

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 *Titlul proiectului de act normativ*

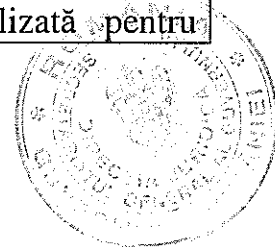
LEGE pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind stabilirea unor măsuri de urgentare a absorbției fondurilor europene

Secțiunea a 2-a *Motivul emiterii actului normativ*

1. Descrierea situației actuale

Măsurile privind mobilitatea urbană sunt finanțate în cadrul POR 2014-2020 prin Axa prioritară 3 – Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii reduse de carbon, Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă și prin Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Solicitanții eligibili ai Obiectivului specific 4.1 sunt 39 de municipii reședință de județ, iar pentru Obiectivul specific 3.2, solicitanții eligibili sunt toate celelalte orașe și municipii din România, inclusiv Municipiul București și municipiul reședință de județ Tulcea. Ghidurile solicitantului pentru primele apeluri de proiecte aferente Obiectivelor specifice 3.2 și 4.1 au fost lansate în luna iulie 2017, dar, până în prezent, gradul de depunere a cererilor de finanțare din alocarea financiară a apelurilor Obiectivului specific 3.2 este de 79.64%, iar pentru Obiectivul specific 4.1, gradul de depunere a cererilor de finanțare este mai redus, de 16.21% din alocarea financiară. Până la data inițierii prezentei note de fundamentare, nu au fost semnate contracte de finanțare aferente cererilor de finanțare depuse și, implicit, nu au fost decontate cheltuieli efectuate în cadrul proiectelor aferente acestor două Obiective specifice.

În ceea ce privește cheltuielile decontate la nivelul Programului, suma FEDR utilizată până în prezent este în valoare de 87,71 milioane euro, din care 26,97 milioane euro au fost solicitați spre rambursare de la Comisia Europeană. Conform graficelor de depunere a cererilor de rambursare transmise de beneficiari, valoarea FEDR previzionată a fi utilizată pentru

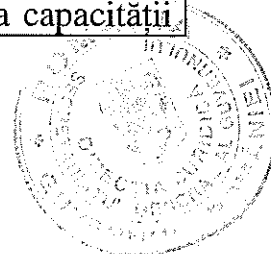


proiectele contractate până la sfârșitul anului 2018, este de 236,23 milioane euro. Însă, ținta minimă de realizat pentru evitarea dezangajării fondurilor europene în anul 2018, la nivelul Programului Operațional Regional 2014-2020 este în sumă de 858,8 milioane euro, de unde rezultă o sumă FEDR posibil a fi dezangajată la nivelul Programului Operațional Regional 2014-2020, în situația în care nu sunt luate măsuri suplimentare în regim de urgență, în valoare de 561,73 milioane euro.

Deși alocarea financiară cumulată pentru apelurile Obiectivului specific 3.2 și cel al Obiectivului specific 4.1 este 1.474,14 milioane euro (din fonduri FEDR, cu rezerva de performanță), ceea ce reprezintă aproximativ 21,80% din alocarea POR 2014-2020, de 6.760 milioane euro (FEDR, cu rezerva de performanță), până în prezent aceste Obiective specifice nu au generat cheltuieli care să poată fi rambursate conform procedurilor de către Comisia Europeană.

Dintre activitățile eligibile susținute în cadrul Obiectivelor specifice 3.2 și 4.1 din Programul Operațional Regional 2014-2020 se numără și achiziționarea mijloacelor de transport public (tramvaie, troleibuze, autobuze) și a mijloacelor de transport destinate transportului elevilor din învățământul preuniversitar de stat. Însă, întrucât în perioada de programare anterioară (2007-2013) a existat un număr redus de linii de finanțare pentru achiziția de mijloace de transport, în prezent, la nivel local există o experiență limitată în pregătirea cererilor de finanțare, precum și a procedurilor de achiziții publice privind dotarea cu mijloace de transport a unităților administrativ-teritoriale, în special cu cele ce prevăd tehnologii mai noi și mai puțin testate în România (cum ar fi autobuzele electrice).

