului și de îmbunătățire a eficienței energetice.</p> <p>Procedurile de achiziție vor fi desfășurate de către Autoritatea pentru Reformă Feroviară (A.R.F.), în calitate de beneficiar în cadrul proiectului. <i>Sprijinirea reducerii consumului de energie prin eficiență energetică în sectorul transporturilor - material rulant durabil pentru serviciile de transport feroviar pe distanțe lungi</i>, finanțat prin Fondul pentru modernizare (FM), constituie un instrument nou de finanțare care contribuie la obiectivele <i>Pactului Ecologic European</i> prin sprijinirea unei tranziții juste din punct de vedere social către o economie verde.</p> <p>Fondul pentru modernizare sprijină investițiile în producția și utilizarea energiei din surse regenerabile, în eficiența energetică, în stocarea energiei, în modernizarea rețelelor energetice, inclusiv a sistemelor centralizate de termoficare, a conductelor și a rețelelor, precum și investițiile în tranziția justă din regiunile dependente de carbon.</p> <p>Scopul proiectului de investiții „<i>Achiziție 23 locomotive electrice noi cu sisteme ERTMS, capabile să atingă viteza de 160 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători</i>”, este de a înnoi flota de material rulant, deoarece materialul rulant existent în România nu are nivelul de calitate</p>
--	--

	<p>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>Contextul actual care justifică achiziția de vehicule feroviare noi – locomotive electrice - destinate transportului feroviar public de călători se regăsește menționat în:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 Asocieria DT Global iDevice Europe SL & MC Mobility Consultants GmbH Vienna, în baza acordului de consultanță tehnică încheiat între Banca Europeană de Investiții și Ministerul Fondurilor Europene (BEI - PASSA), care a fost avizat favorabil de Consiliul Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu Avizul nr.75/84 din data de 04.09.2020; b. <i>„Studiul de fezabilitate” privind posibilitățile de reducere a poluării în transportul feroviar de călători, intitulată „Ruta Verde”</i>, 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 (PNRR); c. Programul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) – „Componenta 4 – Transport sustenabil”, aprobat la data de pe 27 septembrie 2021 de Comisia Europeană; d. <i>„Studiul de Fezabilitate” nr. 22/266/07.06.2022</i> 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; e. Aprobarea investiției prioritare - Fondul pentru modernizare (propunerea de investiție a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii - <i>Sprijinirea reducerii consumului de energie prin eficiență energetică în sectorul transporturilor - material rulant durabil pentru serviciile de transport feroviar pe distanțe lungi</i>) confirmată de BEI ca investiție prioritară, în aplicarea art. 6 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1001 al Comisiei din 9 iulie 2020 de stabilire a unor norme detaliate de aplicare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește funcționarea Fondului pentru modernizare care sprijină investițiile în vederea modernizării sistemelor energetice și a îmbunătățirii eficienței energetice a anumitor state membre.
<p>2.2. Descrierea situației actuale</p>	<p>În prezent există o creștere semnificativă a mobilității sociale, mai ales la orele de vârf și se constată o aglomerare excesivă cauzată de traficul auto (în principal cu microbuze și autoturisme), care poate fi satisfăcută doar prin sporirea capacității de transport feroviar, respectiv a capacității mijloacelor de transport aferente (vehicule feroviare în cazul de față) și a calității oferite de acestea.</p> <p>Înlocuirea parcului de vehicule feroviare utilizate 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 CFR, atât din punct de vedere al confortului, cât și din punct de vedere al sporirii mobilității. Acest fapt se realizează inclusiv 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</p>

feroviare de transport, care să contribuie în mod semnificativ la creșterea economică și la îmbunătățirea calității vieții.

Noile oferte de servicii de transport feroviar public de călători, dezvoltate pe baza vehiculelor feroviare noi și moderne care vor fi achiziționate de Autoritatea pentru Reformă Feroviară vor avea în vedere atât sporirea mobilității în jurul marilor centre socioeconomice ale țării, cât și realizarea unor conexiuni rapide între unitățile administrativ teritoriale importante ale țării.

