

EXPUNERE DE MOTIVE

Proiectul de lege privind unele măsuri în domeniul fondurilor europene reglementează cadrul general pentru o serie de obiective specifice pe care România le are în domeniul fondurilor europene și anume:

- a) Asigurarea cadrului general de implementare a proiectelor mai ales cele din domeniul infrastructurii cu finanțare din fonduri europene atât pentru perioada de programare 2014-2020 cât și pentru perioada de programare 2021-2027;
- b) Asigurarea condițiilor generale pentru descentralizarea procesului decizional în domeniul fondurilor europene la nivel regional cât și pentru flexibilizarea utilizării fondurilor europene precum și pentru utilizarea eficientă a fondurilor europene alocate României;
- c) Pregătirea portofoliului de proiecte de infrastructură necesar pentru autoritățile publice centrale/locale pentru perioada de programare 2021-2027;
- d) Stabilirea măsurilor necesare pentru a asigura buna implementare a proiectelor de infrastructură ale României în vederea evitării riscului de dezangajare în anul 2020;
- e) Asigurarea surselor de finanțare pentru implementarea proiectelor de infrastructură făcute în perioada de programare 2007-2013 care nu mai pot fi făcute în viitoarea perioadă de programare;
- f) Stabilirea cadrului general pentru includerea la finanțare din fonduri europene a programelor naționale din domeniul infrastructurii;

Reglementarea cadrului general pentru obiectivele specifice de mai sus are un caracter de urgență având în vedere următoarele considerente:

1. Riscul de dezangajare, respectiv de pierdere a fondurilor europene alocate României este pentru anul 2020, în valoare de 2,1 mld euro - în lipsa reglementării urgente a măsurilor specifice pentru evitarea riscului de dezangajare România poate pierde o parte din sumele alocate în anul 2017;

2. Pregătirea portofoliului de proiecte al României pentru perioada de programare 2021-2027, mai ales a portofoliului de proiecte din domeniul infrastructurii de interes național/local și regional precum și a portofoliului de proiecte pentru domeniul de specializare inteligentă - în lipsa pregătirii din timp a acestui portofoliu de proiecte există riscul de a se genera întârzieri în implementarea proiectelor de infrastructură și de specializare inteligentă, cu impact asupra riscului de dezangajare, care poate afecta grav bugetul alocat prin Politica de Coeziune în valoare de 30,566 mld euro și bugetul de stat/bugetele locale care vor trebui să suporte cheltuielile pentru care cofinanțarea comunitară ar putea fi dezangajată. Menționăm că în anul 2023 trebuie să se ajungă la un maxim al implementării și solicitării cheltuielilor la rambursare, având în vedere faptul că prin suprapunerea celor două perioade de programare 2014-2020 și 2021-2027 în anul 2023 există risc de dezangajare atât pentru alocarea anului 2020 din prima perioadă de programare, cât și pentru alocarea anului 2021, inclus în cea de-a doua perioadă de programare;

3. Descentralizarea procesului decizional al managementului la nivel regional și la nivelul marilor beneficiari - nefinalizarea procesului de descentralizare necesar pentru perioada de programare 2021-2027 riscă să blocheze negocierile cu Comisia Europeană pentru încheierea acordului de

parteneriat dar și pentru elaborarea cadrului instituțional și programelor operaționale necesare în vederea accesării de fonduri europene în perioada de programare 2021-2027;

4. Asigurarea surselor de finanțare din bugetul de stat pentru proiectele de infrastructură care sunt făcute din perioada de programare precedentă, respectiv din perioada de programare 2007-2013 - în lipsa surselor de finanțare pentru continuarea implementării și finalizarea acestor proiecte conform contractelor de finanțare, România riscă să returneze Comisiei Europene suma de 2,3 mld lei care poate să afecteze grav bugetul României pe termen scurt;

5. Reglementarea cadrului legal pentru includerea unor programe naționale la finanțare din fonduri europene - în lipsa cadrului general de reglementare pentru programele naționale la sfârșitul perioadei de programare actuale crește exponențial riscul de pierdere a fondurilor alocate României estimat la aproximativ 2,1 mld euro;

Expunerea de motive pentru fiecare obiectiv specific este prezentată mai jos:

I-Măsurile pentru asigurarea descentralizării procesului decizional al fondurilor europene, la nivel regional

Comisia Europeană a propus în mai 2019 un pachet legislativ privind perioada de programare 2021-2027, conform căruia alocările dedicate României din fondurile aferente Politicii de Coeziune însumează 30,566 miliarde euro (prețuri curente) și sunt distribuite pe fonduri astfel:

- Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR): 17,715 miliarde euro, inclusiv 392 milioane euro pentru Cooperare Teritorială Europeană,
- Fondul Social European Plus (FSE+): 8,385 miliarde euro,
- Fondul de Coeziune (FC): 4,499 miliarde euro, inclusiv alocarea de 1,091 miliarde euro, transfer către Mecanismul pentru Interconectarea Europei (Connecting Europe Facility - CEF).

Totodată, propunerea legislativă include o serie de reglementări mai restrictive în comparație cu cele ale actualei perioade de programare (regula de dezangajare $(n+2)$, concentrarea tematică privind 35% din alocarea FEDR pentru Obiectivul de Politică 1), prevederi care se vor reflecta negativ în implementare, cu impact la nivelul gradului de absorbție a fondurilor europene 2021-2027 și, implicit, asupra gradului de risc de dezangajare a acestora, cât și asupra atingerii obiectivelor generale și specifice ale programelor operaționale.

Este de menționat că Obiectivul de Politică 1 (*O Europă mai inteligentă - o transformare economică inovatoare și inteligentă*) include specializarea inteligentă, consolidarea capacităților de cercetare și inovare și adoptarea de tehnologii avansate, digitalizare pentru cetățeni, companii și autorități publice, accelerarea creșterii și competitivității IMM-urilor, inclusiv prin investiții productive.

Ministerul Fondurilor Europene (MFE) a început procesul de pregătire a documentelor de programare pentru perioada 2021-2027 și, în acest context, au avut loc, în perioada mai - decembrie 2019, 5 runde informale de negociere între autoritățile române și Comisia Europeană.

