

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii proiectului de act normativ

1. Descrierea situației actuale

Printre resursele naturale la care se face referire în alin. (1) al art. 191 al Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene (ex art. 174 din Tratatul privind Uniunea Europeană), pentru care se solicită o utilizare prudentă și rațională, se numără și petrolul, care este produsul energetic principal în Uniunea Europeană, dar care constituie în același timp o sursă majoră de emisii poluante.

Uniunea Europeană are dezideratul de a asigura un sistem energetic durabil, competitiv, sigur și care generează emisii reduse de dioxid de carbon, unul dintre principalele obiective vizate în acest sens fiind **accelerarea decarbonizării sectorului transporturilor prin aplicarea de măsuri care să favorizeze tranziția spre preponderența transportului public și promovarea vehiculelor nepoluante prin intermediul procedurilor de achiziții publice.**

În prezent, la nivelul Uniunii Europene, **domeniul privind promovarea și stimularea pieței vehiculelor nepoluante este reglementat de Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 Aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic** (în continuare Directiva 2009/33/CE), astfel cum a fost **modificată prin Directiva (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019** (în continuare Directiva (UE) 2019/1161).

Inițiativa de modificare a Directivei 2009/33/CE a rezultat ca urmare a concluziilor reieșite în urma evaluării *ex-post* de către Comisia Europeană în anul 2015 a acestui act normativ european, potrivit cărora directiva nu a stimulat achizițiile publice de vehicule nepoluante, eficiente din punct de vedere energetic, în special din cauza lacunelor din domeniul său de aplicare și a celor referitoare la achiziționarea de



vehicule, rezultând astfel un impact foarte limitat asupra reducerii emisiilor de CO₂ și de anumiți poluanți.

Astfel, adoptarea Directivei (UE) 2019/1161 aduce modificări semnificative la nivelul Directivei 2009/33/CE, în ceea ce privește modul de abordare generală în domeniul achizițiilor publice de vehicule nepoluante, obiectivul principal fiind acela de a stimula cererea pentru vehicule nepoluante, în susținerea tranziției către o mobilitate cu emisii scăzute.

În conformitate cu prevederile art. 2 alin. (1) prima teză din Directiva (UE) 2019/1161, statele membre au obligația de a asigura, la nivel național, intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma cu actul normativ european, până la data de 2 august 2021. **Astfel, în calitate sa de stat membru al Uniunii Europene, România are obligația transpunerii prevederilor Directivei (UE) 2019/1161, în termenul prevăzut de aceasta (2 august 2021).**

În prezent, în România, domeniul de referință este reglementat de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, cu modificările și completările ulterioare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 307 din 04 mai 2011 (în continuare O.U.G. nr. 40/2011), act normativ care asigură transpunerea în legislația națională a Directivei 2009/33/CE.

Analizând prevederile Directivei (UE) 2019/1161, se constată că acestea modifică în totalitate dispozițiile Directivei 2009/33/CE, fie prin înlocuirea, fie prin eliminarea articolelor acesteia din urmă. Pe cale de consecință, rezultă cu evidență că **actul normativ de transpunere al prevederilor Directivei (UE) 2019/1161 ar urma să modifice în totalitate dispozițiile O.U.G. nr. 40/2011.**

Având în vedere cele de mai sus, raportate la prevederile **art. 61 alin. (1) din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative**, cu modificările și completările ulterioare (în continuare Legea nr. 24/2000), care stipulează că „*Modificarea sau completarea unui act normativ este admisă numai dacă nu se afectează concepția generală ori caracterul unitar al acelu act sau dacă nu privește întreaga ori cea mai mare parte a reglementării în cauză; în caz contrar actul se înlocuiește cu o nouă reglementare, urmând să fie în întregime abrogat.*”, rezultă că **soluția optimă pentru transpunerea Directivei (UE) 2019/1161 este abrogarea O.U.G. nr. 40/2011 și înlocuirea acesteia cu un act normativ nou, de forța legii.**



De asemenea, în contextul necesității transpunerii Directivei (UE) 2019/1161, **menționăm că, la nivel național, este aplicabilă în prezent și Legea nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic**, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 67 din 23 ianuarie 2018 (în continuare Legea nr. 37/2018).

Conform prevederilor Legii nr. 37/2018, autoritățile publice locale, regiile autonome și societățile aflate în subordinea unităților administrativ-teritoriale, precum și societățile cu capital privat care furnizează servicii publice de transport local și metropolitan sau în cadrul unei asociații de dezvoltare intercomunitară, inclusiv societățile de taxi au obligația de a achiziționa mijloace de transport în comun acționate electric (dar și mijloace de transport școlar în condițiile art. 2 din lege) în proporție de minimum 30% din necesarul de achiziții viitoare, procent calculat din totalul numărului de autovehicule achiziționate într-un an. Totodată, achizițiile anuale de autovehicule făcute de autoritățile publice pentru deservirea parcului propriu trebuie să conțină în proporție de cel puțin 20% autoturisme acționate prin tehnologii verzi de tipul Electrice, Hybrid, Hybrid Plug-In și Hydrogen (FCV).