Pe secțiunile de cale ferată care fac parte din coridoarele TEN-T care au fost modernizate/reabilitate, se pot atinge viteze de deplasare de până la 160 km/h. Cu toate acestea, din cauza existenței restricțiilor și a limitărilor de viteză și a vehiculelor feroviare învechite, vitezele medii comerciale și de deplasare sunt reduse raportat la media europeană. Astfel, în perioada 2016÷2018, dacă se compară viteza medie de deplasare a trenurilor de călători pe întreaga rețea feroviară CFR cu cea înregistrată pe secțiunile de cale ferată modernizate (București – Constanța, București – Câmpina și Curtici – km 614) se observă o creștere cu aproximativ 20 km/h a vitezei medii de deplasare (viteza medie tehnică de deplasare) pe tronsoanele unde au fost realizate lucrările de modernizare, cu excepția tronsonului Curtici – km 614.

Pe tronsonul București – Constanța, cu o lungime de 225 de km viteza maximă admisă este de 160 km/h. Însă, pe acest tronson, valoarea vitezei medii este redusă din cauza restricțiilor și limitărilor de viteză (pe podurile dunărene, pe anumite declivități sau curbe, precum și în stațiile nereabilitate, cum sunt de exemplu, stațiile Ciulnița, Fetești sau Constanța. Conform informațiilor furnizate de către CNCF „CFR” - S.A., trenurile interregio (IR) care circulă fără oprire care au o durată totală de parcurs de 2 ore, viteza medie este de 112,5 km/h, fiind influențată și de restricțiile de viteză prezentate anterior. Condiția este ca operatorul de transport feroviar să poată asigura vehicule feroviare (locomotive și vagoane de călători) apte pentru viteza maximă a liniei, respectiv de 160 km/h. CNCF „CFR” - S.A. precizează că, în realitate SNTFC „CFR Călători” - S.A. dispune în parcul său de vehicule de un număr limitat de astfel de garnituri de tren.

În esență situația se prezintă astfel:

- a. Parcul actual de vehicule feroviare deținut de operatorii de transport de stat și privați din România, a depășit deja sau este pe cale să își încheie ciclul de viață. Din acest motiv, există riscul ca, în viitorul apropiat, să nu mai existe nicio garnitură de tren disponibilă aptă pentru îndeplinirea obligațiilor minime de serviciu public;
- b. Conform Studiului de fezabilitate nr. 22/266 din 07.06.2022, vârsta medie a vehiculelor feroviare în România este de 30 de ani. Parcul de vagoane al SNTFC „CFR Călători” - S.A. cel mai mare operator de servicii feroviare din România, însumează 2.280 unități cu o vechime medie de 30 de ani, dar reținând faptul că peste 770 de unități sunt mai vechi de 20 de ani și peste 220 unități sunt mai vechi de 40 de ani. Parcul activ de vagoane al societății este de aproximativ 840, insuficient pentru o operare fără riscuri a rutelor cuprinse în planul de mers, respectiv a obligației de serviciu public;
- c. Parcul de locomotive al SNTFC „CFR Călători” - S.A. este de peste 1.080 unități, din care parcul activ însumează numai circa 440 de unități. Vârsta medie a parcului de locomotive inventariat se prezintă astfel:
 - locomotive electrice - 38 de ani;
 - locomotive diesel - 44 ani;
 - automotoare - 49 de ani;
- d. Cele mai noi locomotive au fost livrate în perioada 2009÷2011;

e. Cea mai mare parte a vehiculelor feroviare existente în România nu au nivelul de calitate impus de obligațiile de serviciu public. Tehnologiile adoptate pe aceste vehicule sunt depășite. Prin urmare, vehiculele feroviare nu îndeplinesc standardele de calitate necesare pentru punerea în aplicare a contractelor de servicii publice, ceea ce necesită, așadar, înlocuirea acestor vehicule;

f. Următoarele obiective și criterii au fost luate în considerare la determinarea rutelor interregionale prioritare (cele care ar fi operate cu noile seturi de trenuri achiziționate prin prezentul proiect):

