

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

privind unele măsuri pentru proiectele de infrastructură de transport și proiectele pentru dezvoltarea infrastructurii de management integrat al deșeurilor, finanțate din fonduri externe nerambursabile

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1 Sursa proiectului de act normativ

În contextul aprobării Acordului de Parteneriat și al accelerării procesului de aprobare al programelor operaționale, aferente perioadei de programare 2021- 2027, este nevoie de definitivarea sistemelor de management și control aferente noilor programe, cu respectarea arhitecturii instituționale stabilite prin Hotărârea Guvernului nr. 936/2020 pentru aprobarea cadrului general necesar în vederea implicării autorităților și instituțiilor din România în procesul de programare și negociere a fondurilor externe nerambursabile aferente perioadei de programare 2021-2027 și a cadrului instituțional de coordonare, gestionare și control al acestor fonduri și cu consolidarea capacității administrative a Ministerului Investițiilor și Proiectelor Europene, denumit în continuare MIPE.

Regulamentul (UE) 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului stabilește dispozițiile comune aplicabile FEDR, Fondului social european Plus (FSE+), Fondului de coeziune, Fondului pentru o tranziție justă, Fondului european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură (FEAMPA), Fondului pentru azil, migrație și integrare (FAMI), Fondului pentru securitate internă (FSI) și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize (IGFV), care funcționează în temeiul unui cadru comun.

Prin Memorandumul cu tema: Programele operaționale/naționale și arhitectura instituțională de gestionare a fondurilor europene aferente Politicii de Coeziune 2021-2027, aprobat în ședința Guvernului din data de 27 februarie 2020, a fost aprobată lista programelor operaționale care fac obiectul finanțării fondurilor aferente politicii de coeziune pentru perioada de programare 2021-2027.

Ulterior acestui Memorandum, s-a aprobat Hotărârea Guvernului nr. 936/2020 pentru aprobarea cadrului general necesar în vederea implicării autorităților și instituțiilor din România în procesul de programare și negociere a fondurilor externe nerambursabile aferente perioadei de programare 2021-2027 și a cadrului instituțional de coordonare, gestionare și control al acestor fonduri, prin care MIPE are responsabilitatea coordonării pregătirii, dezvoltării, armonizării și funcționării cadrului legislativ, instituțional, procedural și programatic pentru gestionarea fondurilor externe nerambursabile aferente politicii de coeziune alocate României pentru perioada de programare 2021-2027.

Pentru Programul operațional Dezvoltare durabilă, Programul operațional Educație și ocupare, Programul operațional Creștere inteligentă, digitalizare și instrumente financiare, Programul operațional Sănătate, Programul operațional Tranziție justă, Programul operațional Incluziune și demnitate socială, Programul operațional Asistență tehnică a fost desemnat Ministerul Fondurilor Europene ca titular de program și autoritate de management.

Pentru Programul operațional Transport a fost desemnat Ministerul Transporturilor și Infrastructurii ca titular de program și autoritate de management.

2.2 Descrierea situației actuale

Prezentul act normativ are în vedere crearea cadrului legal care să permită derularea fără întrerupere a proiectelor de infrastructură de transport și de dezvoltare a infrastructurii de management integrat al deșeurilor finanțate din fonduri europene.

Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene exercită calitatea de coordonator pentru gestionarea și coordonarea fondurilor externe nerambursabile alocate României, calitate în care are obligația creării cadrului legal orizontal necesar pentru implementarea acestor proiecte.

Proiectele în pregătire de infrastructură de transport și cele de dezvoltare a infrastructurii de management integrat al deșeurilor au prevăzută finanțarea pentru perioada de programare 2021-2027 în Programul Operațional Transport (POT), respectiv Programul Operațional de Dezvoltare Durabilă, parte din politica de coeziune pentru următoarea perioadă de programare, iar până la acest moment acordul de parteneriat a fost aprobat de Comisia Europeană dar Programul Operațional Transport și Programul Operațional de Dezvoltare Durabilă, în cadrul cărora sunt alocate fonduri externe nerambursabile pentru finanțarea acestora sunt în curs de aprobare.

