

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind instituirea unor măsuri, precum și acordarea unui sprijin financiar, pentru pregătirea portofoliului de proiecte în domenii strategice considerate prioritare pentru perioada de programare 2021-2027, destinat finanțării prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020, POAT 2014-2020, și Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, POIM

Secțiunea 2

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea
situației actuale

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, iar întârzierea pregătirii portofoliului de proiecte pentru perioada de programare 2021-2027 va avea impact direct asupra pierderii de sume alocate României prin programele operaționale aferente acestei perioade de programare, context care impune reglementarea în regim de urgență a unor măsuri pentru diminuarea acestei categorii de risc;

Deoarece eligibilitatea cheltuielilor în perioada de programare 2021-2027 începe cu data de 01 ianuarie 2021, dată de la care devin eligibile cheltuielile aferente implementării proiectelor și acționează riscul de dezangajare eşalonat pe perioada celor 7 ani, conform regulilor prevăzute de propunerile de Regulamente ale Comisiei Europene, de tipul n+2;

Întrucât proiectele de infrastructură necesită perioade de timp de aproximativ 1-2 ani pentru pregătirea și elaborarea documentațiilor tehnico – economice, respectiv pentru elaborarea și aprobarea Studiului de Fezabilitate și/sau a Proiectului Tehnic de Execuție, cu impact asupra ritmului de implementare și a riscului de dezangajare la nivelul programelor operaționale, în scopul susținerii activității C.N.A.I.R. – S.A. și CNCF CFR S.A. de a pregăti și implementa în același timp un număr mare de proiecte de



infrastructură rutieră;

Având în vedere că proiectele de specializare inteligentă trebuie pregătite în mod similar cu proiectele de infrastructură potrivit metodologiei de descoperire antreprenorială agreeate de Comisia Europeană, iar pentru acest domeniu România are alocat, potrivit concentrării tematice la nivelul obiectivului de politică 1, suma de aproximativ 5,9 mld. euro, și orice întârziere poate genera pierderi cu consecințe directe asupra dezvoltării mediului de afaceri pe termen lung;

Ținând cont de faptul că pentru proiectele de infrastructură de apă și apă-uzată există prevederi ale directivelor europene în domeniu cu termen de conformare depășit;

Pentru a nu genera întârzieri în implementarea proiectelor de infrastructură indiferent de natura acestora, cu impact direct asupra riscului de dezangajare (estimat la peste 500 mil euro începând cu al doilea an al perioadei de programare), dar și asupra perspectivei de dezvoltare pe termen lung a României;

Având în vedere măsurile luate la nivelul întregii Uniuni Europene, precum și la nivelul României în contextul epidemiei de coronavirus COVID 19, ce a determinat instituirea stării de urgență prin Decretul Președintelui României nr. 195/2020 privind instituirea stării de urgență pe teritoriul României și Decretul Președintelui României nr. 240/2020 privind prelungirea stării de urgență pe teritoriul României, precum și faptul că la această dată se estimează că, din cauza restricțiilor pentru limitarea răspândirii coronavirusului va exista un impact negativ asupra implementării contractelor de lucrări care va afecta în mod negativ riscul de dezangajare;

Având în vedere negocierile în curs privind Cadrul Financiar Multianual (CFM) propus de CE 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.

În acest sens, CE a recomandat României să ia fără întârziere toate măsurile și să aloce resursele necesare pentru prioritizarea și



asigurarea unui portofoliu de proiecte de investiții mature pentru următoarea perioadă de programare.

Pregătirea, elaborarea și aprobarea documentațiilor tehnico-economice pentru proiectele de infrastructură din domenii de importanță strategică pentru România cum sunt: infrastructura de transport, inclusiv transport intermodal, apă și apă uzată, gestionarea deșeurilor, mobilitate urbană, regenerarea urbană și infrastructură rutieră de interes județean, centre de agrement / baze turistice (tabere școlare), infrastructură și servicii publice de turism, inclusiv obiective de patrimoniu, specializare inteligentă 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 infrastructura de transport face referire cu precădere la portofoliul de proiecte ce urmează să fie incluse pe lista Programului Operațional 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 condițiilor de navigație pe căile și canalele navigabile interioare. Master Planul identifică proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii portului Constanța, a porturilor situate pe Fluviul Dunărea și pe canalele navigabile, proiecte pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre prin



execuția de lucrări de dragaj de investiție, recalibrarea șenalului navigabil și alte lucrări hidrotehnice specifice în vederea creșterii numărului de zile în care se asigură condițiile minime de navigație.