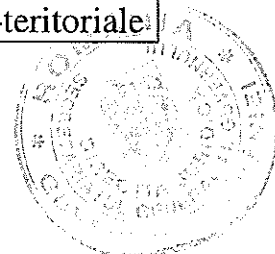
Pe lângă necesitatea urgentării absorbției fondurilor europene destinate îmbunătățirii mobilității urbane, se adaugă necesitatea urgentării investițiilor în sistemele de transport de călători pentru îmbunătățirea accesibilității și reducerea poluării generate de transporturi în mediul urban. Astfel, potrivit raportului Competitive cities (Banca Mondială), orașele românești se confruntă cu probleme serioase în ceea ce privește traficul auto, dat fiind faptul că, în perioada comunistă, orașele au fost planificate ținând cont de infrastructura de transport public pe de-o parte, iar pe de altă parte, pentru că în majoritatea orașelor românești, numărul de autovehicule a crescut exponențial (de exemplu, în București, numărul autovehiculelor a crescut de la 300.000 în 1989 la aproximativ 2.000.000 în prezent), aspect care a condus la depășirea capacității.



infrastructurii existente și la crearea blocajelor în trafic. Conform datelor INS, vehiculele rutiere înmatriculate în circulație, la sfârșitul anului 2016 însumau peste 7 milioane vehicule, ponderea celor deținute de persoanele fizice fiind de 76,2%.

Totodată, aceste probleme au fost accentuate din cauza faptului că aproape toate orașele care au beneficiat de un sistem de transport public nu au reușit prin măsuri pe termen lung să întrețină și să modernizeze parcul auto existent astfel că în multe din orașele din România sistemele de transport public au dispărut complet. În anumite cazuri, aceste sisteme au dispărut pentru că nu s-au dovedit a fi profitabile, autoritățile locale negăsind soluțiile prin care să le mențină funcționale într-un mediu al constrângerilor bugetare și să le integreze într-un sistem multimodal de transport. În urma analizelor efectuate se poate concluziona că dispariția sistemului de transport public a contribuit la scăderea mobilității populației și la o creștere a dependenței de mașina personală, aspect coroborat și cu creșterea de peste 80% a teritoriului intravilan. Lipsa fondurilor de la nivel local a contribuit și la deteriorarea fondului materialului rulant existent sau a infrastructurii specifice. Nu în ultimul rând, fragmentarea serviciului de transport public la nivelul zonelor urbane funcționale (lipsa colaborării dintre autoritățile publice locale) a condus la ineficiența acestui serviciu public, în raport cu cerințele din teritoriu.

O altă problemă la nivelul localităților din România o reprezintă accesibilitatea copiilor la unitățile de învățământ, fiind primite numeroase solicitări de a sprijini autoritățile publice locale în achiziționarea unor astfel de mijloace de transport. În conformitate cu prevederile Regulamentului de organizare și funcționare al MDRAP, DGDR – Direcția Generală Dezvoltare Regională și Infrastructură, prin intermediul Direcției Politici și Strategii asigură repartizarea și monitorizarea utilizării microbuzelor, autobuzelor și autocarelor școlare de către unitățile administrativ-teritoriale pentru a asigura transportul elevilor din unitățile de învățământ preuniversitar de stat din mediul rural, precum și din municipiile și orașele care au sate și localități componente, mijloace de transport achiziționate de MDRAP în conformitate cu Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 115/2011 privind stabilirea cadrului instituțional și autorizarea Guvernului, prin Ministerul Finanțelor Publice, de a scoate la licitație certificatele de emisii de gaze cu efect de seră atribuite României la nivelul Uniunii Europene, cu modificările și completările ulterioare, în baza rapoartelor transmise de unitățile administrativ-teritoriale.



beneficiare conform procedurilor legale în vigoare.

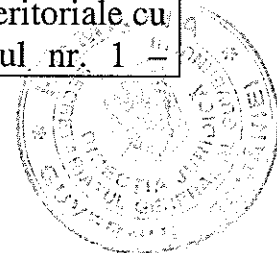
Având în vedere competența exclusivă a unităților administrativ teritoriale referitoare la gestionarea serviciului de transport public local de călători, conform Legii nr. 51/2006, privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, pentru a se stabili dacă unitățile administrativ-teritoriale doresc implicarea în cadrul proiectelor pregătite și implementate în parteneriat cu M.D.R.A.P pentru dotarea cu mijloace de transport public (tramvaie/troleibuze/autobuze electrice), M.D.R.A.P. a transmis chestionare pregătite de către experții JASPERS către toți potențialii solicitanți ai Obiectivelor specifice 3.2 și 4.1 din POR 2014-2020. Astfel, inițial a fost transmis Chestionarul nr. 1 – expresie de intenție și, ulterior, Chestionarul nr. 2 (inclusiv anexele de completat de către unitățile administrativ-teritoriale), de colectare a datelor pentru rutele pentru care se are în vedere reînnoirea parcului de material rulant aferent transportului public urban și de estimare a necesarului de mijloace de transport pe respectivele rute de transport. Unitățile administrativ-teritoriale interesate au transmis către M.D.R.A.P. ambele chestionare completate, inclusiv anexele, în termenele stabilite.

