

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

HOTARĂRE DE GUVERN

pentru aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „*Achiziție 12 automotoare în tracțiune electrică pe bază de pile de combustie cu hidrogen*”

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

<p>2.1. Sursa proiectului de act normativ</p>	<p>Scopul obiectivului de investiții „<i>Achiziție 12 automotoare în tracțiune electrică pe bază de pile de combustie cu hidrogen</i>”, este de a permite realizarea unui proiect pilot privind utilizarea automotoarelor în tracțiune electrică pe bază de pile de combustie cu hidrogen, în cadrul obligației de serviciu public de transport feroviar de călători pe liniile de cale ferată neelectrificate, menite să îmbunătățească calitatea și să sporească siguranța serviciilor de transport feroviar de călători.</p> <p>Contextul actual care justifică achiziția de <i>automotoare noi în tracțiune electrică pe bază de pile de combustie cu hidrogen</i> destinate transportului feroviar public de călători, se regăsește menționat în:</p> <ul 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 <i>Asocierea DT Global iDevice Europe SL & MC Mobility Consultants GmbH Vienna</i>, în baza acordului de consultanță tehnică încheiat între <i>Banca Europeană de Investiții și Ministerul Fondurilor Europene (BEI - PASSA)</i>, care a fost avizat favorabil de <i>Consiliul Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii</i> cu Avizul nr.75/84 din data de 04.09.2020;b) <i>”Studiul de prefezabilitate” privind posibilitățile de reducere a poluării în transportul feroviar de călători, intitulată „Ruta Verde”</i>, elaborat de <i>Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - Direcția Generală Strategie în anul 2021</i>, Document ce a fost aprobat de <i>Guvernul României și Comisia Europeană în cadrul documentelor suport aferente Planului Național de Redresare și Reziliență</i>;c) <i>Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) - ”Componenta 4 - Transport durabil”¹</i>, aprobat la data de pe 27 septembrie 2021 de <i>Comisia Europeană</i>;d) <i>Studiul de Fezabilitate nr.22/179/26.04.2022 pentru realizarea unui proiect pilot privind introducerea tracțiunii electrice în cadrul obligației de serviciu public de transport feroviar de călători pe liniile neelectrificate, prin utilizarea automotoarelor în tracțiune electrică pe bază de pile de combustie cu hidrogen, elaborat la nivelul Autorității pentru Refromă Feroviară.</i>
---	---

- a) ¹ 12 trenuri de tip H-EMU (hidrogen) și stații de alimentare cu hidrogen aferente acestora;
- b) 20 trenuri electrice (EMU) - Rama electrică tip RE-IR (capacitate de transport peste 300 locuri fiecare);
- c) 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS/ Sistemul european de control și comandă al trenului (ETCS), capabile să atingă viteza de 200 km/h

<p>2.2. 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 Standardele tehnice naționale aplicabile (SRs).</i></p> <p>Componenta de transport a Planului Național de Redresare și Reziliență include două reforme și patru investiții, achiziția de material rulant nou destinat exclusiv transportului de călători fiind cea de a doua investiție aprobată.</p> <p>La nivel național, România dispune de o infrastructură feroviară de 10.766 km (din care 4361 km reprezintă rețeaua TEN-T), din care doar 37,4 % este electrificată, respectiv 4.030 km (sursa: EU Statistical Pocketbook 2019).</p> <p>Strategia de introducere a automotoarelor în tracțiune electrică pe bază de pile de combustie cu hidrogen nu reprezintă o soluție pentru anularea programelor de electrificare în România ci doar o alternativă ecologică la transportul cu tracțiune diesel de pe liniile încă neelectrificate. România face o prioritate în domeniul feroviar în ceea ce privește electrificarea sectoarelor principale și cele complementare de cale ferată, în baza beneficiilor legate de vitezele superioare care pot fi atinse.</p> <p>Principalele elemente care justifică achiziția de material rulant nou destinat transportului feroviar public de călători, conform Studiului de Fezabilitate nr.22/179/26.04.2022 pentru realizarea unui proiect pilot privind introducerea tracțiunii electrice în cadrul obligației de serviciu public de transport feroviar de călători pe liniile neelectrificate, prin utilizarea automotoarelor în tracțiune electrică pe bază de pile de combustie cu hidrogen, sunt următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 (<i>Regulamentului 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport</i>) și adaptarea strategiei naționale în domeniul transporturilor după strategia
--	--

europăeană 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.