De asemenea, în cadrul grupurilor de lucru organizate corespunzător fiecăruia dintre obiectivele de politică, cu participarea ministerelor de linie, a

reprezentanților societății civile, mediului de afaceri, mediului academic, a organizațiilor reprezentative pentru autoritățile publice locale, etc., au fost propuse principalele priorități strategice naționale și categorii de intervenție.

În cadrul întâlnirilor organizate de MFE cu privire la mecanismul instituțional propus pentru perioada 2021-2027 și elaborarea strategiilor urbane și regionale, la care au participat reprezentanți ai Comisiei Europene, ai Ministerului Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației (MLPDA), Agențiilor de Dezvoltare Regională, Asociației Orașelor din România (AOR), Asociației Municipiilor din România (AMR) și Uniunii Naționale a Consiliilor Județene din România (UNCJR) s-au desprins următoarele concluzii:

- Amânarea unei decizii cu privire la arhitectură va avea repercusiuni asupra adoptării programelor operaționale și întârzierea procesului de negociere cu Comisia Europeană (CE) în ceea ce privește documentele programatice pentru perioada 2021-2027;
- Propunerea descentralizării este susținută în unanimitate de reprezentanții autorităților publice locale, indiferent de apartenența politică, toți având ca obiectiv dezvoltarea comunităților locale, ținând cont de specificul local și implicit a României, fără adâncirea disparităților de dezvoltare regională.

Comisia Europeană a subliniat la data de 15 ianuarie 2020 că indiferent de decizia politică privind arhitectura instituțională, că nu va mai aproba un Program Operațional dedicat intervențiilor la nivel regional similar celui actual, implementat la nivel național, supercentralizat și cu o diversitate de sectoare care exced competenței MLPDA și nici crearea unui program de anvergură Programului Operațional Regional (POR) actual care ridică probleme în implementare. Conform calendarului agreed informal cu reprezentanții CE, primele proiecte ale documentelor de programare pentru perioada 2021-2027 (Acord de Parteneriat și propuneri de programe operaționale) vor fi elaborate până în luna martie 2020.

În acest sens, la nivel regional pentru a asigura descentralizarea procesului decizional al fondurilor structurale este necesar să funcționeze, cu respectarea Regulamentului Financiar al Comisiei Europene, Autorități de Management care să gestioneze Programele Operaționale care ar urma să fie operaționale la nivelul regiunilor, începând cu perioada de programare 2021-2027.

Autoritățile de Management îndeplinesc funcțiile prevăzute de reglementările legale naționale și europene, printre care cele mai importante sunt funcția de angajare a cheltuielilor prin semnarea contractelor de finanțare cu beneficiarii, funcția de plată în relația cu beneficiarii, funcția de constatare a neregulilor și de stabilire a creanțelor, precum și funcția de autorizare a cheltuielilor, conform legii.

Pentru exercitarea acestor funcții ale Autorităților de Management, la nivelul Programelor Operaționale Regionale este necesar să se creeze cadrul legal necesar pentru exercitarea acestora, întrucât deciziile pe care ar urma să le adopte în calitate de autorități de management sunt decizii care au la bază utilizarea de fonduri publice.

În prezent România derulează etapele de negociere cu Comisia Europeană, fiind la a 5-a rundă de negocieri pentru stabilirea cadrului partenerial, programelor operaționale, arhitecturii instituționale precum și a tuturor mecanismelor necesare pentru utilizarea fondurilor estimate pentru cadrul financiar multianual 2021-2027

la suma de 30,566 mld euro din care 17,544 mld euro din Fondul European de Dezvoltare Regională, 8,3 mld din Fondul Social European precum și suma de 4,4 mld din Fondul de Coeziune;

În cadrul procesului de negociere, Comisia Europeană a solicitat ca România să își definitiveze arhitectura instituțională pentru viitoarele Programe Operaționale și viitoarele Autorități de Management, iar una dintre componentele arhitecturii vizează și descentralizarea Programului Operațional Regional și transferul deciziei către structurile regionale, respectiv către Agențiile de Dezvoltare Regională.

Întrucât Autoritățile de Management ale Programelor Operaționale Regionale nu pot funcționa fără a fi asigurate funcțiile de angajare a cheltuielilor, de plată, constatare a neregulilor și recuperarea creanțelor, autorizare de cheltuieli și emitere de declarații de cheltuieli, pentru a nu bloca procesul de negociere cu Comisia Europeană în stabilirea cadrului partenerial aferent perioadei de programare 2021-2027 dar și pentru a nu genera întârzieri în implementarea viitoarelor programe operaționale cu impact asupra pierderii de fonduri externe nerambursabile alocate României, prin prezentul proiect de lege se propune ca Agențiile pentru Dezvoltare Regională organizate potrivit legii, să îndeplinească funcția de Autoritate de Management pentru Programele Operaționale Regionale, organizate la nivelul regiunilor.

Se instituie obligația ca Agențiile pentru Dezvoltare Regională, organizate potrivit legii, pentru fondurile alocate prin bugetul de stat pentru asigurarea cofinanțării, pentru fondurile europene și cele aferente asistenței tehnice să încheie acorduri de finanțare cu Autoritatea de Certificare și Plată din cadrul Ministerului Finanțelor Publice, în temeiul cărora să se efectueze plăți către beneficiarii programelor operaționale, precum și cheltuielile privind asistența tehnică.

Prezentul proiect de lege creează cadrul legal pentru ca Autoritățile de Management ale Programelor Operaționale Regionale care funcționează la nivelul Agențiilor de Dezvoltare Regională să exercite activitatea de constatare a neregulilor și de stabilire a creanțelor, în conformitate cu prevederile OUG nr. 66/2011 privind prevenirea, constatarea și sancționarea neregulilor apărute în obținerea și utilizarea fondurilor europene și/sau a fondurilor publice naționale aferente acestora, cu modificările și completările ulterioare, în mod direct sau prin delegare către un Organism Intermediar.

Prezentul proiect de lege reglementează înființarea la nivelul Ministerului Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației a unei structuri de specialitate care să asigure coordonarea unitară a Autorităților de Management ale Programelor Operaționale Regionale pentru perioada de programare 2021-2027.