Urmare a primirii chestionarelor completate, s-a constatat că pentru Obiectivul specific 3.2, cu un grad de depunere mai ridicat al cererilor de finanțare, 4 municipii au transmis cele 2 chestionare completate pentru achiziția de mijloace de transport public, iar pentru Obiectivul specific 4.1, cu un grad de depunere a cererilor de finanțare mai redus, 20 de solicitanți eligibili au transmis ambele chestionare completate. În total, valoarea cumulată a necesarului mijloacelor de transport public pentru toate cele 24 de municipii este de aproximativ 380 milioane euro, corespunzătoare unui număr de peste 530 de vehicule care vor fi utilizate pentru echiparea transportului public local.

Datele colectate și transmise de unitățile administrativ-teritoriale în cadrul Chestionarelor 2 au făcut obiectul verificărilor realizate de către experții JASPERS.

În situația în care, ulterior, vor exista noi cereri din partea unităților administrativ teritoriale cu privire la participarea în cadrul proiectelor pregătite și implementate în parteneriat cu M.D.R.A.P pentru dotarea cu mijloace de transport, se va analiza posibilitatea redeschiderii unori noi apeluri de proiecte cu acest specific.

În ceea ce privește dotarea unităților administrativ-teritoriale cu microbuze școlare, M.D.R.A.P a transmis Chestionarul nr. 1 –



expresie de intenție, adaptat pentru acest tip de transport, către unitățile administrativ-teritoriale orașe și municipii fără sisteme funcționale de transport public, iar 71 dintre aceste orașe și municipii au răspuns pozitiv la demersul propus de M.D.R.A.P.

Cu fiecare dintre unitățile administrativ-teritoriale partenere, M.D.R.A.P. va încheia câte un acord de parteneriat în vederea stabilirii obligațiilor și responsabilităților fiecărui partener, conform prevederilor OUG nr. 40/2015, cu modificările și completările ulterioare.

Valoarea cofinanțării publice suportate de unitățile administrativ-teritoriale în cadrul fiecărui proiect este de minimum 2% din valoarea eligibilă aferentă mijloacelor de transport cu care acestea vor fi dotate prin respectivul proiect.

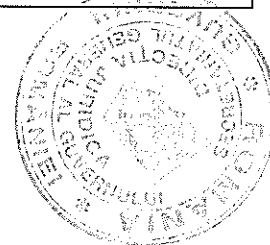
Cu referire la experiența Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice în implementarea unor asemenea proiecte, se poate menționa faptul că M.D.R.A.P. a derulat pe parcursul anilor 2014-2015 proiecte de investiții similare, respectiv a dotat unitățile administrativ-teritoriale cu microbuze școlare în baza Ordonanței de urgență nr. 115/2011 privind stabilirea cadrului instituțional și autorizarea Guvernului, prin Ministerul Finanțelor Publice, de a scoate la licitație certificatele de emisii de gaze cu efect de seră atribuite României la nivelul Uniunii Europene, cu modificările și completările ulterioare.

De asemenea, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice a accesat consultanța JASPERS în vederea pregătirii cererilor de finanțare și a documentațiilor pentru lansarea procedurilor de achiziții publice în vederea dotării unităților administrativ-teritoriale cu tramvaie/ troleibuze/ autobuze electrice (inclusiv puncte de reîncărcare) și echipamente aferente sistemelor de transport inteligente, utilizate pentru prestarea serviciului de transport public local, precum și pentru dotarea cu autobuze școlare de tip Euro 6, utilizate pentru transportul elevilor din învățământul preuniversitar de stat. La această dată, experții JASPERS au demarat etapele de pregătire a cererii de finanțare și a documentațiilor de achiziții publice.

