

# 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 „Achiziție de 9 rame electrice interregionale de lung parcurs RE-IR-2”**

## Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

<p>2.1. Sursa proiectului de act normativ</p>	<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 - Sprijinirea reducerii consumului de energie prin eficiență energetică în sectorul transporturilor - material rulant durabil pentru serviciile de transport feroviar pe distanțe lungi) confirmată de BEI ca investiție prioritară, în aplicarea art. 6 din REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/1001 AL COMISIEI din 09.07.2020, cât și în cadrul altor programe de finanțare europeană nerambursabilă (Planul 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 Fondul pentru modernizare, contribuie la reducerea consumului de energie prin eficiență energetică în sectorul transporturilor, care va asigura, de asemenea, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, în conformitate cu obiectivele Comisiei de reducere a impactului asupra mediului și de îmbunătățire a eficienței energetice.</p> <p>Procedurile de achiziție vor fi desfășurate de Autoritatea pentru Reformă Feroviară (ARF), în calitate de beneficiar în cadrul proiectului.</p> <p>Sprijinirea reducerii consumului de energie prin eficiență energetică în sectorul transporturilor - material rulant durabil pentru serviciile de transport feroviar pe distanțe lungi, finanțat prin Fondul pentru modernizare (FM), instrument nou de finanțare ce contribuie la obiectivele Pactului ecologic european 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 „Achiziție de 9 rame electrice interregionale de lung parcurs RE-IR-2”, este de a înnoi flota de material rulant, deoarece materialul rulant existent în România nu are nivelul de calitate cerut de publicul călător, iar tehnologiile de</p>
---	---

	<p>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 rame electrice interregionale de lung parcurs destinate transportului feroviar public de călători, se regăsește menționat în:</p> <p><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”, elaborat de Asocieria DT Global iDevice Europe SL &amp; 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;</i></p> <p><i>”Studiul de prefezabilitate” 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><i>Studiul de Fezabilitate nr.22/222/17.05.2022 pentru achiziția de material rulant feroviar în tracțiune electrică pentru conectarea centrelor urbane din România – RE-IR-2, elaborat la nivelul Autorității pentru Reformă Feroviară.</i></p> <p>Fondul pentru modernizare (propunerea de investiție a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii - Sprijinirea reducerii consumului de energie prin eficiență energetică în sectorul transporturilor - material rulant durabil pentru serviciile de transport feroviar pe distanțe lungi) confirmată de BEI ca investiție prioritară, în aplicarea art. 6 din REGULAMENTUL DE PUNERÉ ÎN APLICARE (UE) 2020/1001 AL COMISIEI.</p>
2.2. Descrierea situației actuale	<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>Achiziția ramelor electrice interregionale de lung parcurs RE-IR-2, destinate transportului feroviar de călători, prezintă următoarele caracteristici principale:</p> <p>i. Conform Studiului de fezabilitate nr.22/222/17.05.2022 se face suplimentarea cu 9 rame electrice lung parcurs RE-IR2 ce vizează creșterea eficienței modului de exploatare a serviciilor de transport feroviar de călători, reducerea poluării și creșterea</p>

confortului pe o serie de rute de pe rețeaua feroviară publică electrificată sau în curs de electrificare;

ii. 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);

iii. Cele 9 rame 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;

iv. 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;

v. Pentru asigurarea disponibilității ridicate a 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 ramelor electrice, precum și serviciile de întreținere și reparații, vor fi transferate furnizorului de material rulant;

vi. 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;

Principalele elemente care justifică achiziția de material rulant nou destinat transportului feroviar public de călători, conform Studiului de Fezabilitate nr.22/222/17.05.2022 pentru achiziția de material rulant feroviar în tracțiune electrică pentru conectarea centrelor urbane din România – RE-IR 2, sunt următoarele:

i. în ultimii 15 ani, în România, nu s-au făcut achiziții publice de material rulant nou destinate transportului feroviar public de călători;

ii. operatorul de transport feroviar de călători cu capital de stat nu a achiziționat și nu are în parcul activ un număr suficient de material rulant care să deservească publicul călător;

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;

iv. respectarea prevederilor regulamentelor europene (Regulamentului 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport) 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, 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.

Următoarele obiective și criterii au fost luate în considerare la

	<p>determinarea rutelor interregionale prioritare (cele care ar fi operate cu noile seturi de trenuri achiziționate prin prezentul proiect):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- S-a acordat preferință rutelor în care serviciile feroviare ar putea deține un avantaj concurențial temporal în ceea ce privește serviciile rutiere.</li> <li>- Preferința a fost acordată rutelor care asigură conexiuni bune la principalele rute ale coridorului principal, care funcționează ca rute de alimentare și sporind sinergia rețelei.</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>Finanțarea proiectului de investiții se va realiza din Fonduri externe nerambursabile, prin Fondul pentru modernizare - instrument nou de finanțare ce contribuie la obiectivele Pactului ecologic european prin sprijinirea unei tranziții juste din punct de vedere social către o economie verde.</p> <p>Conform Studiului de fezabilitate nr.22/222/17.05.2022 suplimentarea cu cele 9 rame electrice de lung parcurs RE-IR2 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oradea – Cluj Napoca – Sighișoara – Brașov,</li> <li>• Cluj Napoca – Alba Iulia – Simeria (Deva) – Târgu Jiu – Craiova – Calafat.</li> </ul> <p>Nota de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „Achiziție de 9 rame electrice interregionale de lung parcurs RE-IR-2” în baza Studiului de Fezabilitate pentru realizarea unui proiect pilot pentru achiziția de material rulant feroviar în tracțiune electrică pentru conectarea centrelor urbane din România – RE-IR 2, a fost avizată favorabil de Consiliul Tehnico - Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu Avizul nr.46/55 din data de 18.04.2024.</p>
2.3 Schimbări preconizate	<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 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 administrative teritoriale importante ale țării.</p> <p>Ramele electrice tip RE-IR pentru trenurile de lung parcurs vor</p>