- *prioritatea a fost acordată pentru prima dată axei coridorului principal Constanța – București – Brașov – Sighișoara – Arad (Coridorul IV), care a fost sau este modernizată în prezent, unde majoritatea fondurilor UE pentru infrastructură au fost investite până în prezent;*
- *s-a acordat prioritate rutelor cu cerere dovedită, existentă pentru transportul feroviar care leagă orașele în care se înregistrează trafic ridicat de pasagerii pe transportul feroviar, fapt care reclamă un trafic intens, respectiv cât mai multe perechi de trenuri interurbane;*
- *s-a acordat prioritate rutelor care leagă orașele principale și orașele secundare de cele patru orașe gravitaționale (București, Cluj, Iași și Timișoara), precum și servicii de conectare a celor patru orașe. Rutele care fac acest lucru prin servirea cât mai multe orașe secundare posibile au fost de preferat;*
- *s-a acordat preferință rutelor în care serviciile feroviare ar putea deține un avantaj concurențial temporal în ceea ce privește serviciile rutiere;*
- *preferința a fost acordată rutelor care asigură conexiuni bune la principalele rute ale coridorului principal, care funcționează ca rute de alimentare, sporind sinergia rețelei.*

g. Vehiculele feroviare existente România nu pot asigura nivelul de calitate cerut de publicul călător, iar tehnologiile de fabricație ce au fost utilizate sunt depășite, nefiind posibilă îndeplinirea standardelor de calitate prevăzute în contractele de servicii publice.

Introducerea locomotivelor electrice LE, ce fac obiectul acestei achiziții publice, conform cererii de finanțare transmise la Comisia Europeană, prin "ANEXA 4 Formular de depunere a propunerii de investiții pentru investiții prioritare", 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 sau în curs de electrificare, după cum urmează:

- București – Craiova – Drobeta Turnu Severin – Timișoara – Arad
- București – Craiova – Simeria – Deva – Arad
- București – Brașov – Sighișoara – Arad – Curtici
- București – Brașov – Sighișoara – Cluj Napoca – Oradea
- București – Brașov – Miercurea Ciuc – Dej
- București – Buzau – Pânceni – Suceava – Vatra Dornei
- București – Buzau – Tecuci – Iași
- București – Buzau – Pânceni – Iași
- București - Giurgiu Nord
- Iași – Constanta/(Mangalia) via Tecuci
- Suceava – Constanta/(Mangalia) via Buzau
- Galați Constanta/(Mangalia)

	<ul style="list-style-type: none"> • București - Constanta/(Mangalia) <p>Nota de fundamentare pentru aprobarea necesității și oportunității proiectului de investiții „Achiziție 23 locomotive electrice noi cu sisteme ERTMS, capabile să atingă viteza de 160 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători” în baza <i>Studiului de Fezabilitate</i> 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. 124/133 din data de 14.08.2024.</p>
<p>2.3. Schimbări preconizate</p>	<p>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.</p> <p>Noile oferte de servicii de transport feroviar public de călători, dezvoltate pe baza vehiculelor feroviare noi și moderne care vor fi achiziționate de Autoritatea pentru Reformă Feroviară vor avea în vedere atât sporirea mobilității în jurul marilor centre socioeconomice ale țării, cât și realizarea unor conexiuni rapide între unitățile administrativ teritoriale importante ale țării.</p> <p>În rezumat, 23 locomotive electrice noi dotate cu sisteme ERTMS, capabile să atingă viteza de 160 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători, destinate remorcării trenurilor în transportul feroviar de călători, prezintă următoarele caracteristici principale:</p> <ol style="list-style-type: none"> Locomotivele electrice sunt introduse pe toate liniile electrificate de pe rețeaua feroviară CFR și pe liniile aflate în proiect de a fi electrificată, fiind vizate legături directe între marile orașe ale României, pentru a contribui la reducerea poluării provenite din transporturi; În corelare cu strategiile de dezvoltare a transportului feroviar din România, pentru creșterea eficienței serviciilor (scăderea costurilor de tracțiune și de utilizare a infrastructurii) în condițiile în care necesarul de capacitate de transport o impune, locomotivele electrice pot fi exploatate în comandă multiplă; Pentru a asigura corelarea proiectului cu politicile naționale și europene de interoperabilitate, locomotivele electrice nou achiziționate sunt dotate cu sistem ERTMS corelat cu nivelul tehnologic implementat de administratorul de infrastructură (CNCF „CFR” - S.A.); Pentru asigurarea disponibilității ridicate vehiculelor feroviare, în condițiile în care rolul principal al Autoritatea pentru Reformă Feroviară este de acela 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 constructorului vehicule feroviare (furnizorului); 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 Autoritatea pentru Reformă Feroviară, în baza unei atribuirii directe a contractelor și se va menține cota de piață a serviciilor și operatorilor din HG 1453/2022 pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada decembrie 2022 ÷ 11 decembrie 2032 în transportul feroviar public de călători, stabilirea