II - Măsurile pentru implementarea proiectelor cu finanțare din fonduri - structurale în vederea evitării riscului de dezangajare pentru perioada de programare 2014- 2020

Proiectele de infrastructură sunt investiții publice de importanță strategică pentru România, care asigură creșterea calității vieții, conectivitatea cu coridoarele de transport transeuropene și creșterea mobilității populației și a mărfurilor. Întârzierea implementării proiectelor de infrastructură are impact direct asupra pierderii de sume alocate României prin Programul operațional

Infrastructură Mare (POIM), context care impune reglementarea unor măsuri pentru diminuarea acestei categorii de risc.

Pentru anul 2020 riscul de decommitere la nivelul tuturor programelor operaționale este estimat în valoare de 2.154,81 mil. euro, iar cele mai mari valori ale riscului de decommitere sunt înregistrate la nivelul POIM, cu valoarea de 778,17 mil. euro, Programului operațional Regional cu valoarea de 740,13 mil euro și a Programului operațional Capital Uman cu o valoare de 382,16 mil euro. Riscul de dezangajare acționează de îndată, la sfârșitul anului calendaristic prin dezangajarea automată a sumelor din bugetul UE alocat României.

Riscul de dezangajare este concentrat în cea mai mare parte în zona proiectelor de infrastructură de transport, energie, mediu și în zona proiectelor de dezvoltare regională.

Aceste proiecte de infrastructură sunt sezoniere, implementarea lor concentrându-se în perioada martie 2020 - noiembrie 2020. Executarea lucrărilor depinde pe de o parte de temperatura exterioară și de starea vremii, deoarece în funcție de aceasta se organizează șantierele de către executanții de lucrări, iar pe de altă parte de contractele de achiziție publică legal încheiate.

Reglementările legale în vigoare, interne și internaționale, și necesitatea asigurării cadrului legal și a condițiilor necesare realizării obiectivelor și a obligațiilor asumate de către România reprezintă contextul care impune reglementarea unor măsuri pentru implementarea proiectelor cu finanțare din fonduri nerambursabile europene în vederea evitării riscului de dezangajare pentru anul 2020 precum și de modificare și completare a unor acte normative.

În condițiile necesității asigurării îmbunătățirii cadrului de implementare a proiectelor de infrastructură finanțate prin fonduri structurale, în vederea evitării decommiterii la nivelul POIM, se impune reglementarea acestor măsuri.

Astfel, pentru a se asigura o implementare mai eficientă și eficace se reglementează o serie de măsuri, după cum urmează:

- Tratarea rezervelor de implementare, similar cu prevederile OUG nr.83/2016, privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative;
- Asigurarea unui flux financiar corespunzător (cesiunea de creanțe, plata subcontractorilor),
- Implementarea proiectelor de infrastructură finanțate din fonduri structurale, de către unități administrativ-teritoriale. Lista proiectelor pentru care se va delega implementarea către unități administrativ-teritoriale se va aproba prin ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor, cu avizul Ministerului Fondurilor Europene,
- Implementarea proiectelor de infrastructură finanțate din fonduri structurale de către structurile teritoriale/ regionale ale administratorilor legali CNAIR / CNCF CFR, lista activităților care vor fi executate pentru implementarea acestor proiecte fiind detaliată în proiectul de lege;
- Gestionarea eficientă a proiectelor (trecerea la articole comasate, măsuri pentru relocarea de utilități care situate pe amplasamentele proiectelor),
- Amortizarea accelerată în cazul proiectelor finanțate din schema ajutorului de stat pentru cercetare-dezvoltare,
- Angajarea experților tehnici necesari implementării proiectelor finanțate din fonduri europene,

- Autorizarea și avizarea unor modificări ale proiectelor finanțate din fonduri europene.

Având în vedere analizele efectuate la nivelul Autorităților de Management, precum și la nivelul ministerelor de resort, precum și concluziile rezultate în urma întâlnirilor cu reprezentanții autorităților locale, modificările propuse vor asigura diminuarea riscului de dezangajare.

Comasarea articolelor de deviz este una dintre posibilele măsuri de simplificare a implementării proiectelor, respectiv necesitatea simplificării modalităților de gestiune la toate nivelurile, precum și pentru a simplifica și consolida orientarea către rezultate a fondurilor, având în vedere prevederile pct. 49 și 96 din preambulul Regulamentului CE nr. 1303/2013 de stabilire a unor dispoziții comune. De asemenea, au fost avute în vedere și cerințele din preambulul acestui regulament care fac referire la scopul general de a reduce sarcina administrativă asupra beneficiarilor și principiul proporționalității.

Transferul unor activități către unitățile administrativ teritoriale nu presupune cedarea permanentă a unor obligații de furnizare a unor servicii publice, ci delegarea unor sarcini operaționale, respectiv realizarea unor activități punctuale, clar definite și cu caracter temporar.

Întrucât calitatea de beneficiar al contractului de finanțare rămâne administratorilor de infrastructură, responsabilitatea finală a îndeplinirii obiectivelor proiectelor de infrastructură va aparține tot acestora.

Ca urmare a exprimării voinței exprese de către unitățile administrativ teritoriale, preluarea implementării proiectelor de infrastructură se va face prin semnarea unui protocol de implementare a proiectului, cu condiția ca aceste proiecte să fi fost incluse în lista proiectelor de infrastructură aprobată prin ordinul ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor, cu avizul Ministerului Fondurilor Europene.

În cadrul acestor proiecte specifice de infrastructură interesul local se poate identifica, întrucât este clar integrat în interesul național. Astfel, dezvoltarea unor elemente de infrastructură națională specifice contribuie atât la dezvoltarea socio-economică a unor comunități locale, fiind și părți esențiale ale unui sistem național de infrastructură care deservește dezvoltarea economică la nivelul întregii țări.

Prin promovarea măsurilor propuse se asigură astfel condițiile pentru buna implementare a proiectelor finanțate din fonduri europene din sectoarele de transport, mediu și energie, dezvoltare urbană, regenerare urbană, eficiență energetică și iluminat public, care contribuie la:

- reducerea emisiilor de carbon, prin dezvoltarea unei mobilități curate, sigure și conectate;
- asigurarea accesului populației la rețele de alimentare cu apă și evacuarea apelor uzate;
- eficiență energetică, prin dezvoltarea capacităților de producere a energiei regenerabile.