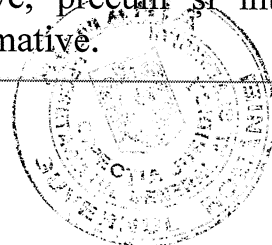
Precizăm că promovarea acestui proiect de act normativ (respectiv instituirea unor obligații privind achiziționarea de mijloace de transport acționate electric în „proporțiile” propuse), în lipsa stabilirii inițiale a unor măsuri complementare, de complexitate crescută, care să conducă la eficientizarea transportului și la limitarea efectelor asupra mediului, măsuri necesar să fi fost reglementate prin raportare la cadrul legislativ/constituțional existent, corespunzător competențelor autorităților publice locale și/sau centrale (cu respectarea principiilor constituționale privind autonomia locală și analiza impactului financiar aferent), nu a avut efectele scontate, astfel încât punerea în aplicare a prevederilor Legii nr. 37/2018 s-a dovedit a fi inefficientă.

Proiectul de O.U.G. stabilește că autoritățile și entitățile contractante au obligația să achiziționeze un anumit număr de autovehicule nepoluante (ținte minime procentuale prevăzute în proiect, în funcție de categoria autovehiculului, conform Directivei (UE) 2019/1161).

Legea nr. 37/2018 prevede, de asemenea, obligația pentru diverse autorități și operatori economici de a achiziționa autovehicule cu poluare redusă în anumite procente.

Astfel, Legea nr. 37/2018 are același obiect de reglementare cu cel prevăzut în proiect.

Prin urmare, există o suprapunere majoră între autoritățile și operatorii economici prevăzuți în cele două acte normative, precum și între autovehiculele care fac obiectul celor două acte normative.



Mentținerea Legii nr. 37/2018 ar conduce la existența unui paralelism legislativ și la incertitudine juridică, deoarece pentru autorități și operatorii economici ar exista în două acte normative două cerințe diferite referitoare la procentul autovehiculelor cu poluare redusă pe care trebuie să le achiziționeze.

Mai mult, Legea nr. 37/2018 nu conține suficiente prevederi care să asigure eficiența punerii în aplicare.

Astfel, se impune respectarea prevederilor de la alin. (1) al art. 14 și alin. (2) al art. 16 din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora:

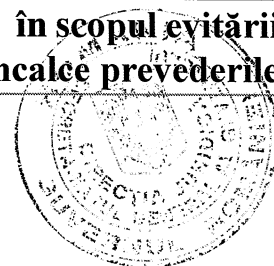
„Art. 14 - (1) Reglementările de același nivel și având același obiect se cuprind, de regulă, într-un singur act normativ.

Art. 16 - (2) În cazul existenței unor paralelisme acestea vor fi înlăturate fie prin abrogare, fie prin concentrarea materiei în reglementări unice”.

Raportat la cele de mai sus, în cazul neabrogării Legii nr. 37/2018 astfel cum se prevede în proiect, consecințele negative sunt determinate de existența în drept a două acte normative de aceeași forță juridică care ar cuprinde măsuri contradictorii, fapt pentru care obligația juridică ar fi lipsită de eficiență.

Astfel, prin rămânerea în vigoare a Legii nr. 37/2018 autoritățile și entitățile contractante ar invoca aplicarea prevederilor lipsite de substanță ale Legii nr. 37/2018, în detrimentul obligațiilor stipulate prin proiect, generând astfel, ineficiența Directivei 2009/33/CE, cu modificările aduse de Directiva (UE) 2019/1161, respectiv, atingerea dezideratului de a asigura un sistem energetic durabil, competitiv, sigur și care generează emisii reduse de dioxid de carbon, unul dintre principalele obiective vizate în acest sens fiind accelerarea decarbonizării sectorului transporturilor prin aplicarea de măsuri care să favorizeze tranziția spre preponderența transportului public și promovarea vehiculelor nepoluante prin intermediul procedurilor de achiziții publice.

Prin urmare, întrucât prin prezentul proiect de ordonanță de urgență (care asigură transpunerea integrală în legislația națională a prevederilor Directivei (UE) 2019/1161) sunt reglementate condiții privind promovarea și stimularea introducerii pe piață a vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, prin stabilirea în acest sens de ținte minime (exprimate ca procente minime de vehicule nepoluante din numărul total al vehiculelor de transport rutier vizate) ce trebuie atinse de către autoritățile contractante și entitățile contractante, în scopul evitării unui paralelism legislativ (care ar fi de natură să încalce prevederile



art. 16 din Legea nr. 24/2000) se are în vedere, totodată, abrogarea Legii nr. 37/2018, din rațiuni de natură legislativă.