Viziunea strategică pentru porturile din România este legată de o rețea de bază de porturi care trebuie să deservească activitățile conexe și auxiliare transportului naval cu infrastructura sigură, echipamente și fluxuri logistice moderne și eficiente care să crească competitivitatea transportului naval.

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 evacuați 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



	<p>independente 31 mil. m3 .</p> <p>Directiva Consiliului 91/271/CEE a Consiliului din 21 mai 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.</p> <p>În ceea ce privește pregătirea proiectelor din domeniile domeniile apă – apă uzată și gestionarea deșeurilor, aceasta face obiectul proiectului de act normativ în ceea ce privește îndeplinirea condițiilor prevăzute la art. 4-6 și 21, din proiectul de act normativ, urmând ca finanțarea să se asigure din POIM, fără a fi instuite alte proceduri specifice față de cele aplicabile la această dată pentru proiectele finanțate în cadrul POIM.</p> <p>Conform INS, în anul 2018 funcționau în România un număr de 59 de tabere pentru elevi și preșcolari, cu un număr total de 6.704 paturi, repartizate la nivelul celor 7 regiuni mai puțin dezvoltate. În ceea ce privește sosirile în structurile de cazare de tip tabără de elevi și preșcolari, în anul 2018, au fost înregistrate 54.731 de persoane și un număr de 199.711 înnoptări. Dacă este să raportăm înnoptările la sosiri, observăm că durata medie a șederii în taberele de elevi și preșcolari a fost de 3,65 zile, la jumătate față de durata unei tabere așa cum este descrisă în tipologia de tabere din debutul documentului. În ceea ce privește indicele mediu de utilizare netă a capacității de cazare turistică de tip tabără de elevi și preșcolari, rezultată ca raport între numărul total de înnoptări și capacitatea de cazare a fost de 29,8%.</p>
<p>1¹ În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia.</p>	
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<p>În scopul susținerii activității C.N.A.I.R. – S.A. și CNCF CFR S.A., au fost identificate soluții pentru pregătirea într-un termen optim a proiectelor de infrastructură de transport rutier, respectiv feroviar. De asemenea, a fost luat în considerare faptul că unitățile</p>



administrativ teritoriale au demonstrat în multe cazuri o performanță ridicată în pregătirea de proiecte cu finanțare europeană, precum și în implementarea acestora. De asemenea, unitățile administrativ teritoriale au un interes crescut în dezvoltarea infrastructurii de transport care să asigure legăturile la TEN-T, iar o parte a infrastructurii portuare este de interes local, precum și pentru dezvoltarea de proiecte de transport intermodal. Un alt aspect care a condus la identificarea soluției de a pregăti proiecte privind infrastructura de transport cu sprijinul unităților administrativ teritoriale o reprezintă interesul direct al acestora de a diminua pe cât posibil nivelul de poluare datorat traficului din interiorul localităților optând pentru încurajarea transportului ecologic (trenuri urbane, trenuri metropolitane sau alte soluții identificate prin studiile de trafic elaborate în acest sens) și dirijarea traficului de tranzit pe variante ocolitoare.

Proiectele de infrastructură din domeniul mobilității urbane incluse în Planurile de Mobilitate Urbană au ca scop principal îmbunătățirea accesibilității localităților, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, naval, 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 turism și dezvoltare economică în regiune.