Având în vedere gradul redus de depunere și contractare a cererilor de finanțare, cu precădere în cadrul Obiectivului specific 4.1, dar și în cadrul Obiectivului specific 3.2, inexistența la această dată a contractelor de finanțare semnate și a cheltuielilor decontate la nivelul acestor două Obiective specifice, dar și a riscului general de dezangajare a fondurilor europene la nivelul Programului Operațional Regional 2014-2020 de la finalul anului 2018, este



	<p>necesară întreprinderea unor măsuri în regim de urgență, prin identificarea unor soluții de urgentare a depunerii de cereri de finanțare, a verificării și evaluării acestora, a încheierii de contracte de finanțare și de contracte de achiziții publice, în vederea decontării unor cheltuieli eligibile din cadrul Obiectivelor specifice 3.2 și 4.1 și includerea acestora în aplicații de plată către Comisia Europeană, la finalul anului 2018.</p> <p>De asemenea, având în vedere că și pentru anul 2019 este necesară atingerea unei ținte minime de realizat la nivelul Programului Operațional Regional 2014-2020, realizarea acestor proiecte în parteneriat cu M.D.R.A.P vor putea asigura o parte din cheltuielile decontabile la Comisia Europeană pentru anul 2019.</p>
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<p>În prezent, una dintre măsurile identificate pentru reducerea riscului dezangajării, la finalul anului 2018, a fondurilor alocate POR 2014-2020 este stabilirea cadrului instituțional pentru realizarea parteneriatelor dintre Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și unitățile administrativ-teritoriale ce îndeplinesc condițiile de eligibilitate din cadrul Obiectivelor specifice 3.2 și 4.1. Prin realizarea acestui parteneriat pentru pregătirea și implementarea unor proiecte privind dotarea unităților administrativ-teritoriale cu tramvaie/troleibuze/autobuze electrice, inclusiv puncte de reîncărcare și echipamente aferente sistemelor de transport inteligente, utilizate pentru prestarea serviciului de transport public local, precum și pentru dotarea cu autobuze școlare de tip Euro 6, utilizate pentru transportul elevilor din învățământul preuniversitar de stat. Toate aceste activități vor fi derulate cu sprijinul consultanței JASPERS, se vor crea condițiile pentru depunerea și evaluarea în cursul anului 2018 a unor cereri de finanțare cu o valoare eligibilă de aproximativ 400 milioane euro, reprezentată de valoarea mijloacelor de transport utilizate pentru transportul public și de valoarea microbuzelor școlare, precum și pentru încheierea contractelor de finanțare pentru toate aceste cereri de finanțare depuse. Concomitent cu activitățile de pregătire și de evaluare a cererilor de finanțare, se vor derula procedurile de pregătire a documentațiilor de achiziții publice de către M.D.R.A.P cu expertiză JASPERS.</p> <p>Scopul parteneriatului sus-menționat este de a reglementa aspectele tehnice, financiare și de orice altă natură care pot interveni în implementarea în parteneriat a proiectelor, respectiv în procesul de achiziție a mijloacelor de transport.</p> <p>Prin urmare, MDRAP va efectua următoarele activități:</p> <p>a) Pune la dispoziția unităților administrativ-teritoriale</p>



partenere, cu sprijinul JASPERS, chestionare de stabilire a necesităților orașelor/municipiilor referitoare la mijloacele de transport public (tramvaie/troleibuze/autobuze electrice, după caz), precum și metodologii de colectare a datelor cu privire la traseele de transport public ce fac obiectul Proiectului;

b) Organizează o echipă a proiectului și stabilește un manager de proiect, prin Ordin al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice;

c) Colectează Chestionarele 1-3 completate de parteneri și le pune la dispoziția JASPERS;

d) Realizează, cu sprijinul JASPERS, analizele necesare pentru justificarea încadrării Proiectului în cerințele Obiectivului specific 3.2/4.1, pe baza informațiilor furnizate de orașe/municipii în cele 3 chestionare completate, anexate la Acord de parteneriat;

e) Elaborează, semnează și depune, în parteneriat cu autoritățile publice locale, în MySMIS cererea de finanțare și anexele solicitate de Ghidul specific, inclusiv anexele elaborate de partener;

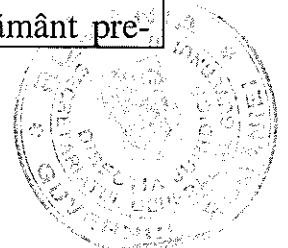
f) Organizează și derulează procedura de atribuire a contractului de achiziție publică de mijloace de transport public și de echipamentelor specifice, în conformitate cu solicitările partenerilor;

g) Monitorizează implementarea activităților stabilite prin proiecte.

În situația îndeplinirii condițiilor de mai sus, se vor putea încheia contracte de finanțare și se vor putea lansa proceduri de achiziții publice cu o valoare nerambursabilă însemnată și într-o perioadă de timp mai scurtă, ceea ce va crea condițiile pentru reducerea sumelor aflate în risc de dezangajare din cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020.