Prezentul act normativ răspunde necesității demarării cât mai rapide a lucrărilor aferente unor proiecte majore în domeniul transporturilor mai ales a proiectelor de infrastructură de transport rutier care sunt situate pe coridorul IV de transport transeuropean dar și a proiectelor de infrastructură feroviară care sunt situate pe coridorul IV de transport feroviar, precum și a unor lucrări din cadrul proiectelor de management integrat al deșeurilor.

Investițiile în domeniul gestionării deșeurilor municipale finanțate din fonduri externe nerambursabile contribuie la atingerea Țintelor pentru conformare cu Pachetul privind Economia Circulară (PEC) în conformitate cu măsurile identificate în Planul Național de Gestionare a Deșeurilor (PNGD), în Planurile Județene de Gestionare a Deșeurilor (PJGD) și Planul de Gestionare a Deșeurilor pentru Municipiul București (PGDMB).

În prezent finanțarea proiectelor majore de transport este asigurată din Programul Operațional Infrastructura Mare care dispune de o alocare totală pentru Organismul Intermediar Transport de 4,506 mld. Euro FEN din care:

- Sume autorizate la plată: 3,730 mld. FEN (82.78%),
- Sume plătite efectiv de CE: 3,120 mld. Euro (69.24%).

De asemenea au fost semnate un număr de 177 contracte finanțare în valoare totală de 13,077 mld. Euro, din care FEN 8,176 mld. euro reprezentând 181,38 % din valoarea alocată.

În ceea ce privește proiectele pentru dezvoltarea infrastructurii de management integrat al deșeurilor, finanțarea este asigurată din Programul Operațional Infrastructura Mare, care dispune de o alocare totală de 318,168,816 euro FEN, din care:

- Sume autorizate la plată: 149,558,614 euro (47%),
- Sume plătite efectiv de CE: 132,927,558 euro (42%).

Au fost semnate 26 de contracte de finanțare cu o valoare totală nerambursabilă de 287,646,240 euro, din care FEN 243,768,000 reprezentând aproximativ 77% din valoarea alocată. De asemenea, mai sunt în evaluare 10 proiecte cu o valoare totală eligibilă eligibilă de aproximativ 190,1 milioane euro, ce ar conduce la o angajare cumulată de 128% din alocarea totală eligibilă alocată pentru acest sector.

Programul Operațional Transport 2021-2027 are ca obiectiv asigurarea realizării investițiilor ce răspund nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat 2021-2027 în concordanță cu Raportul de țară și Recomandările specifice de Țară, dar și cu strategia dezvoltată de România pentru recuperarea în mod sustenabil a decalajelor de dezvoltare a infrastructurii de transport, respectiv Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2021-2030 (PI).

Din punct de vedere strategic, POT se corelează cu POIM 2014-2020, fiind o continuare logică a intervențiilor începute în acest program și a căror eligibilitate continuă în perioada 2021 - 2027. De asemenea, POT se corelează cu intervențiile propuse de România în cadrul programului Mecanismul pentru Interconectarea Europei (CEF), având grijă să nu suprapună proiectele finanțate din cele două instrumente și concentrând intervențiile pe rețeaua TEN-T Centrală.

Astfel cum rezultă din descrierile axelor prioritare (prioritatea 1 – Îmbunătățirea Conectivității Primare Rutiere, prioritatea 2 - Îmbunătățirea Conectivității Secundare Rutiere, prioritatea 3 – Creșterea Siguranței Rutiere, prioritatea 4 – Creșterea Eficienței Căilor Ferate Române, prioritatea 5 – Creșterea Atractivității Transportului Feroviar de Călători, prioritatea 6 - Dezvoltarea Mobilității Sustenabile în Nodurile Urbane, prioritatea 7 – Dezvoltarea Transportului Naval și Multimodal, prioritatea 8 - Asistența Tehnică.) peste 90% din intervențiile POT sunt localizate pe rețeaua TEN-T Core. Având în vedere focusul programului pe intervențiile aferente rețelei TEN-T Core POT este corelat cu strategiile regionale referitoare la Regiunea Dunării, contribuind, în mod direct, la implementarea obiectivelor SUERD incluse în Axele Prioritare 1.a) Mobilitate navală și 1.b) Mobilitate feroviara - rutieră - aeriană. Totodată POT contribuie la întărirea legăturilor strategice ale regiunii extinse a Mării Negre, precum și Parteneriatul Estic și Balcanii de Vest.