Administratorul de infrastructură rutieră C.N.A.I.R. precum și administratorul de infrastructură de transport feroviară Compania Națională de Căi Ferate CFR SA, numită în continuare CNCF CFR potrivit proiectului de lege pot delega atribuțiile de implementare către structurile teritoriale ale acestora, respectiv către Direcțiile Regionale de Drumuri și Poduri denumite în continuare DRDP și către Direcțiile Regionale de Căi Ferate denumite în continuare DRCFR pentru a asigura implementarea unor proiecte de infrastructură de transport

rutier/feroviar cu sursă de finanțare din fonduri europene și buget de stat pentru asigurarea cofinanțării, prin încheierea unui protocol de implementare.

Administratorul de infrastructură rutieră C.N.A.I.R., precum și administratorul de infrastructură de transport feroviară CNCF CFR, pe de o parte și autoritățile publice locale direct interesate pe de alta parte pot înființa unități de implementare a proiectelor de infrastructură de transport rutier/feroviar cu finanțare din fonduri europene.

Pentru proiectele de infrastructură de impact major, numite proiecte mari de infrastructură, administratorul de infrastructură rutieră C.N.A.I.R. și administratorul de infrastructură feroviară CNCF CFR, pot înființa companii de proiect sub forma unor societăți comerciale pe acțiuni organizate în conformitate cu prevederile Legii nr. 31/1990 privind societățile comerciale, cu modificările și completările ulterioare, care vor funcționa sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, cu acționariat Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, CNAIR/ CNCF CFR și autorități ale administrației publice locale.

Prin proiecte mari de infrastructură în sensul prevederilor proiectului de lege se înțeleg proiecte de infrastructură rutieră/feroviară situate pe rețeaua TEN-T Core, de natura: autostrăzilor, drumurilor expres și a liniilor de cale ferată.

III. Măsurile financiare în vederea finalizării proiectelor fazate finanțate din fondurile Uniunii Europene aferente perioadei de programare 2014-2020

Începând cu anul 2014, Autoritatea de Management pentru Programul operațional sectorial „Mediu” a identificat în portofoliul de finanțare existența unor proiecte cu risc de nefinalizare.

În conformitate cu Decizia C(2015) 2771, în situația în care un proiect nu se poate finaliza în perioada de programare 2007-2013, acesta poate fi împărțit în două etape, astfel încât etapa I să poată fi finanțată în perioada de programare 2007-2013, urmând ca finalizarea proiectului să fie realizată în etapa a doua, respectiv în perioada de programare 2014-2020.

În acest sens, au fost propuse spre eșalonare, în conformitate cu prevederile Deciziei C(2015) 2771 final din 30.04.2014 de modificare a Deciziei C(2013)1573 privind aprobarea orientărilor referitoare la încheierea programelor operaționale adoptate pentru a beneficia de asistență din partea Fondului European de Dezvoltare Regională, a Fondului Social European și a Fondului de Coeziune (2007-2013).

În urma analizelor efectuate la acest moment, ținând cont de stadiul de implementare al proiectelor la acea dată, cu risc de nefinalizare în perioada de eligibilitate, au rezultat proiecte care au fost etapizate, etapa II fiind finanțată din perioada de programare 2014-2020 prin Programul operațional „Infrastructură mare”.

Astfel că, au fost etapizate un număr de 41 proiecte majore. Valoarea eligibilă estimată totală a acestor proiecte a fost de 3.854,48 milioane euro din care contribuția UE a fost în valoare totală de 3.055,44 milioane euro. Valorile eligibile ale etapei a doua, aferente proiectelor majore etapizate a fost de 1.164,30 mil. euro, din care contribuție UE aproximativ 898,60 milioane euro. Suplimentar proiectelor majore au fost etapizate un număr de 11 proiecte nemajore. Valoarea eligibilă estimată totală a acestor proiecte a fost de 326,29 milioane euro din care contribuția UE a fost în valoare totală de 255,72 milioane

euro. Valorile eligibile ale etapei a doua aferente proiectelor nemajore etapizate au fost de 132,83 milioane euro din care contribuție UE aproximativ 106,01 milioane euro.

Toate aceste proiecte etapizate au făcut obiectul finanțării din Programul operațional „Infrastructură mare”, valoarea acestora raportându-se la valorile aferente perioadei de programare 2007-2013, moment la care acestea au fost elaborate și aprobate. Faza II a cuprins toți acei indicatori fizici și financiari care nu au putut fi realizați în cuprinsul fazei I.

Având în vedere faptul că, perioada de eligibilitate a actualei perioade de programare 2014-2020 se va încheia la 31.12.2023, la nivelul Autorității de management pentru Programul operațional „Infrastructură mare” s-au efectuat o serie de analize cu privire la stadiul proiectelor la această dată și posibilitatea încadrării acestora în limitele stabilite prin documentele programatice.

În urma acestei analize s-a ajuns la concluzia ca o serie de proiecte fazate nu se vor încadra în termenele stabilite, având în vedere necesarul de finanțare pentru finalizarea lucrărilor rămase de executat.

Acest necesar de finanțare este generat de o serie de factori cum ar fi:

- întârzieri, atât în atribuirea contractelor de achiziție publică, cât și în procesul de implementare a proiectelor din cauze complexe;
- necesitatea actualizării devizelor generale aferente contractelor de investiții în vederea asigurării unei implementări adecvate a proiectelor, pentru a evita situațiile în care contractele reziliate la un progres fizic de circa 80%, care să nu poată fi atribuite din cauza valorii subevaluate a restului de execuție. Această necesitate este generată de faptul că devizele generale ale proiectelor au fost elaborate la nivelul anilor 2005-2006, când au fost inițial aprobate, față de costurile înregistrate la momentul execuției 2020;
- nefinalizarea activităților contractuale pe anumite componente ar conduce la neatingerea obiectivelor generale ale proiectului, precum și la declararea întregului proiect ca neeligibil având ca și consecință, retragerea finanțării nerambursabile pentru întregul proiect (valoarea ambelor faze ale proiectului).