unor condiționalități pentru Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar și CNCF „CFR” - S.A. în vederea implementării obligațiilor de serviciu public feroviar din România, precum și de aprobare a metodologiilor de predare în cadrul contractelor de servicii publice cu atribuire directă a materialului rulant feroviar achiziționat cu fonduri europene;

- f. Compensația de serviciu public se acordă pentru îndeplinirea obligației de serviciu public și se va asigura prin sumele alocate de la 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;

Principalele beneficii economice avute în vedere după achiziția de locomotive electrice noi, sunt următoarele:

- a. Reducerea timpilor de mers pentru publicul călător;
- b. Reducerea costurilor de operare ale trenurilor și economii pentru publicul călător, datorită transferului modal către sistemul feroviar;
- c. Reducerea costurilor de întreținere și economii pentru operatorii de transport feroviar de călători de stat și privați;
- d. Reducerea numărului de accidente rezultate în urma transportului de persoane;
- e. Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră;
- f. Reducerea emisiilor de zgomot.

Proiectul de act normativ are în vedere:

- a. aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai proiectului de investiții „Achiziție 23 locomotive electrice noi cu sisteme ERTMS, capabile să atingă viteza de 160 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”, în baza Studiului de Fezabilitate nr. 22/266/07.06.2022 pentru realizarea unui proiect privind achiziția de 23 de Locomotive Electrice;
- b. aprobarea „Achiziție 23 locomotive electrice noi cu sisteme ERTMS, capabile să atingă viteza de 160 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”, în baza Studiului de Fezabilitate nr. 22/266/07.06.2022 pentru achiziția de locomotive electrice pentru conectarea centrelor urbane din România;
- c. 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 modificările și completările ulterioare.

Finanțarea proiectului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile, prin Fondul pentru modernizare 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.

Prezentul proiect privind achiziția de locomotive electrice, destinate transportului feroviar de călători, vizează:

- **investiții de capital**, respectiv achiziția a 23 locomotive electrice;
- **durata de execuție** este de 45 de luni.

Astfel, pentru achiziționarea a **23 locomotive electrice** noi cu sisteme ERTMS, capabile să atingă viteza de 160 km /h și să tracteze până la 16 vagoane de călători, destinate transportului feroviar de calatori este necesară **suma totală de 153.134.700,70 euro cu TVA**, respectiv **760.267.848,55 lei cu TVA**, calculat la cursul euro BNR de **4,9647** de la data de 30.10.2023*, conform tabelului următor.