În lipsa adoptării acestei măsuri, dar și a menținerii nivelului ridicat al probabilității dezangajării sumelor din POR 2014-2020, există riscul ca o parte din contractele de finanțare ce se vor semna până la sfârșitul anului 2018 pentru Obiectivele specifice 3.2 și 4.1 să fie finanțate ulterior de la bugetul de stat, în lipsa cofinanțării de la Uniunea Europeană.

De asemenea, în lipsa acestor măsuri, calitatea serviciilor de transport public local din cadrul localităților urbane din România va scăde, aspect care va conduce la utilizarea și mai accentuată a autoturismelor personale, și implicit la creșterea poluării și a problemelor de trafic, fiind afectată calitatea vieții. Nu în ultimul rând, în lipsa unor măsuri concrete prin care să se asigure accesul copiilor din orașele mici și mijlocii la unitățile de învățământ pre-



	universitar și în contextul migrației externe ce vulnabilizează copiii ai căror părinți sunt plecați la muncă în altă țară, abandonul școlar va crește.
--	---

3. Alte informații

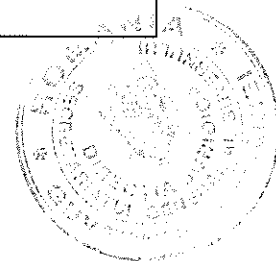
Secțiunea a 3-a
Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Nu este cazul.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Nu este cazul.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Nu este cazul.
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	Nu este cazul.
2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Nu este cazul.
3. Impactul social	Nu este cazul.
4. Impactul asupra mediului	Nu este cazul.
5. Alte informații	Nu este cazul.

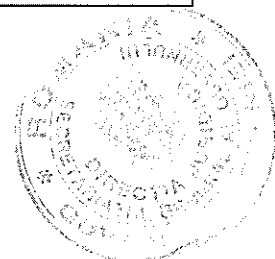
Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului de stat consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

-Milioane lei-

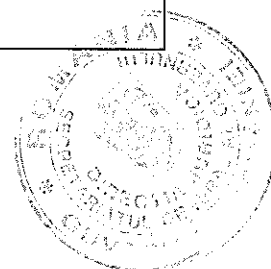
Indicatori	An curent	Următorii 4 ani				Media următorilor 5 ani, după anul curent
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) bugetul de stat, din	0					



acesta: -impozit pe profit -impozit pe venit b)bugete locale: -impozit pe profit c)bugetul asigurărilor sociale -contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare din care: a) bugetul de stat, din acesta: - cheltuieli de personal - bunuri și servicii b) bugete locale: - cheltuieli de personal - bunuri și servicii c)bugetul asigurărilor sociale - cheltuieli de personal - bunuri și servicii	0					
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	0					
4. Propuneri pentru acoperirea creșterilor de cheltuieli	Nu este cazul					
5. Propuneri pentru acoperirea scăderilor de venituri	Nu este cazul					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul					
7. Alte informații	Nu este cazul.					
Secțiunea a 5-a Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare						

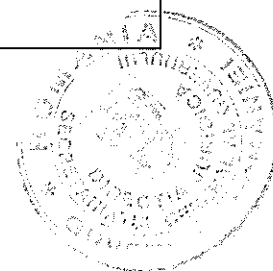


<p>1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</p> <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.</p>	
<p>1¹ Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice.</p>	<p>Nu este cazul.</p>
<p>2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare</p>	<p>Nu este cazul.</p>
<p>3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare</p>	<p>Nu este cazul.</p>
<p>4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene</p>	<p>Nu este cazul.</p>
<p>5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente</p>	<p>Nu este cazul.</p>
<p>6. Alte informații</p>	<p>Nu este cazul.</p>
<p><i>Secțiunea a 6-a</i></p>	



Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectivul proiectului de act normativ	Nu este cazul.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	A fost efectuată consultarea structurilor asociative.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Nu este cazul.
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de	Proiectul prezentului act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr.559/2018.



Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	
6. Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ	
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Prezentul act normativ a fost elaborat cu aplicarea prevederilor Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.
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 cetățeanului sau diversității biologice	Nu este cazul.
3. Alte informații	Nu este cazul
Secțiunea a 8-a Măsuri de implementare	
1. Măsuri de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrative publice centrale și/sau locale - înființarea sau extinderea competenței instituțiilor existente	Nu este cazul
2. Alte informații	Nu este cazul.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind stabilirea unor măsuri de urgentare a absorbției fondurilor europene, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU

VIORICA DÂNCILĂ