Pentru încurajarea dezvoltării de proiectele de mobilitate urbană au fost stabilite plafoane ale valorii estimate totale, fără T.V.A., echivalent în lei, între 7.500.000 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 de regenerare urbană au fost stabilite plafoane ale valorii estimate totale, fără T.V.A., echivalent în lei, între 3.000.000 euro și 7.500.000 euro pentru municipiile reședință de județ și între 1.000.000 euro și 5.000.000 euro pentru celelalte municipii și orașe.

Pentru pregătirea dezvoltării de proiecte privind infrastructura și serviciile publice de turism, inclusiv obiective de patrimoniu cu potențial turistic au fost stabilite plafoane ale valorii estimate totale, fără T.V.A., echivalent în lei, între 3.000.000 euro și 15.000.000 euro.

Pentru încurajarea dezvoltării de proiecte privind centrele de agrement / baze turistice (tabere școlare) au fost stabilite plafoane ale valorii estimate totale, fără T.V.A., echivalent în lei, între 1.000.000 euro și 3.000.000 euro.

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 de specializare inteligentă au fost stabilite plafoane ale valorii estimate totale, fără T.V.A., echivalent în lei, cuprinsă între 5.000.000 euro și 25.000.000 euro pentru proiectele depuse de parteneriate între universități, institute de cercetare, ONG, alte entități publice sau private de cercetare-dezvoltare-inovare, microîntreprinderile și/sau întreprinderile mici, mijlocii și mari, respectiv între 10.000.000 euro și 45.000.000 euro pentru proiectele depuse de unitățile administrației publice în parteneriat cu universități, institute de



cercetare, ONG, alte entități publice sau private de cercetare-dezvoltare-inovare, microîntreprinderi / întreprinderi mici, mijlocii și mari. Totodată se încurajează un parteneriat cât mai extins al ecosistemului regional de inovare.

Pentru încurajarea dezvoltării de proiecte de infrastructură rutieră de interes județean au fost stabilite plafoane ale valorii estimate totale, fără T.V.A., echivalent în lei, între 10.000.000 euro și 45.000.000 euro.

Sprejiniul financiar se utilizează pentru finanțarea proiectelor de investiții de interes strategic național/local din următoarele domenii: transporturi, apă – apă uzată, gestionarea deșeurilor, mobilitate urbană, regenerare urbană, infrastructură rutieră de interes județean, centre de agrement / baze turistice (tabere școlare), infrastructură și servicii publice de turism, inclusiv obiective de patrimoniu, specializare inteligentă.

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;

b) să facă parte din Master Planul de alimentare cu apă, apă uzată și după caz din Planul Național/județean/municipal de gestionare a deșeurilor pentru proiectele de infrastructură de apă, apă uzată și /sau deșeuri sau din alte documente strategice elaborate în acest scop;

c) să facă parte din Planul de Mobilitate Urbană pentru proiectele de mobilitate urbană sau din alte documente strategice elaborate în acest scop;

d) să facă parte din Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU)/Strategia de Dezvoltare Locală elaborată și aprobată la nivel local pentru proiectele de regenerare urbană sau din alte studii / planuri / strategii aprobate de autoritățile administrației publice locale, pentru proiectele de regenerare urbană;

e) să facă parte din analize, planuri, strategii elaborate și aprobate la nivel local, județean sau regional, care includ dezvoltarea turismului și/sau obiectivelor de patrimoniu cu potențial turistic, pentru proiecte din categoria infrastructuri și servicii publice de turism, inclusiv obiective de patrimoniu;

f) să facă parte din strategiile /planurile, elaborate și aprobate



la nivel județean sau regional, care includ dezvoltarea infrastructurii rutiere de interes județean, precum și pentru proiecte de tipul centre de agrement / baze turistice (tabere școlare).

Valorile propuse ca limite minime și maxime pentru fiecare domeniu în parte au fost stabilite în urma realizării unei corespondențe cu valori ale proiectelor similare implementate în cadrul perioadei 2014-2020, precum și ținând cont de potențiale alocări disponibile în perioada 2021-2027.

