

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

HOTĂRÂRE DE GUVERN

pentru re aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții “Modernizarea a 55 de locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători, conversia a 20 locomotive diesel hidraulice de manevră în locomotive electrice cu acumulatori și modernizarea a 139 vagoane de călători”

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

<p>1. Descrierea situației actuale</p>	<p>În cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență - Pilonul I, obiectivul ”Componentei C4. Transport sustenabil”, este de a spori sustenabilitatea sectorului transporturilor din România prin sprijinirea tranziției verzi și digitale a sectorului, respectiv de a dezvolta o infrastructură de transport durabilă și ecologică, cu standarde de siguranță adecvate, care să contribuie la finalizarea rețelelor transeuropene de transport(TEN-T) și la descongestionarea nodurilor urbane, stimulând în același timp tranziția către un transport sustenabil la nivel național, fiind vizate acțiuni orientate către dezvoltarea de măsuri „<i>environmental friendly</i>”.</p> <p>Totodată se are în vedere continuarea obiectivelor strategice europene și românești în ceea ce privește dezvoltarea rețelei transeuropene de transport feroviar și creșterea sustenabilă a economiei europene, proiecte de îmbunătățire a calendarului trenurilor, prin introducerea unor obiective previzibile și servicii de înaltă frecvență <i>sprijinite de existența unei flote de material rulant care respectă cel puțin dispozițiile standardelor tehnice de interoperabilitate (STI), standardele tehnice internaționale și europene relevante (ISO și EN) și alte Standarde tehnice naționale aplicabile (SRs).</i></p> <p>Componenta de transport a Planului Național de Redresare și Reziliență include două reforme și patru investiții, modernizarea de material rulant destinat exclusiv transportului de călători fiind cea de a doua investiție aprobată.</p> <p>Situația materialului rulant care a determinat includerea investiției în PNRR, în rezumat se prezintă astfel:</p> <ul style="list-style-type: none">○ Vârsta medie a materialului rulant este de 30 de ani;○ Parcul de vagoane al operatorului de transport cu capital de stat, SNTFC CFR Călători S.A., însumează 2280 unități cu o vechime medie de 30 de ani, cu mențiunea că peste 770 de unități sunt mai vechi de 20 de ani, iar 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 mersul trenurilor aferent anului 2023, respectiv a obligației de serviciu public;○ Parcul de locomotive al SNTFC CFR Călători S.A. este de peste 1080 unități, din care parcul activ însumează numai circa 440 de unități. Vârsta medie a parcului de locomotive inventariat se prezintă astfel: locomotive electrice 38 ani, locomotive diesel 44 ani, iar automotoare 49 ani. Cele mai noi locomotive au fost livrate în perioada 2009-2011. <p>Pe fondul investițiilor scăzute în modernizarea parcului de locomotive destinate remorcării trenurilor de călători, vârsta parcului depășește 30 ani, în timp ce o locomotivă din 10 are o vechime de peste 40 ani. Vechimea ridicată este dată de</p>
--	---

îmbătrânirea mai accentuată a parcului de locomotive diesel, în condițiile în care 16% din locomotivele electrice au o vechime cuprinsă între 30 și 40 ani, iar singurele locomotive noi sunt cele electrice, totuși într-o proporție de numai 1%. În condițiile în care locomotivele noi au fost puse în circulație în perioada 2009 - 2011, acestea nu sunt omologate în conformitate cu Standardele Tehnice de Interoperabilitate.

Vitezele maxime de circulație ale locomotivelor electrice destinate remorcării trenurilor de călători din parcul activ al României variază între 120 km/h și 200 km/h. Ponderea este deținută de locomotivele apte de circulație la 160 km/h, urmate de cele cu viteza maximă de 120 km/h. Locomotivele cu viteza maximă proiectată de 200 km/h sunt locomotivele achiziționate în ultimii 15 ani, reprezentând și din acest punct de vedere doar 1% din parc.