deservi principalii poli de creștere economică ai României.

Achiziția reprezintă un proiect de investiții pentru introducerea în circulație comercială a unor vehicule nepoluante în tracțiune electrică, pentru liniile electrificate sau în curs de electrificare.

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).

Cele 9 rame 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.

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 și economii pentru publicul călător datorită transferului modal;
- 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 „*Achiziției de 9 rame electrice interregionale de lung parcurs RE-IR-2*”, în baza Studiului de Fezabilitate nr.22/222/17.05.2022 pentru achiziția de material rulant feroviar în tracțiune electrică pentru conectarea centrelor urbane din România– RE-IR 2;

Finanțarea proiectului de investiții se va realiza 100% din fonduri externe nerambursabile, în cazul de față fiind vorba de Fondul pentru modernizare, instrument nou de finanțare ce contribuie la obiectivele Pactului ecologic european prin sprijinirea unei tranziții juste din punct de vedere social către o economie verde.

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;

Costurile aferente redevenței datorate pentru preluarea ramelor electrice, plății serviciilor de întreținere și reparații sunt considerate cheltuieli eligibile ale contractului de servicii publice și sunt luate în calcul la stabilirea efectului financiar net;

Contractele pentru asigurarea serviciilor de întreținere și reparații ale ramelor electrice, 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;

- Prezentul proiect, privind achiziția de rame electrice interregionale de lung parcurs RE-IR -2, destinate transportului feroviar de călători (RE-IR), vizează: investiții de capital – achiziția a 9 rame electrice;
- durata de execuție este de 37 luni

*În baza Studiului 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”, elaborat de Asociera 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), din care rezultă că finanțarea necesară pentru achiziționarea celor 9 rame electrice interregionale de lung parcurs, destinate transportului feroviar de calatori (RE-IR-2) este în **sumă totală de 89.948.662 euro cu TVA**, respectiv **447.405 mii lei cu TVA**

Curs BNR ptr 21.03.2024 1 Euro= 4.9740 lei

Val unitară RE-IR fără T.V.A.		Valoare unitară RE-IR cu T.V.A.	
euro	Mii lei	euro	Mii lei
8.398.567,88	41.774	9.994.295,78	49.711

Valoare 9 RE-IR, fără T.V.A.		Valoare 9 RE-IR, cu T.V.A.	
euro	Mii lei	euro	Mii lei
75.587.110,92	375.970	<b>89.948.662,00</b>	<b>447.405</b>

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Autoritatea pentru Reformă Feroviară răspund 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 risca suspendarea/întreruperea fondurilor alocate.

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.

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.

### 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 milioane tren-km/an la 3,10 milioane tren-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

- 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:	0	0	0	0	0	0
1. impozit pe profit						
2. impozit pe venit						
1. bugete locale	0	0	0	0	0	0
1. impozit pe profit						
1. bugetul asigurărilor sociale de stat:	0	0	0	0	0	0
1. contribuții de asigurări						
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:	0	0	0	0	0	0
1. cheltuieli de personal						
2. bunuri și servicii						
1. bugete locale:	0	0	0	0	0	0
1. cheltuieli de personal						
2. bunuri și servicii						
1. bugetul asigurărilor sociale de stat:	0	0	0	0	0	0
1. cheltuieli de personal						
2. bunuri și servicii						
d) alte tipuri de cheltuieli (Se va menționa natura acestora.)	0	0	0	0	0	0
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:	0	0	0	0	0	0
a) buget de stat						
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	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. A fost semnat Acordul privind stabilirea condițiilor delegării și a atribuțiilor care fac obiectul delegării de către Ministerul Energiei către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a					



	gestionării sectorului prioritar eficiență energetică, subsector transporturi, în scopul finanțării prin Fondul pentru modernizare a investițiilor corespunzătoare domeniului gestionat. Autoritatea pentru Reformă Feroviară are calitatea de beneficiar în proiectul de “Achiziție de 9 rame electrice interregionale de lung parcurs RE-IR-2” aprobat de către Banca Europeană de Investiții la finanțare din Fondul pentru modernizare.
--	--

### 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: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	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 transunerii 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 va fi avizat de Consiliul Legislativ. Proiectul de act normativ nu necesită avizul Consiliului Concurenței, Consiliul Economic și Social și Consiliul 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	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

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 de 9 rame electrice interregionale de lung parcurs RE-IR-2”* 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**