În esență situația se prezintă astfel:

- rețeaua feroviară publică din România are, la nivelul anului 2021, o lungime de aproximativ 10.500 km, din care 64% sunt neelectrificați, tracțiunea electrică în sistem „clasic” de alimentare catenară-pantograf nefiind posibilă;
- o serie de magistrale care deserveșc în mod direct reședințe de județ nu sunt electrificate. De exemplu, municipiile Alexandria, Baia Mare, Botoșani, Giurgiu, Pitești, Oradea, Râmnicu Vâlcea, Satu Mare, Sibiu, Slatina, Târgoviște, Tîrgu Mureș, Tulcea, Zalău, Vaslui sunt deservite de linii exclusiv neelectrificate, tracțiunea trenurilor fiind asigurată de vehicule bazate pe motoare cu ardere internă a motorinei;
- în ciuda eforturilor Guvernului României și a Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A. de a extinde sistemul clasic de tracțiune electrică, comunități importante de pe teritoriul național sunt în situația de a nu beneficia de vehicule electrice feroviare, bazate pe sistemul clasic catenară-pantograf;
- materialul rulant pentru transportul feroviar de călători existent și-a depășit deja durata ciclului său de viață sau este aproape de sfârșitul ciclului de viață, iar materialul rulant disponibil pentru a satisface cererea actuală de obligații pentru serviciul public este insuficient, existând riscul ca până în 2023 să nu mai existe un parc de material rulant disponibil pentru îndeplinirea obligațiilor minime de serviciu public;
- 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.

Prezentul proiect pilot va rezolva problema specifică secțiilor de cale ferată neelectrificate identificate în studiile anterior menționate, și anume:

- Magistrala 300 - București Gara de Nord - Chitila;
- Linia 700 T1 - Ramificație Aeroport T1 - Aeroport Henri Coandă T1;
- Magistrala 700 - București Nord - Ramificație Aeroport T1;
- Magistrala 101 - București Nord - Titu - Pitești - Craiova;
- Linia 104 - Titu - Târgoviște;
- Linia 106 - Pitești - Curtea de Argeș.

Nota de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „Achiziție 12 automotoare în tracțiune electrică pe bază de pile de combustie cu hidrogen”, în baza Studiului de Fezabilitate nr.22/179/26.04.2022 pentru realizarea unui proiect pilot privind introducerea tracțiunii electrice în cadrul obligației de serviciu public de transport feroviar de călători pe liniile neelectrificate, prin utilizarea automotoarelor în tracțiune electrică pe bază de pile de combustie cu hidrogen a fost avizată favorabil de Consiliul Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu Avizul nr.54/63 din data de 29.04.2022.