Principala provocare pe care POT 2021-2027 va trebui să o rezolve o reprezintă recuperarea decalajului de dezvoltare a infrastructurii de transport a României, asigurând, în același timp, atingerea obiectivelor europene de reducere a emisiilor de carbon și transferul spre o mobilitate durabilă și sigură.

Cadrul strategic al POT a fost compus luând în considerare Master Planul General de Transport al României (MPGT) a cărui strategie de implementare a fost actualizată de Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport (PI). MPGT, respectiv PI au fost elaborate pe baza unei metodologii agreeate cu Comisia Europeană și cu experții Băncii Europene de Investiții (BEI) – JASPERS și PASSA. Lista de investiții prezentată în cadrul POT este identică cu lista proiectelor prioritizată în cadrul MPGT/PI, listă care a fost prioritizată ținând cont în principal de criteriul apartenenței proiectului la rețeaua TEN-T, în ordinea ierarhică Coridor TEN-T, Core TEN-T și Comprehensive TEN-T.

În plus față de cele menționate mai sus, strategia POT s-a format ținând cont de o serie de probleme și provocări ale sectorului de transport din România, o parte din acestea fiind identificate de Comisia Europeană în cadrul exercițiilor Semestrului European, iar o parte identificate de România în cadrul MPGT/PI.

În mod specific proiectele din POT sunt structurate în baza raportului nevoie/strategie de dezvoltare astfel:

- Infrastructura rutiera:

Nevoi de dezvoltare: creșterea conectivității regiunilor prin construirea/modernizarea rețelei rutiere, la standarde europene, în special la nivelul rețelei primare - TEN-T, instalarea de stații electrice de încărcare, sisteme STI și măsuri compensatorii pentru atenuarea efectelor schimbărilor climatice; reducerea incidenței accidentelor cu efecte grave; reducerea timpului de staționare la ieșirea din țară; îmbunătățirea guvernancei sectorului rutier.

Strategia: finalizarea tronsoanelor rutiere inițiate anterior și continuarea investițiilor în dezvoltarea rețelei TEN-T centrale și globale pentru asigurarea accesibilității la piețele internaționale, conform prioritizării din PI; reabilitarea și modernizarea drumurilor naționale care asigură conectivitatea zonelor cu o accesibilitate redusă; îmbunătățirea sistemului de management al infrastructurii rutiere și a condițiilor de siguranță.

- Siguranța rutieră

Nevoi de dezvoltare: reducerea numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% până în 2030.

Strategia: implementarea de măsuri de creștere a siguranței rutiere (amplasarea de parapete rutiere, atenuatoare de impact echipate cu sistem de detecție accidente și monitorizare trafic, semnalizarea sectoarelor de drum periculoase cu surse de lumină ce utilizează energie verde, etc.); eliminarea punctelor negre de pe rețeaua TEN-T; construcția de variante ocolitoare, pasaje denivelate; construcția de parcuri securizate de-a lungul rețelei TEN-T.

- Feroviar:

Nevoi de dezvoltare: creșterea accesibilității regiunilor și persoanelor prin reabilitarea și modernizarea rețelei feroviare la standarde europene; asigurarea unor resurse financiare adecvate pentru investiții și întreținere; creșterea competitivității transportului feroviar prin măsuri de reformă, inclusiv îmbunătățirea managementului, a serviciilor și calității materialului rulant, integrarea serviciilor cu cele de la nivel local/regional; soluții specifice de siguranță și securitate.

Strategia: continuarea investițiilor inițiate pe tronsoanele feroviare ce asigură conectivitatea cu piețele europene, în coordonare cu proiectele propuse spre finanțare în CEF, conform prioritizării din PI; utilizarea trenurilor de lucru; dezvoltarea sistemelor feroviare metropolitane în noduri urbane; îmbunătățirea condițiilor de management și control al traficului feroviar prin sistemul ERTMS nivel 2; implementarea unui mix de măsuri de reformă și optimizare a serviciilor; modernizarea materialului rulant și achiziționarea de material rulant ecologic.