Parcul de vagoane de călători este, de asemenea îmbătrânit și nu respectă cerințele Standardelor Tehnice de Interoperabilitate, inclusiv din punct de vedere al respectării normelor de transport privind persoanele cu mobilitate redusă. În timp ce peste 80% din parc are o vechime mai mare de 30 ani, numai 10% are o vechime mai mică de 15 ani.

Materialul rulant al operatorilor români se confruntă cu multe probleme, care au un impact negativ asupra funcționării și nivelului de servicii.

Actuala flotă de material rulant deținută de toți operatorii de servicii de transport feroviar public de călători din România, cu capital de stat sau privat, a depășit deja sau este pe cale să depășească ciclul său de viață. Din acest motiv, există riscul ca până în 2023 să nu mai existe o flotă de material rulant disponibilă pentru îndeplinirea obligațiilor minime de serviciu public.

Cea mai mare parte a materialului rulant existent în România nu are nivelul de calitate cerut de obligațiile de serviciu public. Tehnologiile utilizate sunt depășite. În consecință, materialul rulant nu îndeplinește standardele de calitate necesare pentru punerea în aplicare a CSP, care solicită, prin urmare, înlocuirea acestuia.

Achizițiile privind modernizarea materialului rulant, prevăzute a fi finanțate din PNRR sunt următoarele:

- Modernizare locomotive electrice apte pentru viteza de 160 km/h și tractare de trenuri de până la 16 vagoane- 55 bucăți
- Modernizare locomotive diesel-hidraulice de manevră - 20 bucăți
- Modernizare vagoane clasă - 109 bucăți
- Modernizare vagoane speciale (vagoane de dormit, cușetă, restaurant) - 30 bucăți

“Modernizarea a 55 de locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători, conversia a 20 locomotive diesel hidraulice de manevră în locomotive electrice cu acumulatori și modernizarea a 139 vagoane de călători” în baza *Studiului de Fezabilitate nr.22/266/07.06.2022* privind realizarea unor investiții în parcul de locomotive și vagoane din România, aferente liniilor electrificate, în vederea reducerii poluării, creșterii eficienței, accesibilității și gradului de digitalizare a transportului feroviar de călători,” anterior menționat, a fost avizată favorabil de Consiliul Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu Avizul nr.144/153 din data de 22.09.2022.

În Monitorul Oficial al României nr.1053 /2022, a fost publicată Hotărârea de Guvern nr.1317 din 28 octombrie 2022 pentru aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente achiziției de rame

electrice noi în cadrul proiectului de investiții “Modernizarea a 55 de locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători, conversia a 20 locomotive diesel hidraulice de manevră în locomotive electrice cu acumulatori și modernizarea a 139 vagoane de călători”.

Valoarea totală a cheltuielilor de investiții, aprobată în condițiile anterior menționate, este de **1.037.173** mii lei, inclusiv TVA, din care:

- **388.278** mii lei cu TVA, valoarea totală pentru modernizarea celor 55 de locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători;
- **58.830** mii lei cu TVA, valoarea totală pentru conversia celor 20 de locomotive diesel hidraulice de manevră pentru trenuri călători în locomotive electrice cu acumulatori plug-in ;
- **448.873** mii lei cu TVA, valoarea totală pentru modernizarea a 109 vagoane de clasă pentru trenurile InterCity, InterRegio și Regio;
- **141.192** mii lei cu TVA, valoarea totală pentru modernizarea a 30 vagoane de dormit, tip cușetă, vagoane de restaurant și bistro;

Valorile unitare utilizate în cadrul procesului de elaborare a Studiului de Fezabilitate, de către Autoritatea pentru Reformă Feroviară, și aprobate, ulterior, prin H.G. nr. 1.317/2022, au avut la bază rezultatele consultărilor de piață realizate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în trimestrul 2 al anului 2021, în contextul elaborării propunerii de Program Național de Redresare și Reziliență.

După finalizarea procedurilor stabilite prin normele privind acordarea ajutoarelor de stat (selecția operatorilor interesați de implementarea măsurii și, ulterior, atribuirea unui Contracte de Servicii Publice de transport feroviar de călători conform cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 1.370/2007) Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători CFR Călători S.A. a demarat implementarea, inclusiv elaborarea propunerilor de caiete de sarcini.