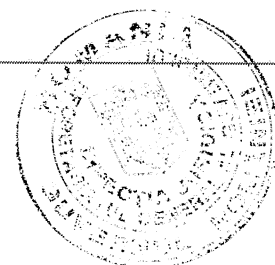
Luând în considerare considerentele expuse mai sus, se impune adoptarea de măsuri imediate în vederea transpunerii prevederilor Directivei (UE) 2019/1161, pentru evitarea riscului de declanșare de către Comisia Europeană a procedurii de *infringement* împotriva României, prin intermediul unui act normativ de forță legii care, odată intrat în vigoare, va abroga totodată Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 40/2011, precum și Legea nr. 37/2018. **Având în vedere cele de mai sus, este necesară adoptarea în regim de urgență a prezentului proiect de ordonanță de urgență.**

Prezentul proiect de act normativ îndeplinește condițiile cumulative prevăzute de dispozițiile art. 115 alin. (4) din Constituția României, precum și de jurisprudența Curții Constituționale, respectiv existența unei situații extraordinare, a cărei reglementare să nu poată fi amânată și urgența să fie motivată în cuprinsul prezentei ordonanțe.

Având în vedere exigențele statuate de normele legale în vigoare, dar și prin deciziile Curții Constituționale a României, referitoare la justificarea situației extraordinare a oricărei ordonanțe de urgență a Guvernului, precizăm faptul că prezentul proiect de act normativ întrunește condiția mai sus menționată, ținând cont de următoarele aspecte:

1. Starea de fapt obiectivă constă în intrarea în vigoare a Directivei (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 188 din 12.07.2019. În conformitate cu prevederile art. 2 alin. (1) prima teză din Directiva (UE) 2019/1161, statele membre – deci inclusiv România - au obligația de a asigura, la nivel național, intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma cu actul normativ european, până la data de 2 august 2021.

2. Starea de fapt independentă de voința Guvernului constă în faptul că, neîndeplinirea obligațiilor țării noastre privind transpunerea prevederilor Directivei (UE) 2019/1161 până la data de 2 august 2021 (prin notificarea Comisiei Europene cu privire la actul normativ de forță legii, care asigură transpunerea directivei, publicat în Monitorul Oficial al României,) conduce la declanșarea de către Comisia Europeană a unei proceduri de *infringement* împotriva României, în maxim două luni de la data împlinirii termenului de transpunere.



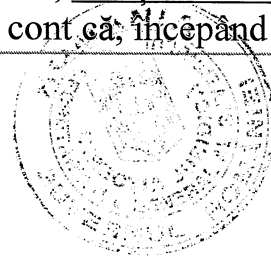
Procedura de *infringement* vizează două faze esențiale - o fază pre-contencioasă, constând într-un dialog administrativ între Comisia Europeană și România, și o fază contencioasă, privind sesizarea Curții de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) - care de regulă se succed rapid și care pot conduce la aplicarea de sancțiuni pecuniare considerabile împotriva țării noastre.

Astfel, faza pre-contencioasă se derulează în două etape semnificative: prima etapă constă în comunicarea de către Comisia Europeană a punerii în întârziere (termenul de răspuns, considerat rezonabil pentru luarea de măsuri necesare transpunerii Directivei (UE) 2019/1161 fiind de două luni), etapă urmată, în cazul în care România nu se conformează, de emiterea unui aviz motivat (de regulă, termenul de răspuns la avizul motivat fiind, de asemenea, de două luni).

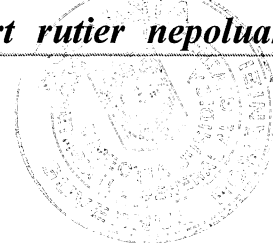
În situația în care România nu se conformează în termenele de mai sus, prin luarea de măsuri de transpunere a Directivei (UE) 2019/1161, Comisia Europeană declanșează faza contencioasă a procedurii de *infringement*, caz în care aceasta sesizează CJUE și poate solicita aplicarea de sancțiuni pecuniare, sub forma unei sume forfetare (se sancționează comportamentul țării noastre până la pronunțarea unei hotărâri de condamnare de către CJUE) și/sau a penalităților pe zile de întârziere (se sancționează comportamentul țării noastre în perioada cuprinsă între pronunțarea unei hotărâri de condamnare și data la care statul se conformează).