De asemenea, alocarea de fonduri de la bugetul de stat este necesară în vederea finanțării cheltuielilor apărute datorită următorilor factori:

- în contracte: revendicări ale firmelor contractante în baza prevederilor contractuale, aprobate/acceptate în prealabil de autoritatea contractantă și/sau stabilite de comisia de judecare a disputelor, de instanțele de arbitraj și/sau de judecată;

- costurile de asistență legate de procedura de soluționare a disputelor existente între părți, de asistența și expertiză juridică și tehnică, costurile de arbitraj și/sau de judecată;

- costurile ocazionate de expertiza tehnică necesară pentru unele proiecte. Spre exemplu, necesitatea unei expertize tehnice poate surveni ca urmare a unor situații neprevăzute sau de urgență;

- întârzierile înregistrate în procesul de implementare sau în obținerea avizelor/autorizațiilor necesare demarării lucrărilor;

- obligativitatea beneficiarilor de a suporta costurile de asistență legate de procedura de soluționare a disputelor existente între părți, de asistența și expertiză juridică și tehnică, costurile de arbitraj și/sau de judecată;

- alte sume necesare continuării și finalizării proiectelor în vederea atingerii obiectivelor stabilite.

Pentru deblocarea acestor situații se impune asigurarea unor sume de la bugetul de stat, în vederea finalizării execuției contractelor și atingerea obiectivelor stabilite prin contractele de finanțare.

Aceste măsuri apar ca o excepție de la prevederile art. 12 alin. (3) din OUG 40/2015, cu modificările și completările ulterioare, având în vedere faptul că beneficiarii proiectelor vizate de proiectul de lege, sunt operatorii de apă, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare și Consilii Județene. Toate aceste măsuri fiind aplicate operatorilor de apă nu implică ajutor de stat, întrucât, potrivit avizului Consiliului Concurenței finanțarea din Programul Operațional Infrastructură Mare a investițiilor în sectorul de apă și apă uzată nu implică elemente de ajutor de stat.

Neadoptarea acestor măsuri va conduce la blocarea contractelor semnate, la întârzierea implementării proiectelor, existând riscul de a nu se îndeplini obiectivele până la termenele stabilite prin documentele programatice cu consecința recuperării de către Comisia Europeană a sumelor decontate până la finalizarea perioadei de eligibilitate, respectiv posibilitatea de aplicare de corecții financiare suplimentare României.

Față de cele prezentate mai sus, este necesară alocarea de la bugetul de stat a sumei estimate de 360 mil lei în vederea finalizării proiectelor fazate.

Prin prezentul proiect de lege se urmărește alocarea unor fonduri pentru:

a) costuri aferente finalizării investiției pentru contractele încheiate între beneficiari și furnizorii de produse, prestatorii de servicii și executanții de lucrări, cu care aceștia au încheiat contracte, precum și costuri legate de relansarea procesului de achiziție, în vederea atingerii obiectivelor proiectelor, în baza unei justificări întemeiate;

b) finanțarea costurilor suplimentare necesare semnării contractelor, ca urmare a depășirii bugetelor alocate inițial;

c) pretenții financiare ale firmelor contractate conform prevederilor contractuale, aprobate/acceptate în prealabil de autoritatea contractantă și/sau stabilite de comisia de judecare a disputelor, de instanțele de arbitraj și/sau de judecată;

d) costuri suplimentare necesare finalizării lucrărilor din motive neimputabile contractorului și beneficiarului, printr-o justificare temeinică;

e) costurile de asistență și expertiză juridică și tehnică pentru arbitraj, procedura de soluționare a disputelor existente între părți și/sau judecată;

f) suplimentarea bugetelor contractelor de asistență tehnică și supervizare pentru atingerea obiectivelor proiectelor, din motive neimputabile contractorului și beneficiarului, de la caz la caz, în baza unei justificări întemeiate;

g) cheltuieli neeligibile declarate de misiunile de audit/verificare, care nu sunt imputabile beneficiarilor;

h) alte sume necesare continuării și finalizării proiectelor fazate finanțate din fondurile Uniunii Europene aferente perioadei de programare 2014-2020.

Beneficiarii proiectelor finanțate din Programul Operațional Infrastructură Mare care vor beneficia de aceste sume sunt instituții/organe de specialitate ale administrației publice centrale/locale și operatorii de apă.

IV - Instituirea cadrului general pentru introducerea Programelor naționale la finanțare din fonduri europene

Includerea la finanțare a programelor naționale din fonduri nerambursabile europene trebuie să fie în concordanță cu Regulamentele Comisiei Europene precum și cu obiectivele specifice ale programelor operaționale.

În lipsa unui cadru legal specific Programele Naționale incluse la finanțare pot conduce la blocarea fonduri nerambursabile alocate României sau la întreruperea programelor operaționale.

Prin proiectul de lege s-a urmărit crearea cadrului legal necesar pentru finanțarea din fonduri europene a programelor naționale respectiv asigurarea surselor de finanțare pentru programele naționale necesare cofinanțării.

De asemenea prin proiectul de lege s-a stabilit necesitatea evaluării programelor naționale din perspectiva reglementărilor de mediu astfel încât să se evite riscul de declanșare a procedurilor de infringement ca urmare a nerespectării procedurilor de reglementare asupra mediului.

S-a stabilit de asemenea prin proiectul de lege că o condiție pentru includerea la finanțare a programelor naționale este determinată de existența proprietății publice/private asupra elementelor de infrastructură care se generează prin implementarea proiectelor din cadrul programelor naționale.

Dacă din implementarea programelor naționale rezultă că este necesară selectarea unor operatori de servicii publice atunci selectarea acestora și încheierea contractelor de delegare a serviciilor publice se va realiza numai cu respectarea prevederilor legale în vigoare și cu derularea unor proceduri competitive cu excepția situațiilor în care Regulamentele Comisiei Europene nu prevăd altfel.

V- Măsurile pentru pregătirea portofoliului de proiecte destinat finanțării din fonduri externe nerambursabile, pentru perioada de programare 2021-2027

Având în vedere negocierile în curs privind Cadrul Financiar Multianual (CFM) propus de Comisia Europeană pentru perioada de programare 2021-2027 este necesară realizarea măsurilor de programare aferente, precum și necesitatea creării premiselor pentru un grad de absorbție ridicat, care să asigure un impact semnificativ al acestor fonduri în economia României.

Pentru a evita dezangajarea fondurilor la sfârșitul anului 2023, se estimează că cel puțin 50% din totalul proiectelor de investiții ar trebui elaborate astfel încât activitățile din cadrul acestora să demareze cel târziu la sfârșitul anului 2021.