Pe baza propunerilor de caiete de sarcini, operatorul de transport feroviar de călători, care implementează proiectul, a derulat, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016, în perioada decembrie 2022 - martie 2023 o serie de consultări de piață privind caracteristicile tehnice și valorile unitare ale serviciilor ce urmează a fi achiziționate. Rezultatele acestor consultări de piață au fost supuse avizării Autorității pentru Reformă Feroviară, în calitate de autoritate competentă în domeniul serviciilor publice de transport feroviar de călători, și Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a emis avizul 88/97 din 03.05. 2023.

1.Modernizare locomotive electrice apte pentru viteza de 160 km/h si tractare de trenuri de pana la 16 vagoane- 55 bucăți

Conform rapoartelor de consultare a pieței nr. DA4/2/350/03.03.2023, DA4/2/349/03.03.2023 și DA4/2/348/03.03.2023, a rezultat că, pentru modernizarea a 55 de locomotive electrice **este necesară sumă totală de 223.515.163,00 euro cu TVA, respectiv 1.099.449 mii lei cu TVA** (calculat la curs info euro nov 2022 BNR de 4,9189).

Proiectul privind Modernizarea a 55 locomotive electrice are o valoare totală estimată de 1.099.449 mii lei cu TVA (respectiv 884.000 mii lei) având următoarele componente:

- Finanțare națională - 628.772.500,00 lei
- Finanțare FEN - 295.134.000,00 lei
- TVA - 175.542.235,00 lei

2.Modernizare locomotive diesel-hidraulice de manevră - 20 bucăți

Proiectul, privind conversia a 20 de locomotive diesel hidraulice de manevră pentru trenuri călători în locomotive electrice cu acumulatori plug-in vizează două aspecte principale:

- Investiții de capital:

- Modernizarea a 20 locomotive electrice pe baterii plug-in obținută în urma conversiei locomotivei diesel-hidraulice de 1250 CP clasice în valoare de 26.811.107,00 Euro, inclusiv T.V.A. (curs info Euro nov 2022: 1Euro = 4,9189 Lei);

Pentru conversia a 20 de locomotive diesel hidraulice de manevră pentru trenuri călători în locomotive electrice cu acumulatori plug-in **este necesară sumă totală de 26.811.107,00 euro cu TVA, respectiv 131.881,00 mii lei cu TVA** (calculat la curs inforEuro nov 2022 de 4,9189 Lei).

Proiectul, privind Conversia a 20 de locomotive diesel hidraulice de manevră pentru trenuri călători în locomotive electrice cu acumulatori plug-in are o valoare totală estimată de **131.881.154,00 lei (respectiv 131.881 mii lei)** având următoarele componente:

- Finanțare națională - 61.635.500,00 lei
- Finanțare FEN - 49.189.000,00 lei
- TVA - 21.056.654,00 lei

3.Modernizare a 139 de vagoane (30 de vagoane de dormit, tip cușetă, vagoane de restaurant și bistro și 109 vagoane de clasă pentru trenurile InterCity, InterRegio și Regio)

Conform raportului de consultare a pieței nr. DA4/7/351/03.03.2023, a rezultat că, pentru modernizarea a 139 de vagoane (30 de vagoane de dormit, tip cușetă, vagoane de restaurant și bistro și 109 vagoane de clasă pentru trenurile InterCity, InterRegio și Regio) **este necesară sumă totală de 171.499.863,00 euro cu TVA, respectiv 843.590.675,86 lei cu TVA** (calculat la curs inforEuro nov 2022 de 4,9189).