În concluzie, netranspunerea la timp a Directivei (UE) 2019/1161 în legislația națională reprezintă una dintre cele mai grave abateri, iar procedura de *infringement* poate trece rapid din faza pre-contencioasă în faza contencioasă, finalizată cu condamnarea de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene într-un termen relativ scurt (de exemplu, în cauza C-202/09, Comisia/Irlanda, CJUE a pronunțat hotărârea sa în mai puțin de șase luni de la data la care a fost sesizată), conform procedurilor specifice, prevăzute în Comunicarea Comisiei „*Actualizarea datelor utilizate pentru calcularea sumelor forfetare și a penalităților cu titlu cominatoriu pe care Comisia urmează să le propună Curții de Justiție a Uniunii Europene în cadrul procedurilor de constatare a neîndeplinirii obligațiilor (2020/C 301/01)*”.

3. Starea de fapt cuantificabilă constă în faptul că, în prezent, în cazul în care sesizează CJUE, Comisia Europeană poate propune în ceea ce privește România: o sumă forfetară de minimum 1.643.000 euro și penalități între 1.985 și 119.125 euro pe zi de întârziere, considerate de la data avizului motivat, sancțiuni care s-ar putea aplica cumulativ țării noastre, ținând cont că, începând cu



	<p>2017, Comisia Europeană solicită CJUE să aplice atât suma forfetară, cât și penalități de întârziere. Menționez că sancțiunile pecuniare propuse de Comisia Europeană se actualizează periodic (de regulă, anual) și pot varia în funcție și de alți factori, cum ar fi durata și gravitate încălcărilor, alte aspecte.</p> <p>Prin urmare, având în vedere că, potrivit jurisprudenței CJUE, un stat membru nu poate invoca situații interne pentru a justifica neîndeplinirea obligațiilor sau nerespectarea termenelor prevăzute de normele UE, precum și riscul declanșării procedurii de <i>infringement</i> este iminent, <u>urgenta promovării unui act normativ care să asigure transpunerea în cel mai scurt timp posibil a prevederilor Directivei (UE) 2019/1161 în legislația națională este evidentă, întrucât mai sunt la dispoziție numai trei luni pentru parcurgerea întregului proces legislativ.</u></p>
2.Schimbări preconizate	<p>Prezentul proiect de act normativ are ca scop reglementarea la nivel național a cadrului legal privind promovarea și stimularea pieței vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute și îmbunătățirea contribuției sectorului de transport rutier la politicile Uniunii Europene în domeniul mediului, climei și energiei, asigurând transpunerea integrală a prevederilor Directivei (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.</p> <p>Astfel, în sensul prevederilor Directivei (UE) 2019/1161, al căror obiectiv este de a spori gradul de răspândire pe piață a vehiculelor nepoluante în cadrul procedurilor de achiziții publice și, prin urmare, de a contribui la reducerea emisiilor de CO₂ din sectorul de transport rutier, precum și la competitivitatea și creșterea economică, proiectul de act normativ conține prevederi distincte referitoare la obiectul și obiectivele vizate, domeniul de aplicare, derogările permise, definirea unor termeni și expresii de specialitate, stabilirea de ținte minime privind achizițiile publice, precum și în ceea ce privește raportarea și revizuirea, <u>aspecte care comportă valențe noi, în întreg ansamblul lor, față de prevederile în materie ce se regăsesc reglementate în prezent la nivelul legislației naționale</u> (O.U.G. nr 40/2011 care asigură transpunerea Directivei 2009/33/CE) .</p> <p>Ca atare, pentru a nu aduce atingere normelor de tehnică legislativă (art. 61 alin. (1) din Legea nr. 24/2000), prin prezenta ordonanță de urgență se abrogă Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și</p>



eficiente din punct de vedere energetic, cu modificările și completările ulterioare.

De asemenea, **prin prezentul proiect de act normativ se abrogă dispozițiile Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic**, motivat de faptul că :

- punerea în aplicare a prevederilor Legii nr. 37/2018 s-a dovedit ineficientă, în lipsa stabilirii inițiale a unor măsuri complementare, de complexitate crescută raportat la cadrul legislativ existent, competențele legale ale unităților administrative-teritoriale, obligațiile contractuale ale acestora stabilite în condițiile legii, analiza impactului financiar,
- prin proiectul de act normativ se reglementează condiții noi privind domeniul de referință, ceea ce necesită amendarea cadrului legislativ actual și evitarea creării unui paralelism legislativ (interzis potrivit art. 16 din Legea nr.24/2000).