- Fluvial și maritim:

Nevoi de dezvoltare: reducerea deficiențelor de navigație și creșterea fiabilității și atractivității căilor navigabile interioare în particular prin eliminarea punctelor critice pe Dunăre; modernizarea infrastructurii portuare în vederea manipulării unui volum crescut de marfă în acord cu potențialul existent; creșterea accesibilității la porturile dunărene și pe sectoarele transfrontaliere.

Strategia: creșterea atractivității transportului naval prin îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre și prin investiții în infrastructura portuară și în conexiunile cu hinterlandul; creșterea fiabilității navigabilității pe Canalele Dunării cu marea Neagră prin consolidarea malurilor canalelor și modernizarea ecluzelor; finalizarea lucrărilor de pe Canalul București – Dunăre; modernizarea navelor de transport dunărene operate de operatorii români cu motoare ecologice.

- Intermodal:

Nevoi de dezvoltare: identificarea și dezvoltarea unei rețele de terminale intermodale moderne și competitive menite să stimuleze transportul intermodal.

Strategia: creșterea atractivității transportului intermodal pentru atragerea unui volum crescut de mărfuri manipulat în terminale intermodale prin dezvoltarea capacității terminalelor intermodale rutiere/feroviare ce respectă cerințele MPGT/PI în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat; analize și propuneri de îmbunătățire a legislației/regulamentelor și procedurilor naționale în vederea creșterii eficienței transportului multimodal.

- Metrou

Nevoi de dezvoltare: Creșterea gradului de utilizare și accesibilitate a rețelei de metrou extinderea și modernizarea rețelei de metrou în vederea creșterii mobilității urbane

Strategia: finalizarea proiectelor fazate; extinderea și modernizarea rețelei de metrou pentru accesibilitatea unor zone urbane noi; achiziția de material rulant ecologic

- Mobilitate urbana

Nevoi de dezvoltare: dezvoltarea serviciilor de transport metropolitan care să contribuie la îmbunătățirea siguranței, reducerea impactului asupra mediului și creșterea intermodalității și calității transportului metropolitan.

Strategia: dezvoltare/modernizarea infrastructurii destinate transportului feroviar metropolitan; dezvoltarea facilităților multimodale pentru transportul de pasageri cu trenul metropolitan; achiziția de material rulant ecologic pentru serviciile feroviare de transport metropolitan.

Prin PODD vor fi sprijinite măsuri care să adreseze cu prioritate realizarea conformării cu Pachetul privind Economia Circulară (PEC) pentru a susține prevenirea, pregătirea pentru reutilizare și reciclarea deșeurilor. Vor fi astfel adresate deficiențele identificate de CE în Rapoartele de țară din 2019 și 2020, precum și Raportul de alertă timpurie pentru România referitor la punerea în aplicare a legislației UE privind deșeurile cu privire la reutilizarea, reciclarea și reducerea cantității de deșuri depozitate.

Investițiile PODD vizează economia circulară și vor fi în acord cu Strategia privind Economia Circulară, prin operațiuni de promovare a activităților prioritare din ierarhia de gestionare a deșeurilor. PODD răspunde nevoilor de dezvoltare prin investiții noi și continuarea celor demarate prin POIM pentru gestionarea deșeurilor municipale și prin sprijinirea îmbunătățirii guvernantei în acest sector. Investițiile pentru gestionarea deșeurilor municipale includ investiții pentru colectarea separată a deșeurilor, instalații de tratare a deșeurilor colectate separat, precum și închiderea de depozite neconforme.

Astfel, în vederea conformării cu legislația și accelerarea tranziției spre economia circulară și pentru dezvoltarea, modernizarea și completarea sistemelor de management integrat al deșeurilor, precum și pentru realizarea de noi sisteme integrate de gestionare a deșeurilor, PODD vizează următoarele tipuri principale de investiții:

- Dezvoltarea colectării separate a deșeurilor reciclabile, a bio-deșeurilor și textile (echipamente de colectare, stații de transfer), exclusiv infrastructura suport pentru colectare separată (centre de colectare prin aport voluntar, insule ecologice digitalizate, centre integrate de colectare prin aport voluntar);
- Extinderea/dezvoltarea capacităților de reciclare a deșeurilor prin stații de sortare, compostare și instalații de digestie anaerobă;
- Instalații integrate de tratare a deșeurilor care asigură tratarea deșeurilor reciclabile colectate separat și a deșeurilor reziduale. În cazul tratării mecanice, tehnologiile utilizate pentru deșeurile reziduale și, după caz, și a deșeurilor reciclabile colectate separat vor fi automate sau semi-automate pentru asigurarea unui grad cât mai mare de valorificare materială. De asemenea, se va asigura flexibilitate în ceea ce privește trecerea de la tratarea deșeurilor reziduale la tratarea deșeurilor reciclabile, pe măsura creșterii gradului de colectare separată. Tratarea biologică va asigura în principal tratarea bio-deșeurilor colectate separat, dar și tratarea bio-deșeurilor din deșeurile reziduale prin aceeași tehnologie, dar în unități separate. Astfel se asigură costuri de investiție și operare mai reduse, flexibilitatea la variațiile de input odată cu creșterea gradului de colectare separată, conformarea cu prevederile art. 7 alin. (1) lit. (g) din Regulamentul (UE) 2021/1058, îndeplinirea obiectivelor de pregătire pentru reutilizare și reciclare și a obiectivului de reducere a cantității de deșuri depozitate la 10%, precum și conformarea cu regulile Malagrotta;
- Modernizarea instalațiilor existente de tratare mecano-biologică, fără creșterea capacității existente, prin modernizarea părții de tratare mecanică în vederea creșterii gradului de valorificare materială și energetică și conformării cu regulile Malagrotta și/sau, după caz, modernizarea părții de tratare biologică în vederea tratării și a bio-deșeurilor colectate.
- Investiții individuale suplimentare pentru închiderea depozitelor de deșuri municipale neconforme;

- Consolidarea capacității instituționale a MMAP (inclusiv în parteneriat cu alți actori din sector) pentru continuarea implementării măsurilor de guvernare prevăzute în PNGD și a ANRSC pentru dezvoltarea capacității de reglementare a politicii tarifare la nivel național;
- Sprijin pentru pregătirea portofoliului de proiecte aferent perioadei 2021-2027 și post 2027.

Proiectele de investiții vor fi individuale la nivel de județ și/sau proiecte dezvoltate la nivel regional sau național și vor avea la bază PJGD/PGDMB, PNGD, precum și cadrul instituțional aferent sistemelor de management integrat al deșeurilor. PODD va finanța cu prioritate, în funcție de disponibilitatea finanțării, implementarea investițiilor demarate sau pregătite în cadrul POIM 2014 – 2020.

Se impune adoptarea de măsuri imediate pe calea ordonanței de urgență:

- ținând cont de faptul că proiectele de infrastructură de transport și proiectele pentru dezvoltarea infrastructurii de management integrat al deșeurilor sunt proiecte strategice, finanțate din fonduri externe nerambursabile și din cofinanțare națională care contribuie la dezvoltarea economică a României pe termen lung. Finanțarea acestora este asigurată din politica de coeziune pentru perioada de programare 2021-2027 precum și din mecanismul de redresare și reziliență iar în prezent este necesară accesarea fondurilor externe nerambursabile pentru perioada de programare 2021-2027,
- având în vedere faptul că proiectele de infrastructură în domeniul transporturilor sunt investiții publice de importanță strategică pentru România de a căror implementare depinde dezvoltarea economică a României, conectivitatea autorităților publice locale la coridoarele de transport europene, atragerea de investitori precum și crearea de locuri de muncă,
- luând în considerare faptul că proiectele în pregătire de infrastructură de transport au prevăzută finanțarea pentru perioada de programare 2021-2027 în Programul Operațional Transport parte din politica de coeziune pentru următoarea perioadă de programare, iar până la acest moment acordul de parteneriat nu este încă aprobat de Comisia Europeană și nici Programul Operațional Transport în cadrul căruia sunt alocate fonduri externe nerambursabile pentru finanțarea acestora nu este încă aprobat, iar în acest context se impune reglementarea unor măsuri tranzitorii care să permită derularea fără întrerupere a proiectelor de infrastructură de transport,
- luând în considerare faptul că proiectele în pregătire de infrastructură de deșuri au prevăzută finanțarea pentru perioada de programare 2021-2027 în Programul Operațional dezvoltare Durabilă parte din politica de coeziune pentru următoarea perioadă de programare, iar până la acest moment acordul de parteneriat nu este încă aprobat de Comisia Europeană și nici Programul Operațional Dezvoltare Durabilă în cadrul căruia sunt alocate fonduri externe nerambursabile pentru finanțarea acestora nu este încă aprobat, iar în acest context se impune reglementarea unor măsuri tranzitorii care să permită derularea fără întrerupere a proiectelor de infrastructură de deșuri,
- ținând cont de necesitatea cât mai rapidă a demarării lucrărilor aferente unor proiecte majore în domeniul transporturilor mai ales a proiectelor de infrastructură de transport rutier care sunt situate pe coridorul IV de transport transeuropean dar și a proiectelor de infrastructură feroviară care sunt situate pe coridorul IV de transport feroviar, și
- având în vedere că elementele mai 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, astfel că o eventuală legiferare, pe altă cale decât delegarea legislativă, nu ar fi de natură să înlăture de îndată consecințele negative identificate.