Proiectul privind „**Modernizarea a 139 de vagoane (30 de vagoane de dormit, tip cușetă, vagoane de restaurant și bistro și 109 vagoane de clasă pentru trenurile InterCity, InterRegio și Regio)**” are o valoare totală estimată de **843.590.675,86 lei (respectiv 843.591 mii lei)** având următoarele componente:

- Finanțare națională - 462.954.727,86 lei
- Finanțare FEN - 245.945.000,00 lei
- TVA - 134.690.948,00 lei

	<p>Autoritatea pentru Reformă Feroviară - A.R.F. are calitatea de beneficiar direct în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR) al României pentru perioada de programare 2021-2027, pentru fondurile alocate sectorului de transport feroviar, cât și în cadrul altor programe de finanțare europeană nerambursabilă (PT 2021-2027), pentru fondurile alocate sectorului de transport feroviar, în sensul creșterii mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T centrală și nu numai, pentru dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar din România, pentru perioada de programare 2021-2027, prin dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete de înaltă calitate și interoperabilitate și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului.</p>
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<p>Modernizarea de material rulant pentru transportul feroviar public de călători va avea un impact semnificativ asupra creșterii eficienței serviciilor publice de transport feroviar de călători prin diminuarea costurilor de exploatare a materialului rulant prevăzut în proiect. Pe fondul creșterii fiabilității locomotivelor electrice de remorcat trenuri de călători, a locomotivelor de manevră, precum și a vagoanelor de călători clasă și speciale, se preconizează reducerea costurilor de exploatare în medie anuală cu 157.057 mii lei. Această reducere se reflectă prin diminuarea necesarului de alocări anuale de la bugetul de stat pentru titlul IV "Subvenții", necesare susținerii transportului feroviar public de călători.</p> <p>Totodată, prin implementarea proiectului se preconizează creșterea nivelului calității serviciilor oferite, siguranței călătorilor și îmbunătățirii condițiilor de mediu ale transportului feroviar de călători.</p> <p>Înlocuirea parcului de material rulant utilizat în transportul feroviar public de călători din România are în vedere modernizarea de material rulant propriu al operatorilor de transport feroviar, 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>Noile oferte de servicii de transport feroviar public de călători, dezvoltate pe baza materialului rulant modernizat cu ajutorul Autorității pentru Reformă Feroviară, vor avea în vedere atât sporirea mobilității în jurul marilor centre socio-economice ale țării, cât și realizarea unor conexiuni rapide între unitățile administrativ teritoriale importante ale țării.</p> <p>Modernizarea locomotivelor și vagoanelor de călători pe rețeaua feroviară din România, vizează creșterea eficienței modului de exploatare a serviciilor de transport feroviar de călători, reducerea poluării și creșterea confortului pe o serie de rute de pe rețeaua feroviară publică electrificată</p> <p>Investiția în modernizarea de locomotive și vagoane, va avea ca efect atât sporirea mobilității în jurul marilor centre socio-economice ale țării, cât și realizarea unor conexiuni rapide între unitățile administrativ teritoriale importante ale țării.</p> <p>Principalele beneficii economice care sunt avute în vedere după modernizarea de materialul rulant, sunt următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • creșterea fiabilității materialului rulant (scăderea

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

Pentru a asigura sustenabilitatea investițiilor pentru modernizarea vehiculelor feroviare, este necesar ca aceste servicii să fie completate printr-o serie de intervenții conexe la nivelul spațiilor de garare, întreținere și reparații curente. Astfel, intervențiile preconizate includ și:

- hală de mentenanță în complexul feroviar Craiova;
- hală de mentenanță în complexul feroviar Galați;
- platformă informatică pentru managementul flotei modernizate;
- mentenanța flotei modernizate.

Proiectul de act normativ are în vedere:

- re aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții “Modernizarea a 55 de locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători, conversia a 20 locomotive diesel hidraulice de manevră în locomotive electrice cu acumulatori și modernizarea a 139 vagoane de călători” în baza Studiului de Fezabilitate nr.22/266/08.06.2022 privind realizarea unor investiții în parcul de locomotive și vagoane din România, aferente liniilor electrificate, în vederea reducerii poluării, creșterii eficienței, accesibilității și gradului de digitalizare a transportului feroviar de călători.