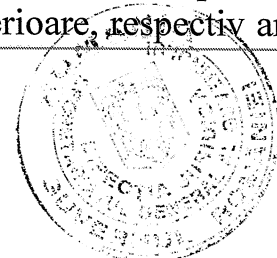
În acest context, proiectul de act normativ vizează, în principal, următoarele aspecte :

➤ **reglementarea de obligații în sarcina autorităților contractante și entităților contractante** de a ține cont de impactul energetic și de mediu pe durata de viață, inclusiv de consumul energetic, de emisiile de CO₂ și de anumiți poluanți, atunci când achiziționează anumite vehicule de transport rutier;

➤ **reglementarea principalelor obiective urmărite prin aplicarea prezentei ordonanțe de urgență**, în sensul prevederilor art. 1 pct. 2 din Directiva (UE) 2019/1161, respectiv *”promovarea și stimularea pieței vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și îmbunătățirea contribuției sectorului transporturilor la politicile Uniunii în domeniul mediului, climei și energiei.”*;

➤ **reglementarea tipurilor de contracte din domeniul achizițiilor publice și sectoriale pentru care se instituie obligația respectării dispozițiilor prezentei ordonanțe de urgență**;

În acest sens, față de prevederile O.U.G. nr. 40/2011, **se extinde domeniul de aplicare al prevederilor actului normativ în discuție pentru toate contractele de cumpărare, leasing, închiriere sau cumpărare cu plata în rate de vehicule de transport rutier**, atribuite de autorități contractante sau entități contractante, în măsura în care acestea intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de atribuire prevăzute la art. 68 alin. (1) lit. a) – g) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările completările ulterioare, respectiv art.



82 alin. (1) lit. a) – g) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare.

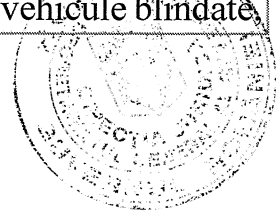
De asemenea, se **instituie obligația aplicării prevederilor ordonanței de urgență pentru toate contractele de servicii publice, astfel cum sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007** al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, având ca **obiect prestarea de servicii de transport rutier de pasageri**, a căror valoare estimată este egală sau mai mare decât pragul prevăzut la art. 12 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 99/2016, privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare.

Totodată, comparativ cu prevederile legale în vigoare la momentul actual, se **extinde domeniul de aplicare al prezentului act normativ și asupra contractelor de servicii prevăzute în tabelul din Anexa nr.1 la ordonanța de urgență** (*de ex. servicii publice de transport rutier, servicii de transport rutier de persoane cu destinație specială, servicii de transport ocazional de persoane, servicii de poștă și de coletărie, servicii de colectare a deșeurilor*), în măsura în care autoritățile contractante sau entitățile contractante intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de atribuire prevăzute la art. 68 alin. (1) lit. a) – g) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, respectiv art. 82 alin. (1) lit. a) – g) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare.

➤ **reglementarea categoriilor de vehicule ce fac obiectul ordonanței de urgență, în conformitate cu prevederile Directivei (UE) 2019/1161;**

În raport cu O.U.G. nr. 40/2011 (Directiva 2009/33/CE), reglementarea se aplică aceluiași categorii de vehicule: autovehicule ușoare (categoriile M₁, N₁ și N₂) și autovehicule grele (categoriile N₂, N₃ și M₃); spre deosebire de O.U.G. nr. 40/2011 (Directiva 2009/33/CE), este clarificat faptul că această reglementare nu se aplică tractoarelor agricole sau forestiere, vehiculelor cu două sau trei roți, cvadriciclorilor, vehiculelor cu șenile, vehiculelor autopropulsate pentru lucrări (erau exceptate de la aplicare și prin O.U.G. nr. 40/2011, în conformitate cu Directiva 2009/33/CE) și autobuzelor (altele decât cele din clasa I și A).

Directiva (UE) 2019/1161 permite statelor membre să acorde derogări de la cerințe și pentru alte categorii de vehicule, care au o utilizare specifică (de către forțele armate, de către serviciile de protecție civilă, de către serviciile de pompieri și de către forțele de menținere a ordinii publice, în șantiere, în cariere, în porturi sau în aeroporturi) sau au o construcție specială, specifică unor utilizări restrânse (vehicule blindate,



ambulanțe, autovehicule funerare, vehicule accesibile scaunelor rulante, macarale mobile).

Este de precizat faptul că vehiculele utilizate de către forțele armate, de către serviciile de protecție civilă, de către serviciile de pompieri și de către forțele de menținere a ordinii publice, în șantiere, în cariere, în porturi sau în aeroporturi erau exceptate de la aplicare și prin O.U.G. nr. 40/2011, în conformitate cu Directiva 2009/33/CE.

Având în vedere numărul redus al acestor vehicule, care în consecință nu contribuie la poluarea atmosferică și la emisiile de CO₂ în mod semnificativ, precum și construcția specifică a acestor vehicule care poate conduce la lipsa de pe piață a unor vehicule nepoluante destinate acestor utilizări speciale, s-a optat pentru derogarea tuturor acestor vehicule de la aplicarea prevederilor prezentei ordonanțe de urgență.