	<p>*Curs BNR pentru data de 30.10.2023 = 4.9647</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Valoare unitară LE cu T.V.A.</th> <th colspan="2">Valoare 23 LE cu T.V.A.</th> </tr> <tr> <th>euro</th> <th>mii lei</th> <th>euro</th> <th>mii lei</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6.658.030,47</td> <td>33.055</td> <td>153.134.700,70</td> <td>760.268</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin Autoritatea pentru Reformă Feroviară răspund de modul de utilizare a sumelor aprobate în proiectul de act normativ.</p>	Valoare unitară LE cu T.V.A.		Valoare 23 LE cu T.V.A.		euro	mii lei	euro	mii lei	6.658.030,47	33.055	153.134.700,70	760.268
Valoare unitară LE cu T.V.A.		Valoare 23 LE cu T.V.A.											
euro	mii lei	euro	mii lei										
6.658.030,47	33.055	153.134.700,70	760.268										
2.4. Alte informații	<p>Autoritatea pentru Reformă Feroviară a fost înființată în baza OUG nr. 62/2016, 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 risca 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.</p> <p>În conformitate cu prevederile art. 2, alin. (1), lit.n c) din OUG nr. 62/2016, 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.</p> <p>În conformitate cu prevederile art. 42, alin. (1), lit. a) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, documentațiile tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții noi, documentațiile de avizare a lucrărilor de intervenții, respectiv notele de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente celorlalte categorii de investiții incluse la poziția C «Alte cheltuieli de investiții» care se finanțează, potrivit legii, din fonduri publice, se aprobă de către Guvern pentru valori mai mari de 100 milioane lei.</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	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 electrificată sau în curs de electrificare, 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 Mil tr-km/an la 3,10 Mil tr-km/an). Proiectul asigură, astfel, creșterea mobilității persoanelor și contribuie la asigurarea dreptului la acces pe piața muncii și educației. Peste 3,29 Mil călători/an vor folosi trenurile din proiect, comparativ cu 1,89 Mil

	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 ₂ .
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

- mii lei -						
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:	0	0	0	0	0	0

1. buget de stat, din acesta: 1. impozit pe profit 2. impozit pe venit	0	0	0	0	0	0
1. bugete locale 1. impozit pe profit	0	0	0	0	0	0
1. bugetul asigurărilor sociale de stat: 1. contribuții de asigurări	0	0	0	0	0	0
d) alte tipuri de venituri (Se va menționa natura acestora.)	0	0	0	0	0	0
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	0	0	0	0	0	0
1. buget de stat, din acesta: 1. cheltuieli de personal 2. bunuri și servicii	0	0	0	0	0	0
1. bugete locale: 1. cheltuieli de personal 2. bunuri și servicii	0	0	0	0	0	0
1. bugetul asigurărilor sociale de stat: 1. cheltuieli de personal 2. bunuri și servicii	0	0	0	0	0	0
d) alte tipuri de cheltuieli (Se va menționa natura acestora.)	0	0	0	0	0	0
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat	0	0	0	0	0	0
b) bugete locale	0	0	0	0	0	0
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	0	0	0	0	0	0
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	0	0	0	0	0	0
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	0	0	0	0	0	0
4.7. Punerea în aplicare a prezentei ordonanțe nu necesită modificarea cheltuielilor bugetare aprobate.						
4.8. Alte informații	<p>Finanțarea proiectului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile, prin Fondul pentru modernizare 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.</p> <p>A fost semnat Acordul privind stabilirea condițiilor delegării și a atribuțiilor care fac obiectul delegării de către Ministerul Energiei către Ministerul</p>					

	<p>Transporturilor și Infrastructurii a gestionării sectorului prioritar eficiență energetică, subsector transporturi, în scopul finanțării prin Fondul pentru modernizare a investițiilor corespunzătoare domeniului gestionat.</p> <p>Autoritatea pentru Reformă Feroviară are calitatea de beneficiar în proiectul de “Achiziție 23 locomotive electrice noi cu sisteme ERTMS, capabile să atingă viteza de 160 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători” aprobat de către Banca Europeană de Investiții la finanțare din Fondul pentru modernizare.</p>
--	---

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

<p>5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</p> <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.</p>	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. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3.2. Măsuri 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:	Proiectul de act normativ va fi avizat de Consiliul Legislativ.
a) Consiliul Legislativ	
b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării	Proiectul de act normativ nu necesită avizul Consiliului
c) Consiliul Economic și Social	Concurenței, Consiliul Economic și Social și Consiliul

d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Suprem de Apărare a Țării.
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	Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare, fiind afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în Secțiunea Transparență decizională.
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 de implementare

1. Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
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 “Achiziție 23 locomotive electrice noi cu sisteme ERTMS, capabile să atingă viteza de 160 km/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.

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

AVIZĂM:

**VICEPRIM-MINISTRU
MARIAN NEACȘU**

**MINISTRUL ENERGIEI,
SEBASTIAN-IOAN BURDUJA**

**MINISTRUL FINANTELOR
MARCEL-IOAN BOLOȘ**