Pregătirea, elaborarea și aprobarea documentațiilor tehnico-economice pentru proiectele de infrastructură din domenii de importanță strategică pentru România cum sunt: infrastructura de transport de interes național, apă și apă uzată, managementul deșeurilor, dezvoltarea urbană, regenerarea urbană și infrastructura rutieră locală necesită perioade de timp de aproximativ 2-3 ani. De aceea, elaborarea acestora trebuie demarată încă dinaintea aprobării programelor operaționale pentru a se asigura în timp util un portofoliu de proiecte cât mai matur pentru a se diminua astfel riscul de dezangajare la sfârșitul anului 2023.

Planificarea cheltuielilor ce vor fi alocate pentru pregătirea proiectelor mari de infrastructură de transport face referire cu precădere la portofoliul de proiecte ce urmează să fie incluse pe lista Programului Operațional pentru Transport în exercițiul bugetar 2021-2027.

Prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016 a fost aprobat Master Planul General de Transport al României, document strategic de dezvoltare a infrastructurii de transport rutier, feroviar, aerian, naval și intermodal/multimodal, sursele de finanțare pentru dezvoltarea infrastructurii de transport, strategia de implementare a proiectelor de dezvoltare a infrastructurii de transport precum și asigurarea activității de întreținere și reparații curente pentru infrastructura de transport până în anul 2030.

Strategia de implementare a Master Planului General de Transport al României reprezintă o prioritizare a proiectelor și includerea lor în sursele de finanțare pentru cele două exerciții financiare: 2014-2020 și respectiv 2021-2027.

Acest document strategic are ca instrument de decizie Modelul Național de Transport, care utilizează date de natură economică, demografică și de transport pe baza cărora se determină prognozele de trafic pentru toate modurile de transport la nivelul unui proiect de infrastructură utilizate pentru fundamentarea analizei cost-beneficiu în vederea prioritizării proiectelor.

Situația actuală a infrastructurii de transport rutier conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică la 31.12.2018 este următoarea: drumurile publice totalizează 86.234 km, din care 17.740 km (20,6%) drumuri naționale, 35.085 km (40,7%) drumuri județene și 33.409 km (38,7%), drumuri comunale.

În ceea ce privește starea tehnică a drumurilor publice, 38,4% din lungimea drumurilor modernizate și 46,6% din lungimea drumurilor cu îmbrăcămînți ușoare rutiere aveau durata de serviciu depășită.

Din totalul drumurilor naționale, 34,9% (6.194 km) erau drumuri europene, 4,6% (823 km) autostrăzi. Drumurile județene erau în proporție de 40,4% drumuri modernizate și 38,2% dintre drumurile comunale erau drumuri pietruite.

La sfârșitul anului 2018 comparativ cu finalul anului 2017, lungimea autostrăzilor crescuse cu 7,9%, respectiv cu 60 km.

Master Planul General de Transport propune prioritizarea proiectelor de infrastructură rutieră în funcție de performanța lor economică și stabilește strategii de implementare în funcție de resursele financiare disponibile.

Situația actuală a infrastructurii de transport feroviar conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică la 31.12.2018 este următoarea: liniile de cale ferată de folosință publică în exploatare însumau 10.765 km, din care 10.627 km (98,7%) linii cu ecartament normal, 134 km (1,3%) linii cu ecartament larg și 4 km linii cu ecartament îngust.

La aceeași dată, lungimea simplă a liniilor de cale ferată în exploatare electrificate era de 4.029 km, reprezentând 37,4% din rețeaua de căi ferate în exploatare.

Master Planul General de Transport propune creșterea atractivității transportului pe calea ferată și îmbunătățirea condițiilor de deplasare prin modernizarea rețelei feroviare naționale și prin dezvoltarea serviciilor feroviare atât prin finalizarea lucrărilor începute la calea ferată cât și prin demararea de noi modernizări ale coridoarelor TEN-T, căilor ferate de importanță economică și turistică.

Referitor la transportul naval, Master Planul General de Transport se concentrează pe investiții care urmăresc dezvoltarea infrastructurii portuare și a rutelor pe Marea Neagră, pe Dunăre și pe canalele navigabile prin dezvoltarea infrastructurii portului Constanța, porturilor fluviale din rețeaua economică, dragarea și alte lucrări necesare creșterii duratei de navigația pe Dunăre și căi navigabile.

Viziunea strategică pentru porturile din Romania este legată de rețeaua de bază de porturi care trebuie să deservească transportul naval cu infrastructura sigură, echipamente și practici logistice moderne și eficiente pentru a furniza acces permanent pentru toți utilizatorii căilor navigabile.

În ceea ce privește sectorul apă, apă uzată și deșeuri conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică în anul 2018 populația deservită de sistemul public de alimentare cu apă a fost de 13.515.626 persoane, reprezentând 69,4% din populația rezidentă a României, cu 285.927 persoane mai mult decât în anul 2017.

În mediul urban s-au înregistrat 10.342.627 persoane conectate la sistemul public de alimentare cu apă, reprezentând 98,7% din populația rezidentă urbană, iar în mediul rural 3.172.999 persoane, reprezentând 35,3% din populația rezidentă rurală a țării.

În anul 2018 a fost generat un volum total de ape uzate de aproximativ 1.915 mil. m³, din care: 973 mil. m³ au provenit din activități economice și 942 mil. m³ din activități menajere.

În anul 2018, un număr de 10.293.041 locuitori aveau locuințele conectate la sistemele de canalizare, aceștia reprezentând 52,9% din populația rezidentă a României, cu 314.155 persoane mai mult decât în anul 2017.

În ceea ce privește epurarea apelor uzate, populația conectată la sistemele de canalizare prevăzute cu stații de epurare a fost de 10.035.288 persoane, reprezentând 51,5% din populația rezidentă a țării, cu 325.211 persoane mai mult decât în anul 2017. În mediul urban s-au înregistrat 9.400.517 locuitori cu locuințele conectate la sistemele de canalizare, reprezentând 89,7% din populația rezidentă urbană a României, iar în mediul rural un număr de 892.524 persoane au beneficiat de servicii de canalizare, reprezentând 9,9% din populația rezidentă rurală a României.