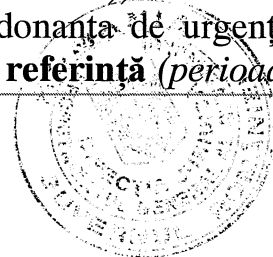
➤ **reglementarea termenilor și expresiilor de specialitate, ținând cont de cadrul legal la nivel național existent;**

În acest sens, prin raportare la prevederile legale în vigoare în domeniul achizițiilor publice/sectoriale, **se definesc noțiunile de „autoritate contractantă”** (entitatea definită la art. 4 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare), precum și cea de „entitate contractantă” (entitatea definită la art. 4 alin. (1) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare).

De asemenea, pentru aplicarea prevederilor prezentei ordonanțe de urgență a fost necesară, în concordanță cu prevederile Directivei (UE) 2019/1161, definirea „**vehiculelor nepoluante**” (prin referire la emisiile de CO₂ și la emisiile de poluanți în condiții reale de circulație în cazul autovehiculelor ușoare, respectiv prin tipul de carburanți utilizați în cazul autovehiculelor grele) și a „**vehiculelor grele cu emisii zero**” (prin referire la tipul motorului utilizat și valoarea emisiei de CO₂).

➤ **reglementarea de noi prevederi, față de legislația națională în materie aflată în prezent în vigoare, care vizează stabilirea de ținte minime privind achizițiile de vehicule nepoluante ce trebuie atinse de către autoritățile contractante și entitățile contractante în procesul de achiziție publică/sectorială derulat pentru atribuirea tipurilor de contracte vizate de prezenta ordonanță de urgență;**

Aceste ținte sunt exprimate în mod distinct, ca **procente minime de vehicule nepoluante din numărul total al vehiculelor de transport rutier vizate** (*vehicule ușoare, vehicule grele din categoria N₂ și N₃ (camioane), vehicule grele din categoria M₃ (autobuze)*) ce vor fi achiziționate în baza contractelor prevăzute de ordonanța de urgență, **ținte stabilite prin raportare la două perioade de referință (perioada**



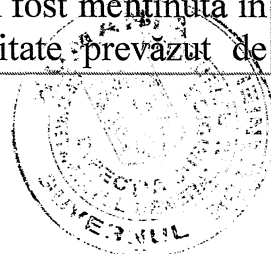
de la 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025 și, respectiv, perioada de la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2030).

Referitor la vehiculele ușoare nepoluante, care fac obiectul țintelor ce trebuie atinse conform prevederii ordonanței de urgență, acestea sunt definite ca atare în funcție de valorile emisiilor de CO₂ și de emisiile de poluanți atmosferici generate în condiții reale de conducere (RDE), ca procent din limitele de emisie aplicabile stabilite în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (conform mențiunilor din Tabelul nr. 2 al Anexei la Directiva (UE) 2019/1161 – transpus integral în Anexa 2 a prezentei ordonanțe de urgență).

Valorile maxime declarate în condiții reale de conducere (RDE) sunt valorile stabilite la omologarea de tip a vehiculului și sunt cele menționate în certificatul de conformitate eliberat de producător pentru fiecare vehicul. Directiva (UE) 2019/1161 face referire la certificatul de conformitate prevăzut în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în vigoare la momentul respectiv (Nota de subsol nr. 1 aferentă Tabelului nr. 2 al Anexei la Directiva (UE) 2019/1161 - transpus integral în Anexa 2 a prezentei ordonanțe de urgență).

Între timp, **Directiva 2007/46/CE a fost abrogată și înlocuită de la 1 septembrie 2020 cu Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE, modelul certificatului de conformitate fiind inclus în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei din 15 aprilie 2020 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.**

În consecință, pentru a se indica documentul din care se preiau datele necesare pentru aplicarea prevederilor ordonanței de urgență și pentru vehiculele omologate conform Regulamentului (UE) 2018/858, este introdusă referirea la certificatul de conformitate prevăzut în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683. A fost menținută în același timp și referirea la certificatul de conformitate prevăzut de



Directiva 2007/46/CE, având în vedere că vor putea fi înmatriculate în continuare și vehicule omologate în conformitate cu această directivă (mențiuni ce se regăsesc la nivelul Notei de subsol nr. 1 aferentă Anexei 2 la prezenta ordonanță de urgență).

Stabilirea de ținte minime privind achizițiile publice de vehicule nepoluante este un element de noutate adus de Directiva (UE) 2019/1161, care contribuie la realizarea obiectivului de a promova și a stimula introducerea pe piață a vehiculelor nepoluante, asigurând totodată o suficientă flexibilizare pentru autoritățile și entitățile contractante în alegerea tehnologiilor/criteriilor la care recurg în vederea realizării respectivelor achiziții.

Conform clarificărilor din **Comunicarea Comisiei nr. 2020/C 352/01 privind aplicarea articolelor 2, 3, 4 și 5 din Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute în scopul calculării țintelor minime (astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2019/1161), în scopul calculării țintelor minime**, ordonanța de urgență prevede ca data achiziției publice, respectiv data achiziției sectoriale care trebuie luată în considerare este **data publicării anunțului de atribuire** în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și la nivel național, în conformitate cu legislația în domeniul achizițiilor publice/sectoriale.