Având în vedere obiectivul proiectului legislativ 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. Având în vedere acest specific, respectiv posibilitatea restituirii finanțării în cazul în care nu se poate depune o cerere de finanțare aferentă perioadei 2021-2027 pentru implementarea proiectului pregătit în cadrul perioadei 2014-2020, este necesară prevederea unor clauze specifice în cadrul contractelor de finanțare pentru proiectele care fac obiectul proiectului de ordonanță de urgență. Aceste clauze specifice se vor referi în special la posibilitatea recuperării finanțării din motive imputabile beneficiarilor, dar și la alte condiții privind implementarea proiectelor pentru care se acordă finanțare, precum și a proiectelor pregătite cu această finanțare.

În ceea ce privește proiectele de infrastructură de transport și de mediu, prin proiectul de act normativ se creează cadrul legal pentru pregătirea de unui portofoliu de proiecte care se vor finanța imediat după aprobarea programelor operaționale, având în vedere faptul că proiectele care sunt la acest moment în implementare și care se vor faza, vor trece pe viitoarele programe operaționale începând cu 01.01.2024, iar în perioada 2021 – 2023 nu există un portofoliu de proiecte care să poată absorbi fondurile europene alocate sectorului de transport. Elaborarea documentațiilor tehnico-economice va fi finanțată din fonduri europene 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 respective 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, cu respectarea procedurilor impuse de regulamentele aplicabile;

- 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.

Pentru pregătirea proiectelor care vor fi finanțate din perioada de programare 2021-2027 în domeniile: mobilitate urbană, regenerare urbană, infrastructură rutieră de interes județean, centrele de agrement / baze turistice (tabere școlare), infrastructură și servicii publice de turism, inclusiv obiective de patrimoniu și specializare inteligentă, va fi realocată din POIM către POAT suma de 70,59 mil. euro, din care 60 mil. euro FEDR și 10,59 mil. euro cofinanțare.

Categoriile de cheltuieli neeligibile vor fi menționate în ghidul solicitantului. Fluxul financiar al acestor noi proiecte este prevăzut de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014 – 2020, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 105/2016, cu modificările și completările ulterioare și respectiv Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014 – 2020 cu modificările și completările ulterioare.

Proiectele de infrastructură necesită perioade de timp de aproximativ 1-2 ani pentru pregătirea și elaborarea documentațiilor tehnico-economice, respectiv pentru elaborarea și aprobarea Studiului de Fezabilitate și/sau a Proiectului Tehnic de Execuție, cu impact asupra ritmului de implementare și a riscului de dezangajare la nivelul programelor operaționale.

Deoarece eligibilitatea cheltuielilor în perioada de programare 2021-2027 începe cu data de 01 ianuarie 2021, dată de la care devin eligibile cheltuielile aferente implementării proiectelor și



	<p>acționează riscul de dezangajare eşalonat pe durata celor 7 ani, conform regulilor prevăzute de propunerile de Regulamentele ale Comisiei Europene, de tipul n+2, Comisia Europeană a recomandat României să ia fără întârziere toate măsurile și să aloce resursele necesare pentru prioritizarea și asigurarea unui portofoliu de proiecte de investiții mature pentru următoarea perioadă de programare</p> <p>Având în vedere situația extraordinară generată de măsurile luate la nivelul Uniunii Europene, precum și la nivelul României în contextul epidemiei de coronavirus COVID 19, ce a determinat instituirea stării de urgență prin Decretul Președintelui României nr. 195/2020 privind instituirea stării de urgență pe teritoriul României și Decretul Președintelui României nr. 240/2020 privind prelungirea stării de urgență pe teritoriul României și ținând cont de faptul că pandemia COVID 19 a generat o criză economică care a condus la limitarea și prioritizarea resurselor financiare către domenii ca sănătatea, protecția socială, fapt ce afectează potențialii beneficiari care derulează proiecte de investiții, este necesară promovarea proiectului de ordonanță de urgență de acordare de sprijin financiar pentru pregătirea documentațiilor tehnico - economice în domeniile de interes strategic național/local.</p> <p>Elementele sus menționate vizează interesul public și strategic, sunt o prioritate a Programului de guvernare și constituie o situație de urgență și extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată pentru a asigura premisele unui grad ridicat de absorbție în perioada 2021-2027 și a nu genera întârzieri în implementarea proiectelor de infrastructură.</p>
3. Alte informații	<p>Măsurile sus menționate vizează interesul public și strategic, sunt o prioritate a Programului de guvernare și constituie o situație de urgență și extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată pentru a nu genera întârzieri în implementarea proiectelor de infrastructură.</p>
<p>Secțiunea 3</p> <p><i>Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ</i></p>	
1. Impactul macroeconomic	<p>Proiectul de actul normativ are impact macroeconomic, contribuind la pregătirea portofoliului de proiecte din domeniul infrastructurii de interes național/local și regional, precum și a portofoliului de proiecte pentru domeniul de specializare inteligentă, care va</p>