<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>Investiția în cele 12 automotoare în tracțiune electrică pe bază de pile de combustie cu hidrogen poate fi considerată ca un proiect inovativ, în condițiile în care tehnologie tracțiunii electrice pe bază de pile de combustie este în faza de dezvoltare la nivel european și mondial.</p> <p>Principalele elemente care justifică achiziția de material rulant nou destinat transportului feroviar public de călători, conform Studiului de Fezabilitate nr.22/179/26.04.2022 pentru realizarea unui proiect pilot privind introducerea tracțiunii electrice în cadrul obligației de serviciu public de transport feroviar de călători pe liniile neelectrificate, prin utilizarea automotoarelor în tracțiune electrică pe bază de pile de combustie cu hidrogen, sunt următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • în ultimii 15 ani, în România, nu s-au făcut achiziții publice de material rulant nou destinate transportului feroviar public de călători; • 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; • 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; • respectarea prevederilor regulamentelor europene (<i>Regulamentului 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport</i>) și adaptarea strategiei naționale în domeniul transporturilor după strategia europeană 2020 ce se axează pe necesitatea evoluției transportului electric cu emisii scăzute, reducând emisiile, contribuind la durabilitatea mediului, la atenuarea schimbărilor climatice, ce diminuează dependența Europei de petrolul importat, prin reducerea emisiilor din transporturi cu 60% până în 2050, comparativ cu 1990, care trebuie atins, printre altele, prin transferul pasagerilor interurbani pe distanțe medii și a transportului de marfă de la transportul rutier la cel feroviar sau pe apă. <p>Principalele beneficii economice care sunt avute în vedere după achiziția de materialul rulant, sunt următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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;
<p>2.4 Alte informații</p>	<p>Autoritatea pentru Reformă Feroviară a fost înființată în baza O.U.G. nr.62/28.09.2016, modificată și aprobată prin Legea</p>

	<p>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>Autoritatea pentru Reformă Feroviară - A.R.F. are calitatea de beneficiar direct în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR) al României, 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>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.</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 40 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 pilot are scopul de a asigura călătorilor condiții optime de efectuare a călătoriilor pe rețeaua feroviară neelectrificată, atât din punct de vedere al confortului, cât și din punct de vedere al sporirii mobilității, ținând cont de dinamica pieței transportului feroviar public de călători din România și, împreună cu dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare de transport, să contribuie în mod semnificativ la creșterea economică cât și la creșterea calității vieții.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul vizează creșterea calității serviciilor de transport feroviar de călători, inclusiv prin creșterea frecvenței trenurilor de peste două ori (de la 1,53 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	Prin înlocuirea tracțiunii diesel cu cea electrică bazată pe pile de combustie cu hidrogen se reduce poluarea din transporturi cu un echivalent a peste 600.000 euro pe an și, de exemplu, 18.348 tone CO ₂ / an și 306 tone NO _x /an, contribuind la atingerea obiectivelor din strategiile europene și naționale de atingerea efectului net-zero al poluării în 2050.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3.9. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 4-a

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

- în mii lei (RON) -						
Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
1	2	3	4	5	6	7
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
1. buget de stat, din acesta:						
1. impozit pe profit						
2. impozit pe venit						
1. bugete locale						
1. impozit pe profit						
1. bugetul asigurărilor sociale de stat:						
1. contribuții de asigurări						

d) alte tipuri de venituri (Se va menționa natura acestora.)						
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
1. buget de stat, din acesta: 1. cheltuieli de personal 2. bunuri și servicii						
1. bugete locale: 1. cheltuieli de personal 2. bunuri și servicii						
1. bugetul asigurărilor sociale de stat: 1. cheltuieli de personal 2. bunuri și servicii						
d) alte tipuri de cheltuieli (Se va menționa natura acestora.)						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Punerea în aplicare a prezentei hotărâri nu necesită modificarea cheltuielilor bugetare aprobate.						
4.8. Alte informații	Finanțarea proiectului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile (Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) - "Componenta 4 - Transport durabil", aprobat la data de pe 27 septembrie 2021 de Comisia Europeană), în limita sumelor alocate și cu respectarea prevederilor și regulilor de eligibilitate stabilite la nivelul programului operațional și de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii. Eșalonarea investiției se realizează conform aspectelor ce vor fi menționate în cadrul documentației de atribuire, respectiv plata avansului de 15% în primul an și ulterior în funcție de graficul estimativ de livrare a ramelor.					

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

5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: 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. Măsuri normative necesare transunerii 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: 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 normative

7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	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 12 automotoare în tracțiune electrică pe bază de pile de combustie cu hidrogen” care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem aprobării.

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

Avizat:

**MINISTRUL FINANTELOR
ADRIAN CÂCIU**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR
ȘI PROIECTELOR EUROPENE
MARCEL-IOAN BOLOȘ**