În acest sens, autoritățile contractante și entitățile contractante trebuie să insereze informații relevante privind achizițiile de vehicule nepoluante la nivelul anunțurilor de atribuire (cu respectarea formatului aferent formularelor standard pentru publicarea anunțurilor în domeniul achizițiilor publice aprobat de către Comisia Europeană).

Totodată, potrivit recomandărilor din **Comunicarea Comisiei nr. 2020/C 352/01**, se reglementează la nivel național modalitatea de completare de către autoritățile contractante și entitățile contractante în anunțul de atribuire a informațiilor privind numărul vehiculelor care fac obiectul fiecărui contract dintre cele prevăzute la art. 2 alin. (1), pentru perioada cuprinsă între 2 august 2021 și data de la care devine aplicabil Regulamentul (UE) 2019/1780 de stabilire a formularelor standard pentru publicarea anunțurilor în domeniul achizițiilor publice și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1986 („formulare electronice”).

Astfel, prezenta ordonanță de urgență prevede faptul că, în perioada cuprinsă între data de 2 august 2021 și data de la care devine aplicabil Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/1780, autoritățile contractante și entitățile contractante completează în anunțul de atribuire



informațiile privind numărul vehiculelor care fac obiectul fiecărui contract atribuit, utilizând următoarea codificare:

a) BT-715 Vehicule – numărul total de vehicule, indiferent dacă sunt sau nu sunt nepoluante, care fac obiectul contractelor prevăzute de ordonanța de urgență;

b) BT-716 Vehicule nepoluante – numărul de vehicule nepoluante care fac obiectul contractelor prevăzute de ordonanța de urgență;

c) BT-725 Vehicule grele cu emisii zero - numărul de vehicule grele cu emisii zero care fac obiectul contractelor prevăzute de ordonanța de urgență.

➤ în scopul eficientizării măsurilor de punere în aplicare a prevederilor prezentei ordonanțe de urgență, se reglementează în cuprinsul acestui act normativ că instituțiile cu competențe să participe în cadrul schimbului de informații și bune practici între statele membre, organizat de Comisia Europeană, privind practicile pentru promovarea achizițiilor publice/sectoriale de vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic;

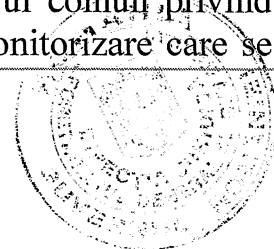
➤ reglementarea, comparativ cu prevederile O.U.G. nr. 40/2011, de noi condiții/modalități de raportare către Comisia Europeană, privind măsurile întreprinse în vederea punerii în aplicare a prevederilor ordonanței de urgență, informații cu privire la activitățile viitoare de punere în aplicare, inclusiv cu privire la calendarul acțiunilor și repartizarea responsabilităților între autoritățile competente la nivel național, precum și orice alte informații considerate relevante ;

Astfel, prin prezentul act normativ se stabilește faptul că Agenția Națională pentru Achiziții Publice, cu sprijinul celorlalte instituții cu atribuții în aplicarea ordonanței de urgență, după caz, va transmite Comisiei Europene:

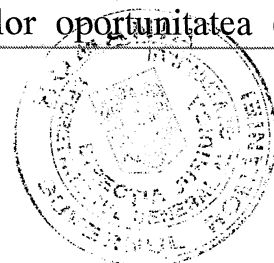
- până la data de 2 august 2022 - informații relevante privind aspectele anterior menționate;

- până la data de 18 aprilie 2026 și ulterior la fiecare trei ani - rapoarte (care respectă formatul și modalitățile de transmitere stabilite de Comisie) privind punerea în aplicarea a prevederilor ordonanței de urgență, pe baza datelor furnizate de Comisia Europeană.

De asemenea, conform reglementărilor prevăzute de prezenta ordonanță de urgență, rapoartele transmise Comisiei Europene vor conține informații prezentate pe baza categoriilor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 2195/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 privind Vocabularul comun privind achizițiile publice (CPV) și însoțesc rapoartele de monitorizare care se