2.3 Schimbări preconizate

Urmare a adoptării prezentului act normativ, proiectele de infrastructură de transport și proiectele pentru dezvoltarea infrastructurii de management integrat al deșeurilor, finanțate prin POT și PODD, din cadrul

priorităților de finanțare prezentate mai sus, vor putea fi demarate până la aprobarea formală a celor două programe de către Comisia Europeană.

În mod specific, se prevede posibilitatea introducerii în bugetul MTI și MIPE a creditelor de angajament și bugetare necesare proiectelor din cadrul POT și PODD. De asemenea, se permite desfășurarea activităților aferente autorităților de management și anume evaluare, contractare, acordare de avize de principiu, monitorizare, autorizare de cheltuieli și efectuare de plăți pentru prioritățile de finanțare incluse în cadrul POT și PODD.

Ulterior aprobării POT și PODD, proiectele vor fi reevaluate pe cadrul legal și procedural aferente acestuia cu adăugarea modificărilor rezultate dacă este cazul. Cheltuielile efectuate până la aprobarea POT și PODD vor fi solicitate la rambursare CE după aprobarea formală a acestora.

I. Cu privire la proiectele în pregătire de infrastructură de transport, prin proiectul de act normativ sunt preconizate următoarele soluții:

- Se autorizează Autoritatea de Management a Programului Operațional Transport, pentru perioada de programare 2021-2027, să evalueze pentru conformitate administrativă și evaluare tehnico-economică și să încheie contracte de finanțare/decizii de finanțare pentru proiectele specifice priorităților prevăzute la art.1, respectiv priorității 1 – Îmbunătățirea Conectivității Primare Rutiere, priorității 2 - Îmbunătățirea Conectivității Secundare Rutiere, priorității 3 – Creșterea Siguranței Rutiere, priorității 4 – Creșterea Eficienței Căilor Ferate Române, priorității 5 – Creșterea Atractivității Transportului Feroviar de Călători, priorității 6 - Dezvoltarea Mobilității Sustenabile în Nodurile Urbane, priorității 7 – Dezvoltarea Transportului Naval și Multimodal, priorității 8 - Asistența Tehnică, după regulile specifice Programului Operațional Infrastructură Mare, cererile de finanțare depuse de beneficiarii proiectelor de infrastructură de transport.

- Se autorizează Autoritatea de Management a Programului Operațional Transport, pentru perioada de programare 2021-2027, să acorde avize de principiu pe baza informațiilor din fișa de fundamentare a proiectului propus la finanțare în vederea stabilirii creditelor de angajament și creditelor bugetare, să încheie contracte de finanțare/decizii de finanțare pentru proiectele de infrastructură de transport, în limita creditelor de angajament aprobate cu această destinație și în condițiile prevăzute de prezenta ordonanță de urgență.

- Se autorizează Autoritatea de Management a Programului Operațional Transport să autorizeze cheltuieli și să efectueze plăți aferente contractelor de finanțare/deciziilor de finanțare, cu respectarea prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 133/2021.

- După aprobarea Programului Operațional Transport, proiectele de infrastructură de transport sunt reevaluate potrivit regulilor de eligibilitate și cadrului legal și procedural aferente noului program operațional și în conformitate cu prevederile art. 73 din Regulamentul (UE) 2021/1.060 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize, urmând să se încheie acte adiționale la contractele de finanțare/deciziile de finanțare pentru a reglementa eventualele modificări ale contractelor de finanțare/deciziilor de finanțare ca urmare a aprobării programului operațional.