Din volumul total de ape uzate generate și colectate în sistemele de canalizare au fost evacuate în receptorii naturali aproximativ 1.880 mil. m³, din care circa 651 mil. m³ fără epurare. Apele uzate epurate, în volum de circa 1.229 mil. m³, au fost evacuate prin: stațiile de epurare urbane 892 mil. m³, prin stațiile de epurare industriale 306 mil. m³ și prin stațiile de epurare independente 31 mil. m³.

Directiva Consiliului 91/271/CEE/1991 privind epurarea apelor urbane reziduale, modificată și completată de Directiva Comisiei 98/15/CEE în 27 februarie 1998 are ca obiect protejarea mediului împotriva efectelor adverse ale evacuărilor și prevede ca, înainte de evacuare, apele urbane reziduale și apele uzate care provin din anumite sectoare industriale să fie colectate și tratate.

Proiectele de infrastructură din domeniul dezvoltării urbane incluse în Planurile de Mobilitate Urbană au ca scop principal îmbunătățirea accesibilității localităților, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport.

Planurile de Mobilitate Urbană propun realizarea unor sisteme de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică, socială și teritorială și să asigure o bună calitate a vieții. Acestea sunt planuri care prevăd investiții de miliarde de euro și se corelează cu Master planul General de Transport (MPGT), cu planurile de dezvoltare regională, cu strategiile locale de dezvoltare urbană, cât și cu strategiile sectoriale de servicii sociale, sănătate, educație, crearea de locuri de muncă și dezvoltare economică în regiune.

Pentru încurajarea dezvoltării de proiecte în cadrul coridoarelor de mobilitate strategice au fost estimate limitele valorilor de eligibilitate a proiectelor: între

15.000.000 euro și 25.000.000 euro pentru municipiile reședință de județ și între 5.000.000 euro și 15.000.000 euro pentru celelalte municipii și orașe.

Regenerarea urbană conduce la soluționarea problemelor urbane, pe baza unor principii general acceptate, în concordanță cu obiectivele dezvoltării durabile. Potrivit Declarației de la Toledo din 22 iunie 2010 și politicilor sectoriale și regionale ale Uniunii Europene, regenerarea urbană sustenabilă reprezintă unul din obiectivele politicii de coeziune a Uniunii Europene și se bazează pe programele naționale ale statelor membre. Declarația de la Toledo a subliniat încă din 2010 necesitatea unei dezvoltări urbane inteligente, durabile și incluzive din punct de vedere social, care poate fi realizată numai printr-o viziune globală și comprehensivă asupra problemelor orașului.

Pentru încurajarea dezvoltării de proiecte strategice în domeniul regenerării urbane au fost estimate limitele valorilor de eligibilitate a proiectelor: cuprinsă între 2.500.000 euro și 5.000.000 euro pentru municipiile reședință de județ și între 1.500.000 euro și 3.500.000 euro pentru celelalte municipii și orașe.

Pregătirea, elaborarea și aprobarea documentațiilor tehnico-economice specifice proiectelor de specializare inteligentă semnificative, identificate prin procesul de descoperire antreprenorială derulat pe baza metodologiei specifice este de asemenea necesară întrucât în lipsa pregătirii acestor proiecte din timp, România riscă să înregistreze pierderi cu consecințe directe asupra dezvoltării mediului de afaceri pe termen lung. Această categorie de proiecte, pe lângă proiectele dedicate susținerii IMM-urilor și digitalizării, se încadrează în Obiectivul de politică 1 - O Europă mai inteligentă pentru care alocarea potrivit concentrării tematice este de aproximativ 5,9 mld euro.

Pentru încurajarea dezvoltării de proiecte cu impact semnificativ în dezvoltarea locală au fost estimate limitele valorilor de eligibilitate a proiectelor:

- între 10.000.000 euro și 25.000.000 euro pentru proiectele depuse individual de către microîntreprinderi, întreprinderi mici și mijlocii;
- între 25.000.000 euro și 50.000.000 euro pentru proiectele depuse în parteneriat cu autoritățile publice locale și microîntreprinderi, întreprinderi mici și mijlocii.

Sprijinul financiar se utilizează pentru finanțarea proiectelor de investiții de interes strategic național/local din următoarele domenii: transporturi, apă - apă uzată, managementul deșeurilor, dezvoltare urbană, regenerare urbană, specializare inteligentă și infrastructură rutieră de interes județean.

Pentru a beneficia de sprijin financiar proiectele de infrastructură din domeniile menționate anterior trebuie să îndeplinească una dintre următoarele condiții după caz, în funcție de relevanță și aplicabilitate

- a) să facă parte din Master Planul General de Transport al României pentru proiecte de infrastructură de transport de interes național;
- b) să facă parte din Master Planul de alimentare cu apă, apă uzată și după caz din Planul Național/județean de Management al Deșeurilor pentru proiectele de infrastructură de apă, apă-canalizare și/sau deșeuri;
- c) să facă parte din Planul de Mobilitate Urbană pentru proiectele de dezvoltare urbană;
- d) să facă parte din Strategiile de Regenerare Urbană elaborată la nivel local pentru proiectele de regenerare urbană;
- e) să facă parte din strategiile de dezvoltare elaborate la nivel regional/local după caz.

Având în vedere obiectivul actului normativ de a sprijini procesul de elaborare și aprobare în timp util a documentațiilor tehnico-economice pentru dezvoltarea unui portofoliu de proiecte cât mai matur pentru a se diminua astfel riscul de dezangajare la sfârșitul anului 2023, actul normativ stabilește obligația beneficiarilor de a depune cereri de finanțare în perioada de programare 2021-2027 pentru finanțarea proiectelor care au fost pregătite cu sprijin financiar în perioada 2014-2020, sub sancțiunea restituirii sprijinului financiar acordat pentru pregătirea documentațiilor tehnico-economice.

De asemenea actul normativ stabilește condiții specifice ce trebuie îndeplinite de fiecare proiect pe domeniu de interes strategic: transport, apă - apă uzată, managementul deșeurilor, dezvoltare urbană, regenerare urbană, specializare inteligentă și infrastructură rutieră de interes județean pentru a beneficia de sprijin financiar.