	permite atragerea fondurilor europene alocate României în perioada de programare 2021-2027.
1^1. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	În funcție de tipologia de proiecte din domeniile menționate anterior se va lua în considerare acordarea de sprijin financiar prin implementarea de scheme de ajutor de stat, în concordanță cu regulamentele europene și legislația națională în vigoare.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Prezentul act normativ asigură condițiile pentru modernizarea și dezvoltarea accelerată a infrastructurii de interes național/local și regional, condiție esențială pentru dezvoltarea economică a țării.
3. Impactul social	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Impactul asupra mediului	Prezentul act normativ asigură premisele pentru o bună implementare a proiectelor finanțate din fonduri europene din sectoarele infrastructurii de interes național/local și regional.
5. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

Secțiunea 4

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (5 ani)

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
	2020	2021	2022	2023	2024	
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
<i>a) buget de stat, din acesta:</i>	-	-	-	-	-	-
(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
(ii) impozit pe venit	-	-	-	-	-	-
<i>b) bugete locale:</i>	-	-	-	-	-	-
(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
<i>c) bugetul</i>	-	-	-	-	-	-



<i>asigurărilor sociale de stat:</i>						
(i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare plus/minus, din care:						
<i>a) buget de stat, din acesta:</i>	-	-	-	-	-	-
(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
<i>b) bugete locale:</i>	-	-	-	-	-	-
(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
<i>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</i>	-	-	-	-	-	-
(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
<i>a) bugetul de stat</i>	-	-	-	-	-	-
<i>b) bugete locale</i>	-	-	-	-	-	-
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
5. Propuneri	-	-	-	-	-	-



pentru compensa reducerea veniturilor bugetare	a						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare		-	-	-	-	-	-
7. Alte informații		Nu au fost identificate.					
<p>Secțiunea 5</p> <p><i>Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare</i></p>							
1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:		<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>Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 746 din 16 octombrie 2015, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 105/2016, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020.</p> <p>b) Acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.</p>					
2. Conformitatea proiectului de act		Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					



normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor care transpun prevederi comunitare	
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.
<p>Secțiunea 6 Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ</p>	
1. 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.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.



<p>care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ</p>	
<p>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</p>	<p>A fost realizată procedura de consultare în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative.</p>
<p>4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>



prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750 /2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	
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 a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr.495/2020. Consiliul Concurenței a transmis adresa nr.6061/2020.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.
Secțiunea 7 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 proiect de act normativ respectă prevederile art. 7 alin. (13) din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, și a fost publicată în dezbatere publică pe pagina de internet a Ministerului Fondurilor Europene la data de 06.05.2020.



<p>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</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>3. Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate.</p>
<p>Secțiunea 8 Măsuri de implementare</p>	
<p>1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și /sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente</p>	<p>Autoritățile responsabile cu implementarea măsurilor cuprinse în proiectul de act normativ sunt, în principal, Ministerul Fondurilor Europene și Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.</p>
<p>2. Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate.</p>



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind instituirea unor măsuri, precum și a unui sprijin financiar, pentru pregătirea portofoliului de proiecte în domenii strategice considerate prioritare pentru perioada de programare 2021-2027, destinat finanțării prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020, POAT 2014-2020, și Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, POIM, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU

LUDOVIC ORBAN