- Cheltuielile efectuate de către beneficiarii eligibili ai programului operațional în condițiile prezentei ordonanțe de urgență și autorizate de către Autoritatea de Management a Programului Operațional Transport sunt solicitate la rambursare după aprobarea Programului Operațional Transport prin decizie a Comisiei Europene, cu respectarea regulilor de eligibilitate ale acestuia.

- Se autorizează Autoritatea de Management a Programului Operațional Transport, pentru perioada de programare 2021-2027 să încheie contracte de finanțare cu unitățile administrativ-teritoriale care au

parteneriate încheiate cu beneficiarii menționați la art. art. 7 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 133/2021.

- Se autorizează Autoritatea de Management a Programului Operational Transport, pentru perioada de programare 2021-2027 să încheie contracte de finanțare pentru pregătirea documentațiilor tehnico-economice necesare obiectivelor de investiții în domeniul infrastructurii de transport, cu unitățile administrativ-teritoriale pentru prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 88/2020 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), aprobată cu modificări prin Legea nr. 198/2020, cu modificările ulterioare.

II. Cu privire la proiectele de dezvoltare a infrastructurii de management integrat al deșeurilor, prin proiectul de act normativ sunt preconizate următoarele soluții:

- Se autorizează Autoritatea de Management a Programului Operațional Dezvoltare Durabilă, pentru perioada de programare 2021-2027, să evalueze pentru conformitate administrativă și evaluare tehnico-economică și să încheie contracte de finanțare/decizii de finanțare pentru proiectele specifice priorităților prevăzute la art.3 după regulile specifice Programului Operațional Infrastructură Mare, cererile de finanțare depuse de beneficiarii proiectelor pentru dezvoltarea infrastructurii de management integrat al deșeurilor.

- Se autorizează Autoritatea de Management a Programului Operațional Dezvoltare Durabilă, pentru perioada de programare 2021-2027, să acorde avize de principiu pe baza informațiilor din fișa de fundamentare a proiectului propus la finanțare în vederea stabilirii creditelor de angajament și creditelor bugetare, să încheie contracte de finanțare/decizii de finanțare pentru proiectele pentru dezvoltarea infrastructurii de management integrat al deșeurilor, în limita creditelor de angajament aprobate cu această destinație.

- Se autorizează Autoritatea de Management a Programului Operațional Infrastructură Mare să autorizeze cheltuieli și să efectueze plăți aferente contractelor de finanțare, cu respectarea prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 133/2021.

- După aprobarea Programului Operațional Dezvoltare Durabilă, proiectele pentru dezvoltarea infrastructurii de management integrat al deșeurilor sunt reevaluate potrivit regulilor de eligibilitate și cadrului legal și procedural aferente noului program operațional și în conformitate cu prevederile art. 73 din Regulamentul (UE) 2021/1.060 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize, urmând să se încheie acte adiționale la contractele de finanțare/deciziile de finanțare pentru a reglementa eventualele modificări ale contractelor de finanțare/deciziilor de finanțare ca urmare a aprobării programului operațional.

- Cheltuielile efectuate de către beneficiarii eligibili ai programului operațional în condițiile prezentei ordonanțe de urgență și autorizate de către Autoritatea de management a Programului Operațional Dezvoltare Durabilă sunt solicitate la rambursare după aprobarea Programului Operațional Dezvoltare Durabilă prin decizie a Comisiei Europene, cu respectarea regulilor de eligibilitate ale acestuia.

- În bugetul de stat prin bugetul Ministerului Investițiilor și Proiectelor Europene se cuprind categoriile de cheltuieli generate de implementarea proiectelor de infrastructură de management integrat al deșeurilor. Categoriile de cheltuieli eligibile și neeligibile sunt cele prevăzute de legislația în vigoare, în documentele Programului Operațional Dezvoltare Durabilă și sunt prevăzute în bugetele aferente proiectelor depuse odată cu cererile de finanțare.