În rezumat, cele 55 de locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători, 20 locomotive diesel hidraulice de manevră și cele 139 vagoane de călători care vor modernizate, prezintă următoarele caracteristici principale:

- Locomotivele electrice și vagoanele modernizate 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;
- 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.
- Pentru a asigura corelarea proiectului cu politicile naționale și europene de interoperabilitate, locomotivele electrice modernizate sunt dotate cu nivelul tehnologic implementat de administratorul de infrastructură.
- Pentru asigurarea disponibilității ridicate vehiculelor modernizate, în condițiile în care rolul principal al ARF este de gestionare a obligațiilor de serviciu public în transportul feroviar de călători, construcția și întreținerea spațiilor necesare asigurării întreținerii și reparațiilor locomotivelor electrice și vagoanelor, precum și serviciile de întreținere și

reparații, vor fi transferate Operatorului de transport feroviar în calitate de beneficiar al materialului rulant modernizat;

- v. 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;
- vi. Noile oferte de servicii de transport feroviar public de călători, dezvoltate pe baza materialului rulant modernizat, vor avea în vedere atât sporirea mobilității în jurul marilor centre socio-economice ale țării, cât și realizarea unor conexiuni rapide între unitățile administrativ teritoriale importante ale țării.

Finanțarea cheltuielilor de investiții se va realiza din Fonduri externe nerambursabile, prin Planul Național de Redresare și Reziliență, „Componenta 4 - Transport sustenabil” 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.

Având în vedere situația actuală a proiectului de investiții “Modernizarea a 55 de locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători, conversia a 20 locomotive diesel hidraulice de manevră în locomotive electrice cu acumulatori și modernizarea a 139 vagoane de călători”, faptul că soluția tehnică nu a suferit modificări față de Studiul de Fezabilitate nr.22/266/07.06.2022 ce a făcut obiectul avizului CTE-MTI nr.144/153 din 22.09.2022 și faptul că indicatorii tehnico-economici aprobați prin Hotărârea Guvernului nr.1317 din 28 octombrie 2022 au fost calculați pe baza costurilor estimate pentru modernizarea de locomotive și reînnoire vagoane din Planul Național de Redresare și Reziliență din anul 2021, exprimate în euro, a fost necesară o actualizare a acestor indicatori.

Valorile actualizate sunt necesare pentru fazele următoare de implementare și anume:

- semnarea contractelor de finanțare pentru fonduri europene nerambursabile;
- semnarea contractelor de achiziție publică cu ofertanții declarați câștigători;
- începerea execuției și supervizarea activităților de implementare.

În condițiile anterior menționate pentru modernizarea a 55 de locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători, conversia a 20 locomotive diesel hidraulice de manevră în locomotive electrice cu acumulatori și modernizarea a 139 vagoane de călători”, **este necesară alocarea sumei totale de 2.074.921 mii lei cu TVA) pentru:**

- Modernizare a 55 de locomotive electrice apte pentru viteza de 160 km/h și tractare de trenuri de până la 16 vagoane” **este necesară suma de 1.099.449 mii lei cu TVA** (conform rapoartelor de consultare a pieței nr.DA4/2/350/03.03.2023, DA4/2/349/03.03.2023 și DA4/2/348/03.03.2023);
- conversia a 20 de locomotive diesel hidraulice de manevră pentru trenuri de călători în locomotive electrice cu acumulatori plug-in **este necesară suma totală de 131.881 mii lei cu TVA;**
- pentru modernizarea a 139 de vagoane (30 de vagoane de dormit,

	<p>tip cușetă, vagoane de restaurant și bistro și 109 vagoane de clasă pentru trenurile InterCity, InterRegio și Regio), este necesară suma de 843.591 mii lei cu TVA (conform raportului de consultare a pieței nr.DA 4/7/351/03.03.2023)</p> <p>Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Autoritatea pentru Reformă Feroviară, răspunde de modul de utilizare a sumelor aprobate în proiectul de act normativ.</p>
3. Alte informații	<p>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 cadrul Programelor Naționale pentru sectorul feroviar în cadrul Mecanismului de Interconectare a Europei.</p> <p>Autoritatea pentru Reformă Feroviară - A.R.F. are calitatea de beneficiar direct în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR) al României pentru perioada de programare 2021-2027, pentru fondurile alocate sectorului de transport feroviar, cât și în cadrul altor programe de finanțare europeană nerambursabilă (PT 2021-2027), pentru fondurile alocate sectorului de transport feroviar, în sensul creșterii mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T centrală și nu numai, pentru dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar din România, pentru perioada de programare 2021-2027, prin dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete de înaltă calitate și interoperabilitate și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului.</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, 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. 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 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