Elaborarea documentațiilor tehnico-economice va fi finanțată din fonduri externe nerambursabile aferente perioade 2014-2020 și, în acest sens, Autoritățile de Management din cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare și Programului Operațional Asistență Tehnică sunt autorizate:

- să ia măsurile necesare pentru modificarea, dacă este cazul, a Programelor Operaționale pentru includerea autorităților publice locale în calitate de beneficiari ai programelor operaționale și pentru asigurarea eligibilității categoriilor de cheltuieli generate de elaborarea documentațiilor tehnico-economice;

- să ia toate măsurile necesare pentru a asigura eligibilitatea cheltuielilor generate de verificarea documentațiilor tehnico-economice, de consultanță precum și a cheltuielilor cu asistența tehnică, dacă este cazul, pe toată durata implementării acestor proiecte.

În conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997, republicată, privind regimul drumurilor, art. 21 alin. (1) „*Ministerul Transporturilor este administratorul drumurilor de interes național, direct sau prin Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.*” și art. 22 „*Administrarea drumurilor județene se asigură de către consiliile județene, iar a drumurilor de interes local, de către consiliile locale pe raza administrativ-teritorială a acestora.*”

În considerarea celor de mai sus, prezentul act normativ stabilește mecanismele prin care administratorii infrastructurii rutiere autorizează pe bază de protocoale de colaborare autoritățile administrației publice locale în vederea elaborării documentațiilor tehnico-economice aferente variantelor ocolitoare ale municipiilor reședință de județ sau a municipiilor, respectiv orașelor sau care asigură legătura municipiilor reședință de județ sau a municipiilor, respectiv a orașelor, direct sau indirect la autostrăzi, drumuri expres și/sau drumuri naționale.

Suplimentar, pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice necesare proiectelor de dezvoltare urbană, regenerare urbană, specializare inteligentă și infrastructură rutieră județeană actul normativ prevede etapele ce trebuie parcurse pentru elaborarea acestor documentații.

Un beneficiar poate obține sprijin financiar în condițiile actului normativ propus pentru elaborarea documentației tehnico-economice aferente unui singur proiect de dezvoltare urbană, regenerare urbană, specializare inteligentă și infrastructură rutieră județeană.

Având în vedere că la acest moment gradul de contractare în cadrul Programului Operațional Asistență Tehnică este de 111,43% iar cu proiectele aflate în evaluare se va ajunge la 120% și există o serie de proiecte pentru care s-a solicitat finanțare, în funcție de fondurile care vor fi realocate către POAT de la alte programe operaționale, actul normativ prevede modificarea art.12, alin(1) lit. c) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene în perioada de programare 2014-2020, cu modificările și completările ulterioare în sensul creșterii procentului de supracontractare pentru POAT de la 50% la 75% din care 35% pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice necesare proiectelor de infrastructură destinate dezvoltării urbane și regenerării urbane precum și a proiectelor de specializare inteligentă, respectiv proiectelor de infrastructură rutieră județeană destinate dezvoltării economice”. În acest context se preconizează alocarea de sume din Fondul European de Dezvoltare Regionala de la POIM la POAT.

VI. Măsuri referitoare la achizițiile publice pentru proiectele cu finanțare din fonduri europene

Prin prezentul proiect de lege se prevede că proiectele de infrastructură finanțate din fonduri europene sunt considerate proiecte de interes prioritar, iar ANAP va emite reglementări specifice astfel încât să se urgenteze finalizare procedurilor de achiziții publice și să se demareze implementarea contractelor în conformitate cu prevederile calendarelor de achiziții din planurile de achiziții incluse în contractele de finanțare. Principalele măsuri stabilite prin proiectul de lege vizează următoarele aspecte:

1. introducerea unui control ex ante prioritar - constând în verificarea la cerere de către ANAP a procesului de atribuire a contractelor de achiziție publică ce au ca obiect proiectele de infrastructură și indicată sursa de finanțare din fonduri europene, în vederea prevenirii neregulilor în domeniul achizițiilor publice;
2. reducerea termenelor pentru verificări ANAP și introducerea de sancțiuni pentru nerespectarea termenelor;
3. pentru procedurile de achiziții aferente proiectelor care fac obiectul prezentului proiect de lege, ale căror valori estimate sunt sub pragul de publicare a anunțului/invitației de participare în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene s-a prevăzut crearea și implementarea unui mecanism specific pentru proceduri simplificate, respectiv un instrument informatic utilizat de autoritățile contractante pentru derularea procedurilor simplificate specifice, prin intermediul SEAP;
4. în cazul procedurilor simplificate autoritatea contractantă poate solicita documentele justificative care dovedesc informațiile cuprinse în DUAE numai ofertantului aflat în poziția de a fi desemnat câștigător, stabilind un termen de 5 zile lucrătoare pentru prezentarea acestor documente, cu posibilitatea de extindere cu maxim 5 zile lucrătoare la solicitarea operatorului economic respective, în condițiile încadrării datei semnării contractului în perioada de valabilitate a ofertelor;
5. solicitarea de clarificări/completări privind documente pentru procedurile de achiziție care au ca obiect proiectele de infrastructură și care au indicată sursa de finanțare fonduri europene se va putea face, de regulă,

de cel mult două ori, excepțiile fiind legate numai de neclaritățile care apar în urma noilor documente primite;

6. introducerea posibilității de acordare a unei indemnizații personalului angajat al autorității contractante responsabil de procedurile de achiziții, conform strategiei de achiziții, cât și personalului care face parte din comisiile de evaluare a ofertelor poate beneficia de o indemnizație, având în vedere lipsa acută de specialiști, gradul ridicat de încărcare și introducerea funcției specifice de expert achiziții publice. Această măsură este suplimentată de posibilitatea angajării de experți pentru a sprijini activitatea în domeniul achizițiilor, în vederea derulării procedurilor și semnării contractelor în cele mai bune condiții, evitării corecțiilor financiare și respectării calendarelor achizițiilor.

Față de motivele expuse anterior propunem adoptarea proiectului de lege în procedură de urgență.

Inițiatori:

Lider Grup PNL Florin Roman

Deputat PNL Turcan Raluca

Lider Grup PSD Simonis Alfred - Robert

Lider Grup USR Drulă Cătălin

Lider Grup PRO Europa Ponta Victor-Viorel

Lider Grup UDMR Benedek Zacharie

Lider Grup minorități naționale Pambuccian Varujan

Lider Grup PMP Pașcan Emil-Marius