- Sumele decontate în cadrul contractelor de finanțare/deciziilor de finanțare încheiate în temeiul prezentei ordonanțe de urgență se virează la bugetul de stat de către autoritatea de management într-un cont distinct de venituri deschis pe codul de identificare fiscală al Ministerului Investițiilor și Proiectelor Europene, după autorizarea cheltuielilor de către autoritatea de management, conform contractelor de finanțare încheiate în cadrul Programului Operațional Dezvoltare Durabilă.
- Contractelor de finanțare încheiate potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență le sunt aplicabile prevederile legale privind cererile de plată, cererile de prefinanțare și cererile de rambursare în conformitate cu dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 133/2021.

2.4 Alte informații *)

Secțiunea a 3-a

Impactul socioeconomic **)

3.1 Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ

3.2 Impactul social

3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului

3.4. Impactul macroeconomic

Finanțarea de tranziție între cele două perioade de programare pentru proiectele aflate în cauză reprezintă o nevoie reală și pentru domeniul construcțiilor, cu impact major asupra echilibrelor macroeconomice ale României precum și pentru toate industriile conexe

3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici

Impactul financiar va fi pozitiv implicând alocarea de fonduri europene pentru marile proiecte de infrastructura cu impact direct în indicatorii macroeconomici naționali.

3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat

3.5. Impactul asupra mediului de afaceri

3.6 Impactul asupra mediului înconjurător

3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării

3.8 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile

3.9. 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), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri *)**

- În mii lei (RON)						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7

4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) bugetul 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						
d) alte tipuri de venituri (Se va menționa natura acestora.)						
4.2. 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 și servicii						
d) alte tipuri de cheltuieli (Se va menționa natura acestora.)						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						

4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adaptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.						
4.8. Alte informații Nu generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat						

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)
5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE
5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate
5.6. Alte informații

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative Ținând cont de problemele semnalate în implementarea proiectelor proiectele de infrastructură de transport și proiectele pentru dezvoltarea infrastructurii de management integrat al deșeurilor, precum și având în vedere că 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, astfel că o eventuală legiferare, pe altă cale decât delegarea legislativă, nu ar fi de natură să înlăture de îndată consecințele negative identificate, se impune adoptarea de măsuri imediate pe calea ordonanței de urgență.
--

6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate

6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale

A fost realizată procedura de consultare în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu completările ulterioare, precum și ale Hotărârii Guvernului nr. 635/2022 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative. Proiectul de act normativ a fost transmis pentru consultare structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale, solicitându-se punct de vedere de la Asociația Comunelor din România, Asociația Municipiilor din România, Asociația Orașelor din România, respectiv de la Uniunea Națională a Consiliilor Județene din România.

6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative

6.5. Informații privind avizarea de către:

- a) Consiliul Legislativ - proiectul de act normativ este supus avizării Consiliului Legislativ
- b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării
- c) Consiliul Economic și Social
- d) Consiliul Concurenței
- e) Curtea de Conturi

6.6. Alte informații

S-a solicitat punctul de vedere de la Curtea de Conturi, Autoritatea de Audit din cadrul Curții de Conturi a României, Consiliul Concurenței și Ministerului Afacerilor Externe.

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea 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, cu modificările și completările ulterioare, și a fost publicat pe pagina de internet a Ministerului Investițiilor și Proiectelor Europene la data de 29.07.2022.

7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice

7.3. Alte informații

Secțiunea a 8-a

Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ

8.2. Alte informații

Față de cele prezentate, a fost promovată prezenta **ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ** privind unele măsuri pentru proiectele de infrastructură de transport și proiectele pentru dezvoltarea infrastructurii de management integrat al deșeurilor, finanțate din fonduri externe nerambursabile, proiect care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele și instituțiile interesate și de Consiliul Legislativ și pe care îl supunem spre adoptare.

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI
PROIECTELOR EUROPENE**

Marcel - Ioan BOLOȘ

**VICEPRIM-MINISTRU,
MINISTRUL TRANSPORTURILOR
ȘI INFRASTRUCTURII**

Sorin Mihai GRINDEANU

Avizatori:

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR
PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI**

CSEKE Attila - Zoltán

**MINISTRUL MEDIULUI, APELOR
ȘI PĂDURILOR**

TÁNCZOS Barna

MINISTRUL FINANȚELOR

Adrian CÂCIU

MINISTRUL JUSTIȚIEI

Marian - Cătălin PREDOIU