- în mii lei (RON) -						
Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
1	2	3	4	5	6	7
	2023	2024	2025	2026	2027	
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:	0	0	0	0	0	0
4.1.1 buget de stat, din acesta:	0	0	0	0	0	0
a) impozit pe profit	0	0	0	0	0	0
b) impozit pe venit	0	0	0	0	0	0
4.1.2. bugete locale	0	0	0	0	0	0
a) impozit pe profit	0	0	0	0	0	0

4.1. 3 bugetul asigurărilor sociale de stat:	0	0	0	0	0	0
a) contribuții de asigurări	0	0	0	0	0	0
4.1.4 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
4.2.1. buget de stat, din acesta:	0	0	0	0	0	0
a) cheltuieli de personal	0	0	0	0	0	0
b) bunuri și servicii	0	0	0	0	0	0
4.2.2. bugete locale:	0	0	0	0	0	0
a) cheltuieli de personal	0	0	0	0	0	0
b) bunuri și servicii	0	0	0	0	0	0
4.2.3 bugetul asigurărilor sociale de stat:	0	0	0	0	0	0
a) cheltuieli de personal	0	0	0	0	0	0
b) bunuri și servicii	0	0	0	0	0	0
4.2.4. 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	0	0	0	0	0	0
a1) Cheltuieli aprobate conform HG. 1317/2022, din care:	0	0	0	0	0	0
Locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători	0	0	0	0	0	0
Locomotive de manevră pentru trenurile de călători	0	0	0	0	0	0
Vagoane clasă	0	0	0	0	0	0
Vagoane speciale (dormit, cușetă, restaurant)	0	0	0	0	0	0
a2) Cheltuieli proiect modernizare aprobate conform Notei de fundamentare nr DG/1478/14.03.2023, din care:	0	0	0	0	0	0
Locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători	0	0	0	0	0	0
Locomotive de manevră	0	0	0	0	0	0

pentru trenurile de călători						
Vagoane clasă	0	0	0	0	0	0
Vagoane speciale (dormit, cușetă, restaurant)	0	0	0	0	0	0
Alte cheltuieli	0	0	0	0	0	0
Diferență dintre propunere NF- HG, din care:	0	0	0	0	0	0
Locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători	0	0	0	0	0	0
Locomotive de manevră pentru trenurile de călători	0	0	0	0	0	0
Vagoane clasă	0	0	0	0	0	0
Vagoane speciale (dormit, cușetă, restaurant)	0	0	0	0	0	0
Alte cheltuieli	0	0	0	0	0	0
b) bugete locale						
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	0	0	0	0	0	0
a) Reducerea necesarului anual de subvenționare a transportului feroviar de călători	0	0	0	0	0	0
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule 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: 1. 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;						

2. 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.	
4.8. Alte informații	Finanțarea proiectului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile, prin Planul Național de Redresare și Reziliență, „Componenta 4 - Transport sustenabil” și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

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

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

Secțiunea a 6-a
Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea	Proiectul de act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
---	---

actelor normative	
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 supus avizării Consiliului Legislativ. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social și Curtea de Conturi.
6.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 7-a

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

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

Secțiunea a 8-a

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

Având în vedere cele anterior menționate, am elaborat prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului pentru re aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „*Modernizarea a 55 de locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători, conversia a 20 locomotive diesel hidraulice de manevră în locomotive electrice cu acumulatori și modernizarea a 139 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**

Avizat:

MINISTRUL FINANTELOR

MARCEL - IOAN BOLOȘ

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR
ȘI PROIECTELOR EUROPENE**

ADRIAN CÂCIU