	<p>transmit Comisiei Europene în temeiul art. 83 alin. (3) al doilea paragraf din Directiva 2014/24/UE privind achizițiile publice, respectiv în temeiul art. 99 alin. (3) al doilea paragraf din Directiva 2014/25/UE privind achizițiile sectoriale.</p> <p>➤ reglementarea de dispoziții tranzitorii privind aplicarea prevederilor ordonanței de urgență în cazul procedurilor de atribuire inițiate începând cu data de 2 august 2021 ;</p> <p>➤ abrogarea O.U.G. nr. 40/2011 și a Legii nr. 37/2018.</p> <p>În concluzie, prin proiectul de act normativ se dorește o îmbunătățire a stimulării consumatorilor pentru automobilele nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, care constituie o alternativă la autovehiculele care folosesc surse clasice de carburant, ce contribuie semnificativ la poluarea aerului și a mediului în general.</p>
3. Alte informații	-
Secțiunea a 3-a Impactul socio-economic al proiectului de act normativ	
1. Impactul macroeconomic	Impactul principal al actului normativ se referă la introducerea pe piață a vehiculelor nepoluante, eficiente din punct de vedere energetic, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ are rolul de a încuraja producătorii și industria de vehicule cu un consum redus de energie și cu emisii reduse de CO ₂ și de alți poluanți, crescând concurența pe aceste piețe.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	În contextul Pactului Ecologic European, care reprezintă un set de inițiative politice ale Comisiei Europene, cu scopul general de a face Europa neutră din punct de vedere climatic până în anul în 2050, stimularea pieței vehiculelor de transport rutier nepoluante, eficiente din punct de vedere energetic, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, câștigă teren și influențează piața vehiculelor standardizate produse în cantități mari, cum ar fi autoturismele, autobuzele, autocarele și camioanele, asigurând un nivel al cererii pentru vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic suficient de ridicat pentru a încuraja producătorii și industria să investească și să realizeze vehicule cu un consum redus de energie și cu emisii reduse de CO ₂ și de alți poluanți.
3. Impactul social	Achiziția de vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic oferă municipalităților oportunitatea de a

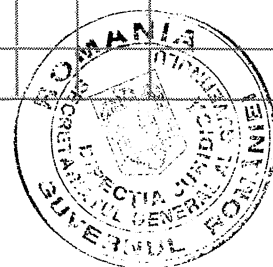


	demonstra o atitudine responsabilă față de mediu și de a asigura cetățenilor un mediu de viață mai sănătos.
4. Impactul asupra mediului	<p>Utilizarea de vehicule de transport rutier nepoluante, eficiente din punct de vedere energetic, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute este de natură să amelioreze calitatea aerului în zonele urbane, să contribuie la reducerea emisiilor de CO₂ în sensul îndeplinirii obiectivului comun al UE, acela de a atinge neutralitatea climatică până în anul 2050.</p> <p>Totodată, prin reducerea de alți poluați, utilizarea vehiculelor de transport rutier nepoluante contribuie la creșterea calității vieții și îmbunătățirea sănătății populației.</p>
5. Alte informații	

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

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale:						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) cheltuieli de personal						



(ii) bunuri si servicii						
3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor si/sau cheltuielilor bugetare						
7. Alte informații						

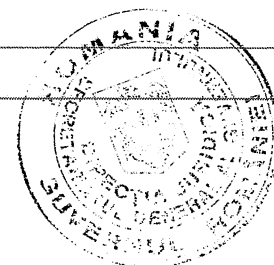
Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	a) La data intrării în vigoare a proiectului de act normativ, se abrogă: 1) Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, cu modificările și completările ulterioare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 307 din 04 mai 2011; 2) Legea nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic. b) -
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația europeană în cazul proiectelor ce transpun prevederi europene	Prin proiectul de act normativ se asigură transpunerea integrală a prevederilor Directivei (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 188 din 12.07.2019.
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	-
Secțiunea a 6-a 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	
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	
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	Prezentul proiect de act normativ a fost transmis spre consultare către Asociația Municipiilor din România, Asociația Orașelor din România, Asociația Comunelor din România, Uniunea Națională a Consiliilor Județene din România, Federația Autorităților Locale din România.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu 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	Consiliul Legislativ a avizat favorabil proiectul de ordonanță de urgență a Guvernului prin avizul nr. 505/2021.
6. Alte informații	-



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	Proiectul a fost supus dezbaterii publice potrivit Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, prin publicarea pe site-ul web al Secretariatului General al Guvernului, al Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor, al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și al Agenției Naționale pentru Achiziții Publice în data de 07.06.2021.
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	Achiziția de vehicule de transport rutier nepoluante, eficiente din punct de vedere energetic, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, oferă municipalităților oportunitatea de a demonstra o atitudine responsabilă față de mediu dar și față de cetățeni, prin asigurarea unui mediu de viață mai sănătos și prin creșterea calității vieții. Utilizarea de vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic are rolul de a contribui la o mobilitate cu emisii scăzute și la îmbunătățirea calității aerului în zonele urbane.
3. Alte informații	-

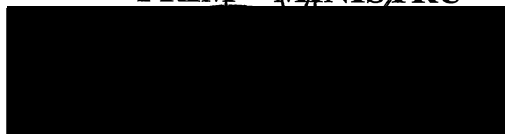
Secțiunea a 8-a
Măsurile de implementare

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	
2. Alte informații	-



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, de abrogare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM - MINISTRU



FLORIN VASILE CÎȚU

